Obsolete Stadt

Raumpotenziale für eine gemeinwohlorientierte, klimagerechte und koproduktive Stadtentwicklungspraxis in wachsenden Großstädten

Gefördert durch:

Robert Bosch Stiftung

Obsolete Stadt

Raumpotenziale für eine gemeinwohlorientierte, klimagerechte und koproduktive Stadtentwicklungspraxis in wachsenden Großstädten

Kurzfassung

Robert Bosch Stiftung

Gefördert durch die
Robert Bosch Stiftung,
2020–2023

Forschungsteam

Institutionen

Universität Kassel, Fachgebiet Städtebau –
Prof. Stefan Rettich mit Dipl.-Ing. Sabine Tastel
Projektleitung

Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH –
UFZ – M.Sc. Anika Schmidt

Kompetenzzentrum Social Urban Design
der Hochschule Niederrhein –
Prof. Nicolas Beucker mit B.A. Clemens Brück

Forschungspartner*innen

M.A. MBA Constantin Alexander

MMag. Anamarija Batista

Dipl.-Ing. MRes Marius Gantert

Prof. M.Sc. Julia Siedle

Inhalt

Kurzzusammenfassung 004

0. Ausgangslage 008

0.1 Megatrend Verkehrswende: Beispiele für Obsoleszenzen der autogerechten Stadt
0.2 Megatrend Digitalisierung: Obsoleszenzen in den Bereichen Arbeit und Handel
0.3 Wandel der Religiosität: Obsoleszenzen von Kirchenimmobilien und Friedhöfen

1. Analyse
Urbane Obsoleszenzen –
eine theoretische Betrachtung 020

1.1 Aktuelle Megatrends
1.2 Transformationsfelder von morgen
1.3 Raumwirksamkeit
    1.3.1 Mehr-Ebenen-Perspektive Arbeit
    1.3.2 Mehr-Ebenen-Perspektive Handel
    1.3.3 Mehr-Ebenen-Perspektive Mobilität
    1.3.4 Mehr-Ebenen-Perspektive Religiosität
1.4 Gemeinwohlorientierte Transformation obsoleter Strukturen
    1.4.1 Gemeinwohlkompass
    1.4.2 Gemeinwohlmatrix

2. Inventur 042

2.1 Die vier Handlungsfelder: Arbeit, Handel, Mobilität und Religiosität
    2.1.1 Taxonomie der Obsoleten Stadt
    2.1.2 Typenkatalog
    2.1.3 Relevante Akteur*innen
2.2 Fallstudie Freie und Hansestadt Hamburg
    2.2.1 Kartierung und Empirie urbaner Obsoleszenzen
    2.2.2 Perspektivische Potenzialräume
    2.2.3 Positionen der Akteur*innen

3. Ressource 076
Potenzialraum Stellingen als Fallbeispiel

3.1 Lage innerhalb der Gesamtstadt
3.2 Perspektivische Obsoleszenzen in Stellingen
3.3 Lesart von Stellingen
3.4 Ein Leitbild für Stellingen
    3.4.1 Werkstatt I
    3.4.2 Werkstatt II
    3.4.3 Werkstatt III
3.5 Planungs- und bodenrechtliche Instrumente zur Umsetzung des Leitbilds
3.6 Kommunikative und informelle Gemeinwohlinstrumente

4. Transfer 112
Transformation eines Teilraums

4.1 Der Teilraum Kieler Straße
4.2 Szenarien
4.3 Auswertung des Planspiels
4.4 Kommunikative und informelle Gemeinwohlinstrumente
4.5 Städtebauliche Sanierungs- und Transformationsmaßnahme

5. Rückblick und Ausblick 130

Anhang 134

A.1 Publikationen
A.2 Literaturverzeichnis
A.3 Abbildungsverzeichnis
A.4 Biografien

Kurzzusammen-fassung

Stefan Rettich
Sabine Tastel

In den europäischen Städten sind immer wieder Gebäude aufgrund gesellschaftlicher Veränderungen aus der Nutzung gefallen. Die Treiber für diese *urbanen Obsoleszenzen* wurden aber bislang nicht systematisch untersucht. Auch heute stehen eine Vielzahl von Typologien durch die Megatrends Digitalisierung, Verkehrswende und Wandel der Religiosität unter Nutzungsdruck. Sie können eine entscheidende Ressource für die Innenentwicklung wachsender Großstädte bilden – für gemeinwohlorientierte Nutzungen und bezahlbares Wohnen, für eine resilientere Gestaltung der Quartiere und deren Anpassung an den Klimawandel sowie für die Vielzahl an neuen Funktionen, die in die Städte drängen, nicht zuletzt für neue Infrastrukturen, die für die Verkehrswende und für die Versorgung mit erneuerbaren Energien erforderlich werden.

Foto: Nicolas Beucker

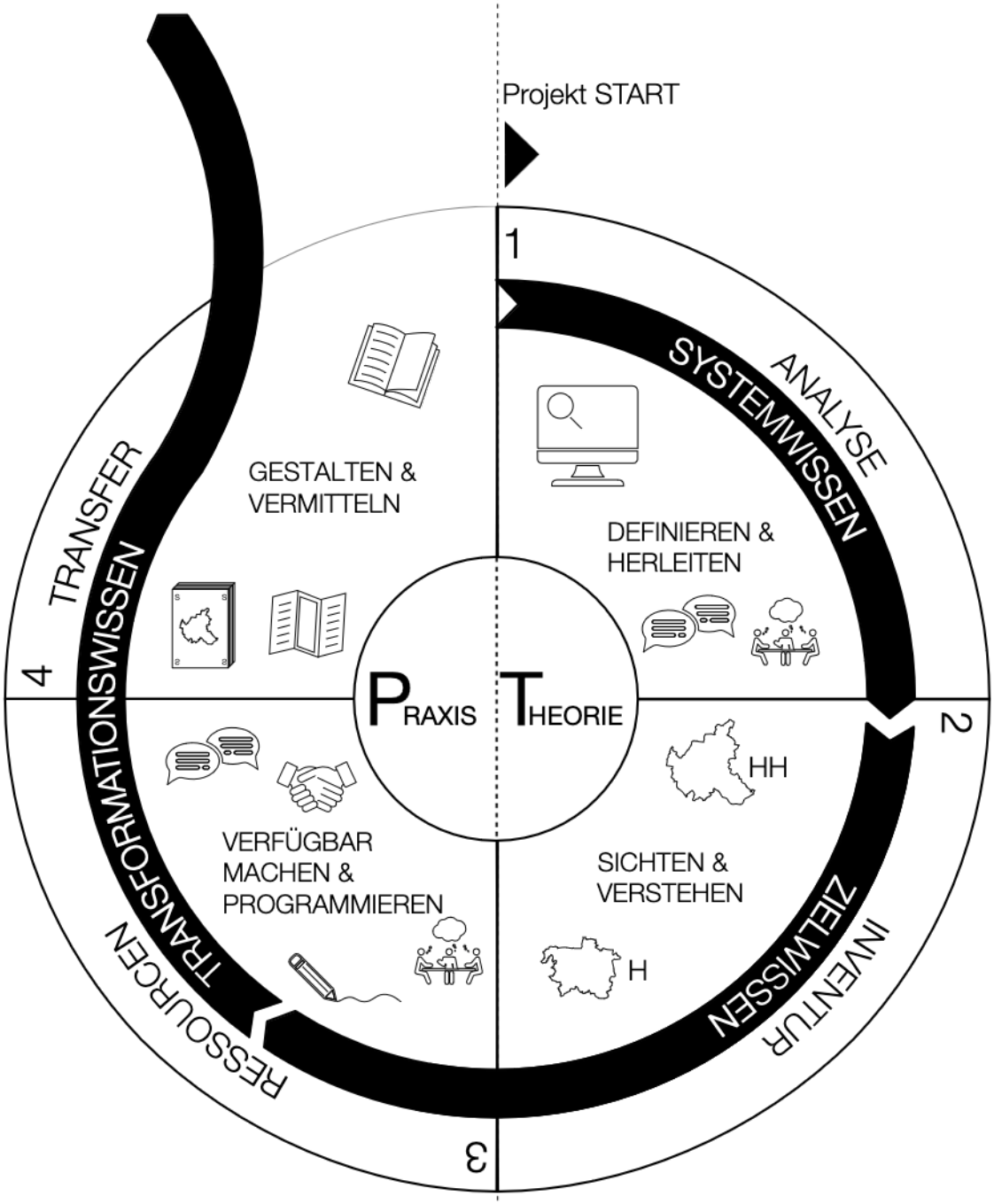
In dem dreijährigen Forschungsvorhaben wurden die Potenziale dieser *urbanen Obsoleszenzen* systematisch, empirisch und qualitativ erforscht. Das Ziel war von Beginn an, einen Transfer in den Planungsalltag der Städte zu leisten und konkret anwendbare Instrumente zu entwickeln. Aus diesen Gründen wurde das Forschungsdesign an den Prinzipien transformativer Wissenschaft ausgerichtet – Systemwissen, Zielwissen, Transformationswissen (Schneidewind/Singer-Brodowski 2014: 430 f.) – und das Projekt nach entsprechenden Arbeitsphasen gegliedert (Abb. 02):

In der Analysephase (1) wurden gesellschaftliche und technische Megatrends systematisch auf ihre Raumwirksamkeit untersucht und ökonomische Expertisen zur Finanzialisierung der Boden- und Immobilienmärkte hinzugezogen. Zentrale Erkenntnis war hierbei eine Systematik der Gebäude- und Flächentypen, die in den Städten unter Nutzungsdruck stehen und Gefahr laufen, obsolet zu werden. Daran anschließend wurde eine Inventur (2) dieser Typen auf zwei Ebenen vorgenommen. In den Städten Hamburg und Hannover wurden alle potenziell obsoleten Gebäude und Flächen anhand von georeferenzierten Daten in ihrer Größe und Lage bestimmt – dort, wo sie sich häufen, so die Arbeitsthese, befinden sich die urbanen Transformationsräume der Zukunft. Darüber hinaus wurden in beiden Städten umfängliche Interviews mit Expert*innen geführt, um neben den empirischen Daten auch qualitative Erkenntnisse zu den jeweils obsoleten Systemen zu erhalten. Ergänzend wurde ein Gemeinwohlkompass erstellt, der bei den anstehenden sozialökologischen Transformationen Orientierung bietet. Die konkreten Ressourcen (3) wurden schließlich für den Stadtteil Stellingen erhoben, einem potenziellen Transformationsraum im Hamburger Bezirk Eimsbüttel. In drei größeren Werkstätten wurden mit lokalen wie externen Expert*innen die zuvor ermittelten *urbanen Obsoleszenzen* bewertet, Entwicklungsszenarien durchgespielt und Kommunikationstools diskutiert. Das Ergebnis war ein Leitbild für einen Transformationsprozess, der sich aus urbanen Obsoleszenzen speist und auf diesen aufbaut.

Wie sich solche komplexen Transformationsprozesse konkret umsetzen lassen, welche Planungs- und Bodeninstrumente dabei zum Einsatz kommen sollten oder neu entwickelt werden müssten, wurde schließlich in einem Planspiel mit renommierten Planungsexpert*innen aus ganz Deutschland durchgespielt. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Renaissance des Sanierungsrechts, erweitert um Aspekte gemeinwohlorientierter, klimaadaptiver und energetischer Transformation, ein rechtssicheres und praktikables Instrumentarium bietet. Vergleichbar mit dem großen Engagement zum Erhalt der Gründerzeit ab Mitte der 1970er Jahre gilt es auch heute, die graue Energie moderner und postmoderner Systeme zu sichern und den baukulturellen Wert ihrer Architekturen zu vermitteln.

Angestoßen wurde das Projekt nicht im Rahmen einer klassischen Antragsforschung. Vielmehr hat die Robert Bosch Stiftung im April 2019 einhundert Wissenschaftler*innen zu einem 24-Stunden-Experiment nach Köln eingeladen. Alle Teilnehmenden sollten eine starke Idee mitbringen, wie sich Stadtgesellschaften durch soziale Innovationen lebenswerter und nachhaltiger gestalten lassen. Um den dort von der Universität Kassel durch Stefan Rettich eingebrachten Gedanken der Betrachtung obsoleter städtischer Systeme als Ressource für eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung versammelte sich eine interdisziplinäre Gruppe von Forscher*innen, die diesen gemeinsam weiterentwickelte. Die Robert Bosch Stiftung war hier also nicht nur Fördermittelgeberin, sondern ursprüngliche Impulsgeberin des Vorhabens.

Abb.02: Transition Cycle
Team Obsolete Stadt



Ausgangslage

Stefan Rettich
Sabine Tastel

„Grund und Boden ist keine beliebig vermehrbare Ware (...)“. Diese Erkenntnis, für die Hans-Jochen Vogel in seinem bekannten Artikel *Bodenrecht und Stadtentwicklung* (Vogel 1972: 1544) argumentierte, ist heute aktueller denn je. Insbesondere im Innenbereich der Großstädte herrscht ein großer Mangel an verfügbaren Flächen. Die wenigen verbliebenen entwicklungsreifen Grundstücke sind einem hohen Wachstumsdruck und steigenden Bodenpreisen ausgesetzt.

Bundesweit sind die Baulandpreise zwischen 2010 und 2020 durchschnittlich um 53 Prozent angestiegen (destatis 2021). Betrachtet man die regionalen Unterschiede, ist die Lage noch gravierender: In den Großstädten waren die Baulandpreise im Jahr 2020 bis zu 17-mal höher als im ländlichen Raum (ebd.). Vor diesem Hintergrund werden die Handlungsfähigkeit der Kommunen und damit die Möglichkeit einer gemeinwohlorientierten und klimagerechten Stadtentwicklung zunehmend infrage gestellt. Denn die wenigen in öffentlicher Hand verbliebenen Grundstücke sind heute großen Nutzungskonkurrenzen ausgesetzt und inzwischen Projektionsfläche für eine überbordende Zahl von Ideen und Zukunftsträumen. Außerdem sind die Preise für Grundstücke in privater Hand für eine Rekommunalisierung in der Regel zu teuer, und Flächenressourcen zur Sicherstellung der Nachhaltigkeitsziele stehen nicht in ausreichendem Maß zur Verfügung. Damit steht das politische Projekt der Innenentwicklung und das Erreichen des 30-Hektar-Ziels infrage [FN 1]. Im Zusammenspiel kommt es aufseiten der Bürger zu Ängsten in Bezug auf die eigene Wohnsituation und zu einem allgemeinen Gefühl des „Ausgesetztseins“ gegenüber Globalisierungstendenzen, mit der Folge von Politikverdrossenheit.
Zwei Forschungsfragen standen daher am Ausgangspunkt des Projekts: Wo bestehen in den Städten noch Entwicklungspotenziale bzw. wo werden perspektivisch Raumpotenziale entstehen? Die zweite Frage zielte auf eine Abkehr von dem vorherrschenden ökonomischen Paradigma: Wie können perspektivische Raumpotenziale für eine gemeinwohlorientierte und klimagerechte Stadtentwicklung verfügbar gemacht werden?

Die zentrale Arbeitsthese war dabei die Beobachtung, dass Teilräume sozial-ökologischer Systeme, unter anderem der Ver- und Entsorgung, der Produktion, der Mobilität, des Handels oder des Militärs, die von den Stadtgesellschaften mit großem Aufwand erstellt worden sind, aus der Nutzung fallen, wenn sich die gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen ändern. Dazu gehörten in den letzten Dekaden auch Konversionsflächen des Militärs, der Post, der Bahn sowie Hafenanlagen, die sich aber langsam erschöpfen oder in stark wachsenden Kontexten bereits aufgebraucht sind. Der Ansatz war daher zu prüfen, welche aktuellen gesellschaftlichen, ökonomischen und technologischen Megatrends sich auf Raumbedarfe auswirken und perspektivisch Obsoleszenzen auslösen – und welche Akteure dabei involviert sind. Nach ersten Recherchen zeigten sich bereits vielfältige Beispiele, die sich den Megatrends Digitalisierung, Verkehrswende und dem Wandel der Religiosität zuordnen ließen.

FN 1: Erklärung des Deutschen Bundestages, den täglichen Flächenverbrauch für den Bau von Siedlungs- und Verkehrsflächen bis zum Jahr 2030 auf unter 30 Hektar pro Tag zu senken (Deutscher Bundestag 2017).

Foto: Julia Siedle

ity - Par haus
Ehrenfeld
10

Megatrend Verkehrswende: Beispiele für Obsoleszenzen der autogerechten Stadt

Stefan Rettich
Sabine Tastel

0.1

In Deutschland dominiert der motorisierte Individualverkehr (MIV) zwar nach wie vor, aber die zurückgelegten Personenkilometer mit Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) haben deutlich zugenommen (infas et al. 2018: 3).

In deutschen Metropolen beträgt der Modal Split für Fußgänger und Radfahrer mittlerweile 42 Prozent (ebd.: 47). Es ist zu erwarten, dass dadurch insgesamt weniger Fläche für den MIV und den ruhenden Verkehr benötigt werden. In der jüngeren Zeit zeigen sich in einigen Kommunen prototypische Ansätze, die verkehrlichen Obsoleszenzen des MIV für die Gewinnung von neuem Bauland zunutzen. In Ulm wurde schon 1993 damit begonnen, die Neue Straße – eine große Verkehrsstraße unmittelbar südlich des Ulmer Münsters – in einen städtischen Boulevard zu überführen. Für die sogenannte „Neue Mitte Ulm“ wurden mehrere großvolumige Baukörper mittig im Straßenraum platziert (Ulm 2023). In Berlin liegen umsetzungsreife Planungen vor, um den alten Siedlungskern Klosterviertel/Molkenmarkt, der aktuell von mehrspurigen Straßen und Parkplätzen dominiert wird, in ein neues Viertel zu transformieren (Berlin 2023). Und in Ludwigshafen wurden 2014 unterschiedliche Lösungen zur Sanierung der Hochstraße Nord B44 – der Hauptverbindung nach Mannheim – diskutiert, die zur Entscheidung ihres Rückbaus und einer ebenerdigen Straßenführung geführt haben. Durch die Stadtstraße Ludwigshafen wird Bauland für ein neues Stadtquartier in zentraler Lage frei, die Verkehrsleistung bleibt erhalten (Ludwigshafen 2023). Ein weiteres, sehr aktuelles Beispiel ist das Internationale Bauforum, das die Freie und Hansestadt Hamburg im August 2019 unter dem Titel „Die Boulevards von morgen?“ veranstaltet hat. Dabei wurden sieben Hauptverkehrsstraßen der Stadt in einem einwöchigen Workshop von lokalen, nationalen und internationalen Experten auf ihre Entwicklungs- und Transformationspotenziale untersucht (Meyhöfer 2020).

Alle Projekte wurden bzw. werden mit intensiver Bürgerbeteiligung entwickelt, da die noch vorherrschende verkehrliche Sozialisation stark mit dem MIV verbunden ist und dies – ausgelöst durch mangelnde Kommunikation – Widerstände erzeugen könnte. Obsoleszenzen der autogerechten Stadt, wie die vorgenannten Beispiele, waren für die Untersuchungen im Rahmen des Forschungsprojekts von herausragender Bedeutung, da sie ein hohes Flächenpotenzial in zentralen Lagen aufweisen sowie infrastrukturell der Vernetzung von Obsoleszenzen anderer Funktion dienen und deren Interaktion unterstützen können.

Megatrend Digitalisierung: Obsoleszenzen in den Bereichen Arbeit und Handel

Stefan Rettich
Sabine Tastel

0.2

Während der Covid-19-Pandemie zeigte sich wie unter dem Brennglas, wie stark sich Digitalisierung auf fast alle Lebensbereiche und damit auch auf den Wandel von Arbeit und Handel auswirkt. Corona wirkte hier aber nur als Katalysator, nicht als Auslöser.

Der Handel stand schon länger unter dem Druck der digitalen Plattformökonomien von Amazon & Co, und im kulturellen Bereich setzen Streaming-Dienste den Kinos ebenfalls schon länger zu. Neu war der disruptive Effekt, insbesondere auf die Handelslagen der Innenstädte.

Auch im produktiven Sektor kommt es zu Neuordnungen durch Digitalisierungsprozesse. Der wachsende Einsatz von IT und Robotik führt hier zu Flächenredundanzen. Es werden zwar keine größeren Verwerfungen auf dem Arbeitsmarkt erwartet, denn der demografische Wandel mildert den Wegfall von Arbeitsplätzen. Insgesamt werden aber erhebliche Verschiebungen aus dem produktiven Sektor in den Bereich der IT und der Dienstleistungen erwartet (Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung 2015: 1). Für die sogenannte Industrie 4.0 werden dann weniger Facharbeiter benötigt, dafür mehr Informatiker. Eingeschossige Fabrikhallen könnten Softwareschmieden weichen, die sich vertikaler organisieren lassen, und es bliebe Fläche übrig, zum Beispiel für mehr Grün oder Wohnungen. Der Einfluss auf den Arbeitsmarkt und damit auf die Flächenbedarfe ist aber branchenabhängig und variiert selbst dort in verschiedenen Fertigungssegmenten erheblich. Während etwa in der Automobilindustrie am Beispiel von VW die Beschäftigungszahlen durch die Umstellung auf Elektromobilität in der Fahrzeugfertigung bis 2029 nur um etwa 12 Prozent zurückgehen werden, sieht es bei der Komponentenfertigung, insbesondere bei den Zulieferern, weitaus kritischer aus: Dort werden voraussichtlich bis zu 70 Prozent weniger Arbeitskräfte benötigt, weil der elektrische Antrieb deutlich weniger Einzelteile und Produktionsschritte erfordert (Fraunhofer IAO/Bauer et al. 2020: 2).

Im Büro- und Dienstleistungssegment sind es professionelle Video-Clients wie Zoom, die die klassische Büroimmobilie durch Homeoffice und Remote Work infrage stellen. Hinzu kommen steigende Standards der Haustechnik sowie der Kommunikations- und Computertechnik, die von alten Bürogebäuden nicht mehr erfüllt werden können und damit ihre ursprüngliche Nutzung verlieren (Jansen et al. 2018: 6).

Wandel der Religiosität: Obsoleszenzen von Kirchen-immobilien und Friedhöfen

Stefan Rettich
Sabine Tastel

0.3

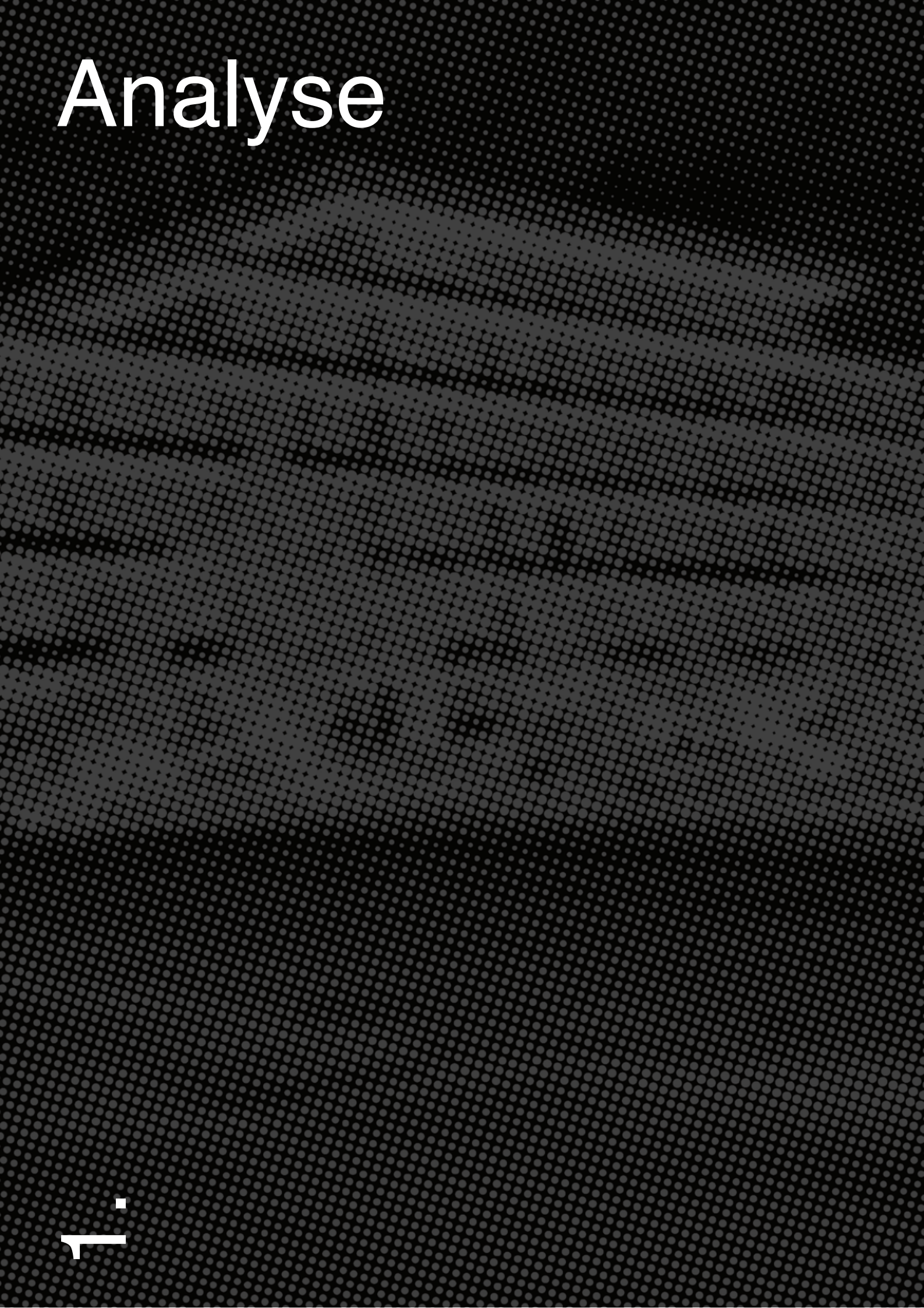
Das Forschungszentrum Generationenverträge der Universität Freiburg prognostizierte in einer im Jahr 2019 veröffentlichten Studie einen Rückgang der Kirchenmitglieder der evangelischen und katholischen Kirche Deutschlands von 49 Prozent im Jahr 2060 – unter Berücksichtigung des demografischen Wandels und allgemeiner soziokultureller Entwicklungen wie der Rückgang an Taufen und Kirchenaustritte (EKD 2019: 8).

Folglich werden die Kirchen im Jahr 2060, um sich den „gleichen kirchlichen Warenkorb“ leisten zu können, etwa das Doppelte des prognostizierten zur Verfügung stehenden Kapitals benötigen (ebd.: 14). Bereits 2014 veröffentlichte die Landesinitiative StadtBauKultur NRW eine Studie zum Thema *Kirchen geben Raum: Empfehlungen zur Neunutzung von Kirchengebäuden.* Einer der Aufhänger der Publikation war die öffentliche Bekanntgabe des Ruhrbistums im Jahre 2005, sich von nahezu 100 seiner damals 350 Kirchen trennen zu müssen (Beste 2014: 7). Da der Kirche als Institution sowie deren Gebäude als Versammlungsorte eine hohe gesellschaftliche Bedeutung beigemessen wird, ist die Thematik mit großer Sensibilität zu behandeln (ebd.: 9). Neben den Kirchen selbst betrifft dies auch deren Pfarr- und Gemeindehäuser. Der Wandel der Religiosität schlägt sich auch in der Bestattungskultur und dem Bedarf an Friedhofsflächen nieder. Etwa 40 Prozent aller Friedhofsflächen in Deutschland waren bereits vor einigen Jahren Überhangflächen, die nicht mehr aktiv genutzt wurden (Hornbogen 2014: 163, Goebel 2015: 23 f.). Hintergrund ist vor allem der fortschreitende Trend zur Urnenbestattung. In Berlin sind dies bereits 78 Prozent aller Bestattungen. Während für eine traditionelle Sargbestattung in der Summe ca. 12 Quadratmeter Fläche benötigt werden, sind für ein Urnengrab drei Quadratmeter ausreichend, bei einer Urnengemeinschaftsanlage werden sogar nur 0,3 Quadratmeter benötigt (Rettich 2017: 42–45). Das erfordert einen nichtgebührenfähigen Unterhalt von rund 250 Millionen Euro pro Jahr und setzt die Friedhofsverwaltungen unter großen wirtschaftlichen Druck (Goebel: 23 f.). Einige Kommunen haben deshalb begonnen, Friedhofentwicklungspläne aufzustellen, um aktuelle und perspektivische Nutzungsbedarfe zu prognostizieren. In Berlin wird damit gerechnet, dass bis 2025 eine Fläche von 290 Hektar nicht mehr gebraucht wird (Berlin 2014). Auch in Hamburg wurde für den mit 400 Hektar größten Parkfriedhof der Welt das Entwicklungskonzept Ohlsdorf 2050 angestoßen (FHH 2016: 15).

Foto: Universität Kassel

REWE TO GO
REWE TO GO

Analyse



Urbane Obsoleszenzen – eine theoretische Betrachtung

Was sind urbane Obsoleszenzen? Wie entstehen sie? Und welche Bedeutung haben sie für urbane Transformationsprozesse? Das erste Kapitel befasst sich auf einer theoretischen Ebene mit dem Thema der urbanen Obsoleszenz – also der Frage, welche Flächen und Gebäude aus der Nutzung fallen, welche Gründe es dafür gibt und welche Treiber wirken. Dabei wird die Bedeutung von Obsoleszenzen in der vergangenen wie auch der perspektivischen Stadtentwicklung benannt und es wird analysiert, wie urbane Obsoleszenzen entstehen und welchen stadträumlichen Prinzipien sie folgen. Des Weiteren werden urbane Transformationsprozesse untersucht. Mithilfe der Methodik der Mehr-Ebenen-Perspektive (siehe 1.3) werden Transformationen in ihre Wirkungsfelder aufgeschlüsselt, und ein im Rahmen des Projektes entwickelter Gemeinwohlkompass zeigt, wie zukünftige Planungsprozesse stärker am Gemeinwohl ausgerichtet werden können (siehe 1.4).

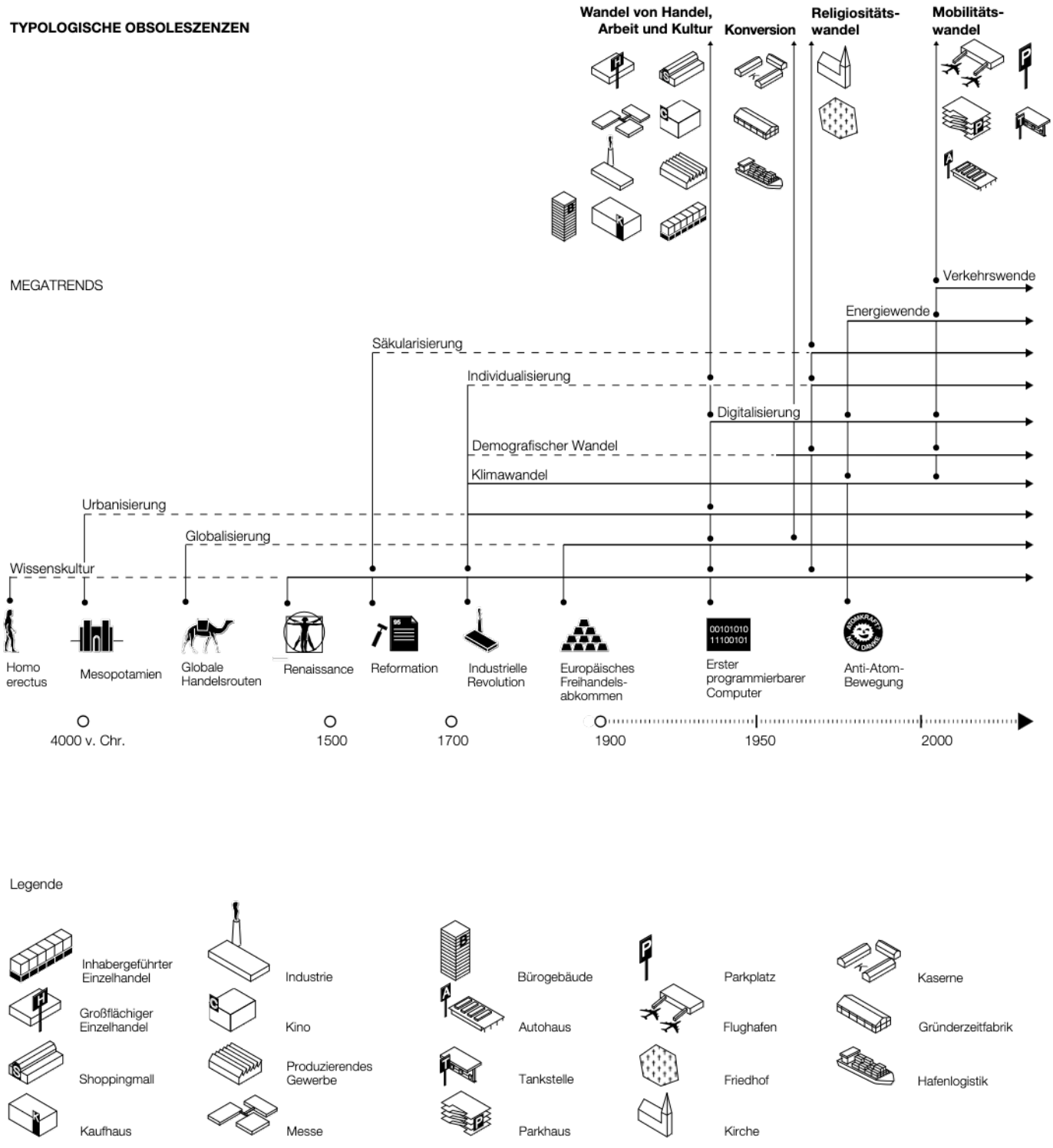
Aktuelle Megatrends

Nicolas Beucker
Stefan Rettich
Sabine Tastel

Welche aktuellen Megatrends beeinflussen die Entwicklung von Stadträumen und Gebäuden? Trends – unter anderem in Form von Mode-, Branchen-, Umfeldtrends – sind in unserem täglichen Leben verankert. Fristigkeit und Wirkungstiefen dieser Trends sind begrenzt. Megatrends dagegen bestehen über mehrere Jahrzehnte, beeinflussen alle gesellschaftlichen Bereiche, treten global auf, verlaufen dynamisch und können sich gegenseitig verstärken. Der Begriff des Megatrends wurde 1982 von John Naisbitt in seinem gleichnamigen Buch eingeführt. Naisbitt, ein amerikanischer Politologe und Berater führender amerikanischer Politiker, analysierte dafür über 12 Jahre hinweg mehr als zwei Millionen Artikel amerikanischer Lokalzeitungen, vorwiegend aus Kleinstädten (Naisbitt 1984: 13 ff.). Was in den Tageszeitungen Erwähnung fand und nicht kurzfristig von anderen Themen aus der Diskussion verdrängt wurde, konnte als langfristiger Einfluss klassifiziert werden. Im Ergebnis kristallisierten sich Muster heraus, die Tendenzen für gesamtgesellschaftliche Veränderungen erkennen ließen und die sich nicht allein auf die lokale Ebene beschränkten: sogenannte Megatrends (ebd.). Megatrends können durchaus Gegentrends hervorrufen, ihre Richtung bleibt aber insgesamt stabil. Naisbitt war davon überzeugt, dass sich die großen gesellschaftlichen Veränderungen ganz allmählich und immer von unten her durchsetzen. Zudem wies er frühzeitig auf Wechselwirkungen zwischen einzelnen Megatrends hin, die sich gegenseitig verstärken. Heute betrachten Zukunftsforscher Megatrends als massive Triebkräfte des Wandels, die gesellschaftliche und ökonomische Systeme träge, aber kontinuierlich transformieren (Horx 2011: 8).

Das Schaubild zeigt die aktuell vorherrschenden Megatrends. Die Ursprünge dieser Trends liegen teilweise Jahrtausende zurück und die Verläufe waren über einen langen Zeitraum hinweg träge. Bestimmte disruptive Ereignisse, wie die industrielle Revolution, können bestehenden Megatrends einen Auftrieb verleihen oder zum Ursprung eines neuen Trends werden. Diese gleichzeitigen und in Wechselwirkung miteinanderstehenden Megatrends wirken sich auch auf städtische Funktionen aus und führen dazu, dass bestimmte Flächen- und Gebäudetypologien aus der Nutzung fallen. Die große Veränderung unserer heutigen Städte – unter anderem ablesbar an bereits vorhandenen oder erwartbaren urbanen Obsoleszenzen – lässt sich insbesondere auf drei große Megatrends zurückführen: (1) die Digitalisierung, (2) den Wandel der Religiosität, ausgelöst durch die Megatrends Säkularisierung und Individualisierung, und (3) den Klimawandel und die damit verbundene Verkehrswende.

Abb. 05: Megatrend-Map
Stefan Rettich, Sabine Tastel



Transformations-felder von morgen

Stefan Rettich
Sabine Tastel

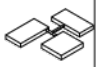
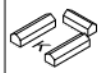
Urbane Obsoleszenzen bilden den Ursprung städtischer Transformationsfelder. Gesellschaftliche und politische Veränderungen können dazu führen, dass Flächen und Gebäude ihre ursprüngliche Nutzung verlieren. In der Vergangenheit waren das beispielsweise städtische Wallanlagen, Gründerzeitfabriken, Kohlezechen oder Militäranlagen: All diese Nutzungen wurden durch die Veränderung äußerer Rahmenbedingungen in ihrer Funktion nicht mehr benötigt und folglich obsolet. In den meisten Fällen folgte erst nach Jahren des Leerstands bzw. der Brachen eine Konversion mit entsprechend neuen Nutzungen. Aus den aktuell wirksamen Megatrends lassen sich hingegen bereits heute spezifische Raum-Nutzungs-Regime potenzieller Obsoleszenzen herauskristallisieren. Ausgelöst durch die Megatrends Digitalisierung, Säkularisierung und Individualisierung, Klimawandel und Verkehrswende sind dies:

- Obsoleszenzen durch Wandel der Arbeit,
- Obsoleszenzen durch Wandel des Handels,
- Obsoleszenzen durch Wandel der Mobilitätsformen,
- Obsoleszenzen durch einen Wandel der Religiosität.

Jedem Raum-Nutzungs-Regime lassen sich spezifische Gebäudetypologien und Stadträume zuordnen. Stadtunabhängig folgen sie einer räumlichen Systematik und können innerhalb des städtischen Gefüges lokalisiert werden – bestimmt durch historische Entwicklungen, gesellschaftliche Konventionen und logistische bzw. infrastrukturelle Anforderungen der verschiedenen Gebäudetypologien an den Stadtraum. Zudem ist die Lage der identifizierten Typologien entscheidend, denn das Obsoleszenzrisiko einer städtischen Funktion ist nicht an jeder Stelle gleich hoch.

Abb. 06: Matrix der Obsoleten Stadt

Stefan Rettich, Sabine Tastel

	HANDEL					KULTUR	ARBEIT			VERKEHR					RELIGION		KONVERSION		
																			
I	+		+	+		+			+			+				+			
II	+	+			+	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+		+	+
III	+	+					+	+	+	+	+	+	+		+	+	+		+
IV		+	+		+	+	+	+	+		+	+	+	+					

LEGENDE

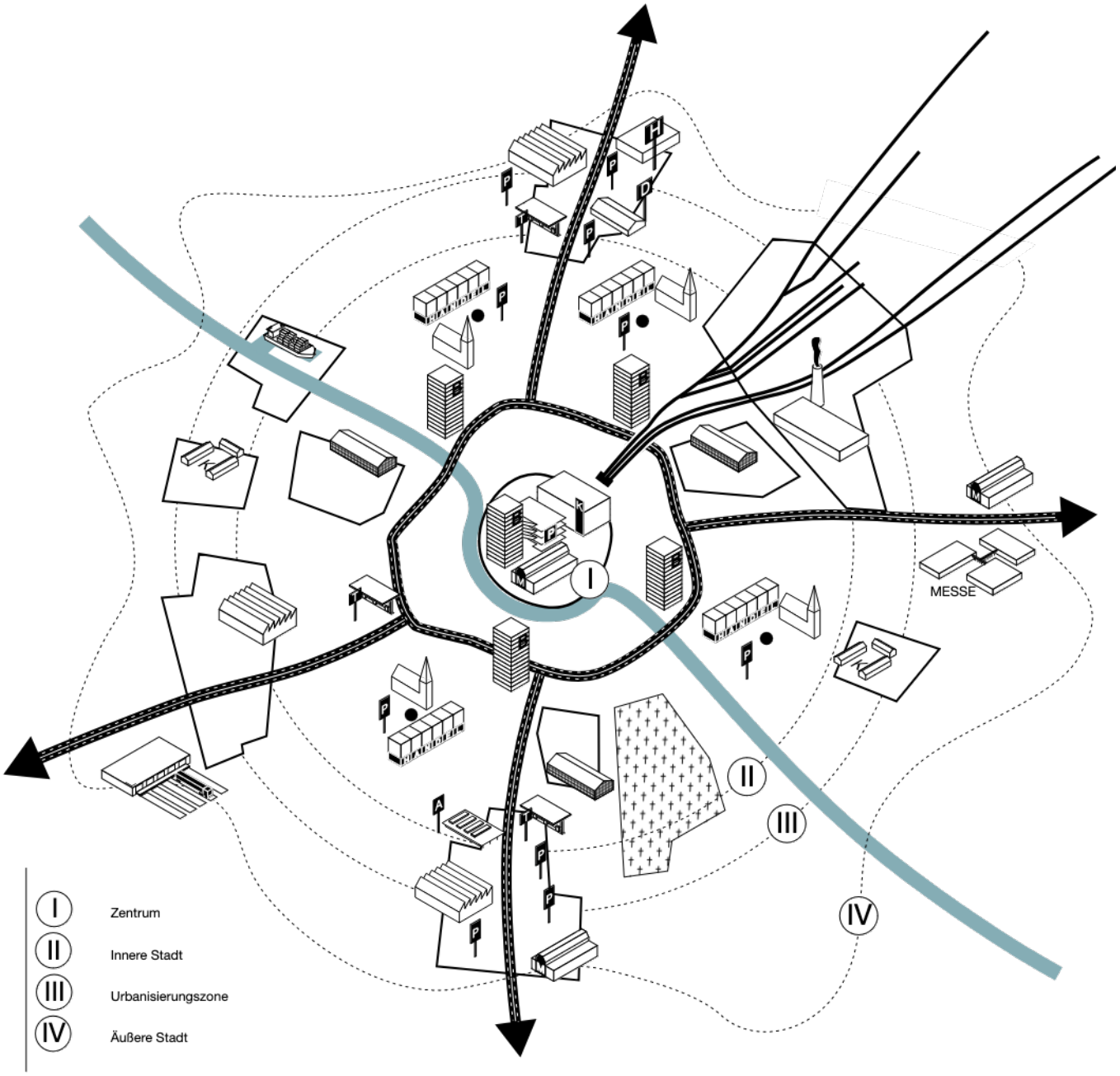
- I Zentrum
- II Innere Stadt
- III Urbanisierungszone
- IV Äußere Stadt

- Inhabergeführter Einzelhandel
- Großflächiger Einzelhandel
- Shoppingmall
- Kaufhaus
- Messe
- Kino
- Produzierendes Gewerbe
- Industrie
- Bürogebäude
- Autohaus
- Tankstelle
- Parkhaus
- Parkplatz
- Flughafen
- Friedhof
- Kirche
- Kaserne
- Gründerzeitfabrik
- Hafenlogistik

Foto: Julia Siedle

Potenziell obsolete Gebäudetypologien und Stadträume verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet. Sie lassen sich dem historischen Wachstum der Städte entsprechend schematisch in vier konzentrische Zonen einteilen – Zentrum, Innere Stadt, Urbanisierungszone, Äußere Stadt. Die identifizierten Obsoleszenzen sowie die ihnen zugrunde liegende räumliche Systematik können prototypisch in ihrer Lage im Stadtkörper abgebildet werden. Es zeigen sich dabei nutzungsübergreifende Cluster. Verbunden durch radiale und ringförmige Verkehrsinfrastrukturen bilden sich Netzwerke bzw. Systeme obsoleter Stadtstrukturen heraus. Im Rahmen des Projektes wurden diese Systeme urbaner Obsoleszenzen anhand von realen Fallbeispielen in Hamburg und Hannover analysiert und herausgearbeitet.

Abb. 08: Stadtschema der Obsoleten Stadt
Stefan Rettich



Raum-wirksamkeit

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Urbane Obsoleszenzen sind bei der Transformation eines bestehenden Raum-Nutzungs-Regimes Folge und Chance zugleich. Dabei wirken Mechanismen, in die Treiber und Akteure gleichermaßen sowie in Wechselwirkung miteinander involviert sind. Um diese komplexen Prozesse zu analysieren und besser verständlich zu machen, wurde die Methodik der Multi-Level-Perspective (zu Deutsch: Mehr-Ebenen-Perspektive) nach Frank W. Geels angewendet (Geels 2002). Die Mehr-Ebenen-Perspektive – die vor allem in der Innovations- und Transformationsforschung angewendet wird – unterscheidet drei Ebenen: Landschafts-, Regime- und Nischenebene. Die Ebenen stehen in Wechselwirkungen miteinander, bedingen sich gegenseitig, können Disruptionen aufbauen und zusammen eine Transformation bewirken. Die Ebenen unterscheiden sich untereinander vor allem in Maßstab und Flexibilität. Auf der Landschaftsebene wirken die langandauernden Megatrends, die keine unmittelbare Wirkung auf die anderen Ebenen entfalten. Allerdings können sich aufgrund spezifischer Konstellationen einzelne disruptive Effekte entladen, die sich teilweise – im Zusammenspiel mit den anderen Ebenen – gegenseitig befeuern können. Die Regimeebene bildet ein System bestehend aus Governance-Strukturen, Technologien, Wissenschaft, Marktgeschehen und Kultur ab. Sie ist institutionalisiert und von Pfadabhängigkeiten beeinflusst, die dringend erforderliche Reformen mitunter blockieren. Die Nischenebene beschreibt jene radikalen Innovationen, die außerhalb der gefestigten Strukturen der Regimeebene entstehen. Bei Nischeninnovationen handelt es sich nicht um einzelne Experimente oder Projekte, sondern um eigene kleine Regime. Sie unterscheiden sich in Größe und Agilität von dem bestehenden soziotechnischen Regime und haben das Potenzial, das bestehende Raum-Nutzungs-Regime zu verändern. Die Transformation eines bestehenden Regimes kann durch disruptive Ereignisse auf der Landschaftsebene wie auch innerhalb der Regimeebene begünstigt werden: Öffnet sich ein Fenster der Gelegenheit, können Innovationen – die sich auf der Nischenebene etabliert haben, bislang aber gegenüber dem Mainstream nicht zum Zuge kamen – in das bestehende Raum-Nutzungs-Regime eindringen und eine langfristige, nachhaltige Transformation bewirken.

Die Mehr-Ebenen-Perspektive wurde in Bezug auf die Entstehung und Transformation urbaner Obsoleszenzen für die vier Raum-Nutzungs-Regime *Arbeit, Handel, Mobilität* und *Religiosität* durchgespielt.

Foto: Universität Kassel

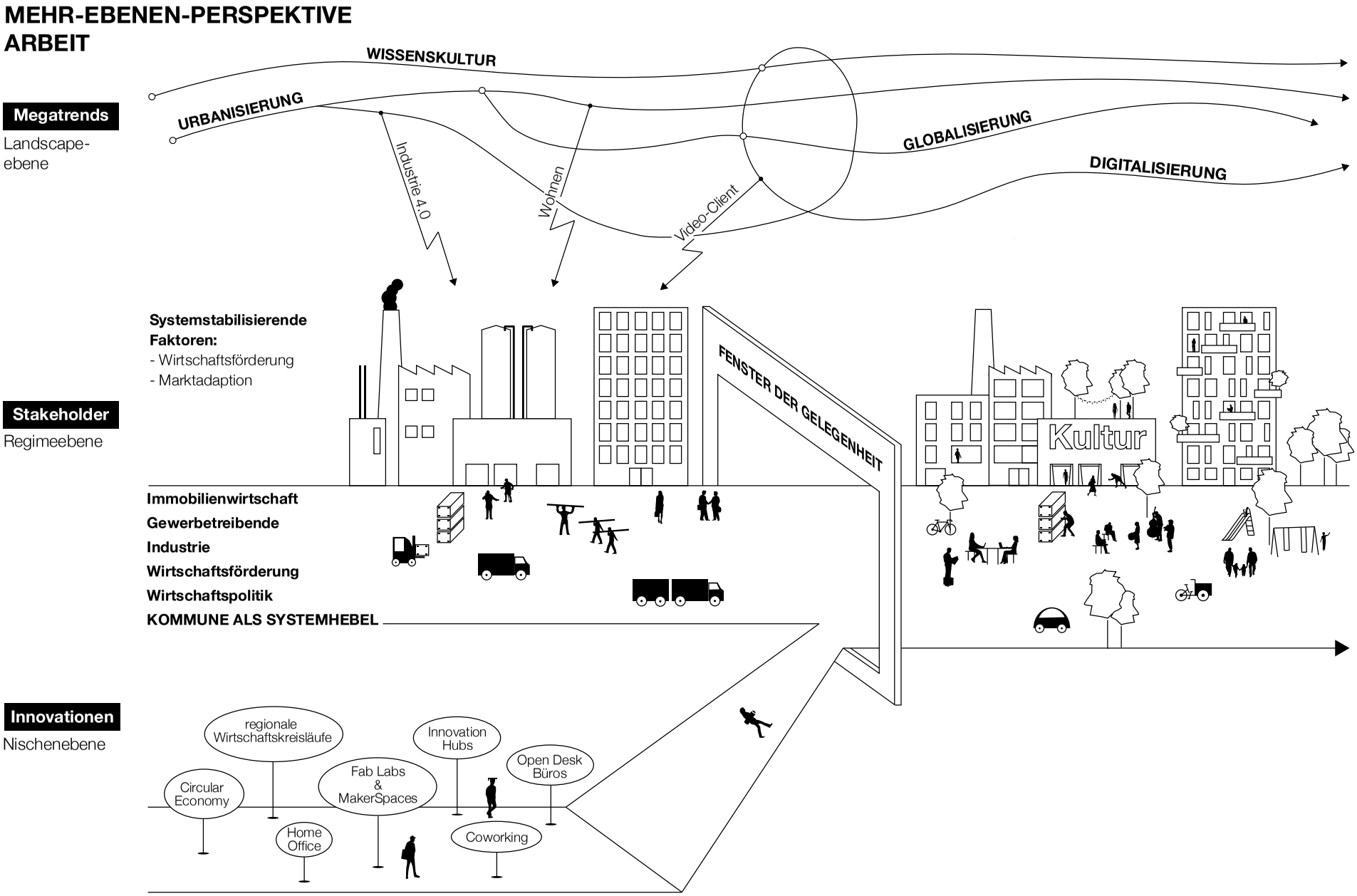
Mehr-Ebenen-Perspektive
Arbeit

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Die Digitalisierung hat starke Auswirkungen auf den produktiven Sektor. Denn der Einsatz neuer Technologien – wie beispielsweise von Robotern oder der Industrie 4.0 – führt zu strukturellen Veränderungen in der Arbeitswelt. Die industrielle Arbeit wird allmählich von der sogenannten Wissensarbeit abgelöst, was sich in der Verschiebung der Wirtschaftsbereiche vom sekundären Sektor (produzierendes Gewerbe) zum tertiären Sektor (Dienstleistungsgewerbe) widerspiegelt (destatis 2023). Das bedeutet, dass immer mehr Menschen nicht mehr in der Produktion, sondern im IT-Bereich beschäftigt sein werden. Des Weiteren können Industriegebäude durch den Einsatz digitaler Technologien neu organisiert werden. Produktionshallen können vertikal ausgerichtet und emissionsärmer gestaltet sein. Dadurch kann der produktive Sektor zusammen mit anderen Nutzungen – als sogenannte Mixed-Use-Bausteine – in einem Gebäude realisiert werden. Auch das Bürosegment ist durch die Digitalisierung Veränderungen ausgesetzt. Zum einen sind es die Büroimmobilien der 1960er bis 1980er Jahre, die die aktuellen technologischen Anforderungen nicht mehr erfüllen können (Aberdeen 2010). Zum anderen lässt der vermehrte Einsatz von Video-Clients immer mehr Büroräume leer stehen. Für eine ressourcenschonende Stadtentwicklung ist es notwendig, die leerstehenden Bürokomplexe in eine andere Nutzung, zum Bespiel in sozialgerechtes Wohnen zu überführen

Abb. 10: Mehr-Ebenen-Perspektive *Arbeit*

Marius Gantert, Stefan Rettich, Sabine Tastel (nach Geels und Shot 2007)



Mehr-Ebenen-Perspektive
Handel

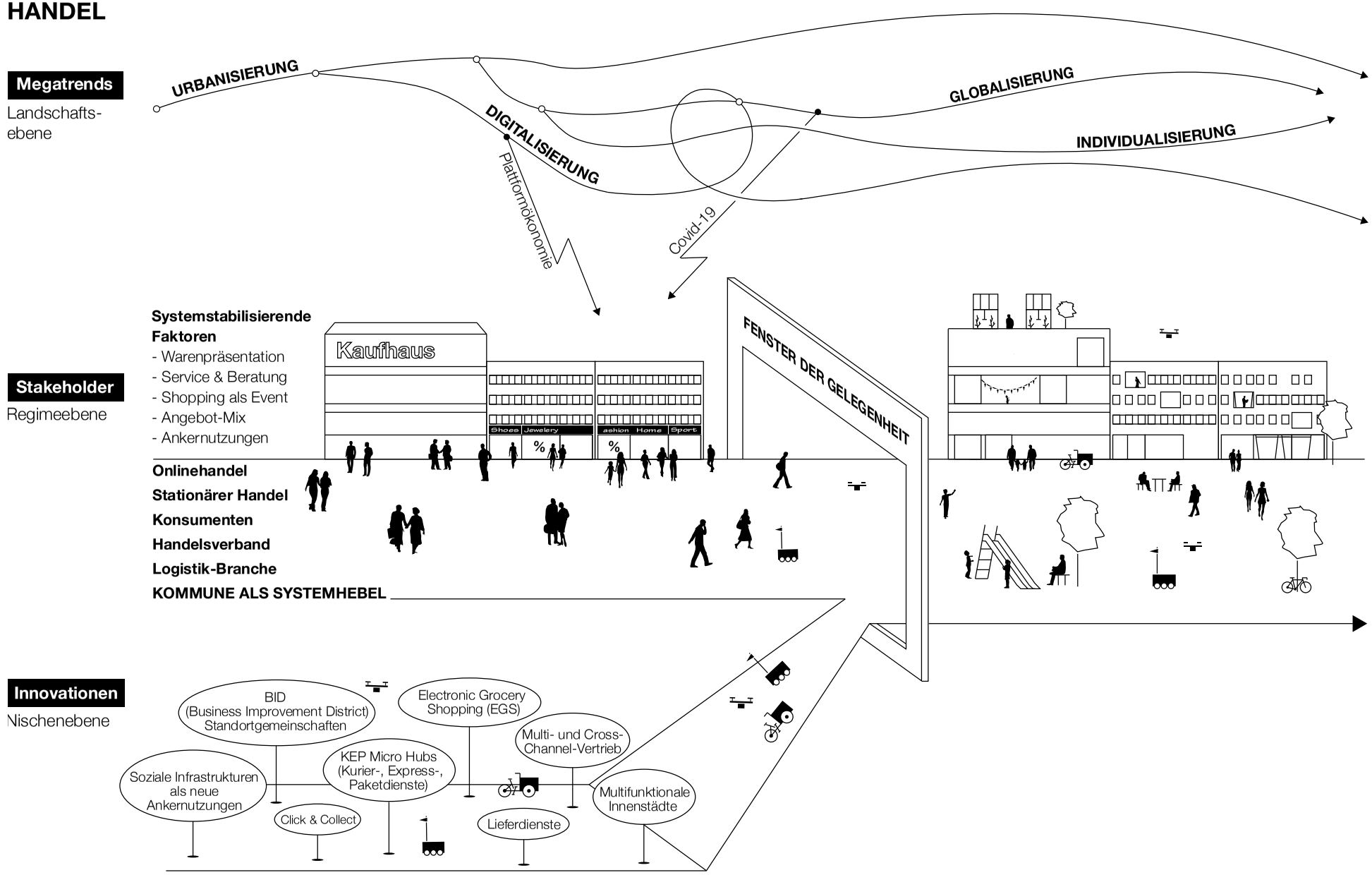
Stefan Rettich
Sabine Tastel

Die Globalisierung der Märkte und die Individualisierung der Konsument*innen setzen den stationären Einzelhandel – vor allem in den Innenstädten – unter Druck. Die schier unbegrenzte Auswahl an Produkten macht den Online-Handel dabei besonders attraktiv (statista 2017). Insbesondere Plattformökonomien wirken im Zuge fortschreitender Digitalisierung daher disruptiv auf das bestehende Raum-Nutzungs-Regime ein. Der Prozess verlief über viele Jahre träge, aber sichtbar, denn der Strukturwandel in den Innenstädten ist schon seit einigen Jahren im Gange (BBSR 2017). Mit der Covid-19-Pandemie kam es zu einer plötzlichen Verstärkung der bereits bestehenden Effekte. Die Krise des Einzelhandels öffnet jedoch gleichzeitig ein Fenster der Gelegenheit. Aus der Nischenebene können damit neue Vertriebssysteme, aber auch innovative Stadtentwicklungskonzepte in das bestehende Regime eindringen und dieses transformieren. Die durch den Strukturwandel obsolet gewordenen Typologien geben damit Raum für neue, nutzungsdurchmischte und resilientere Innenstädte, insbesondere für mehr nichtkommerzielle Nutzungen wie auch für Wohnen.

Abb. 11: Mehr-Ebenen-Perspektive *Handel*

Clemens Brück, Marius Gantert, Stefan Rettich, Sabine Tastel (nach Geels und Shot 2007)

MEHR-EBENEN-PERSPEKTIVE HANDEL



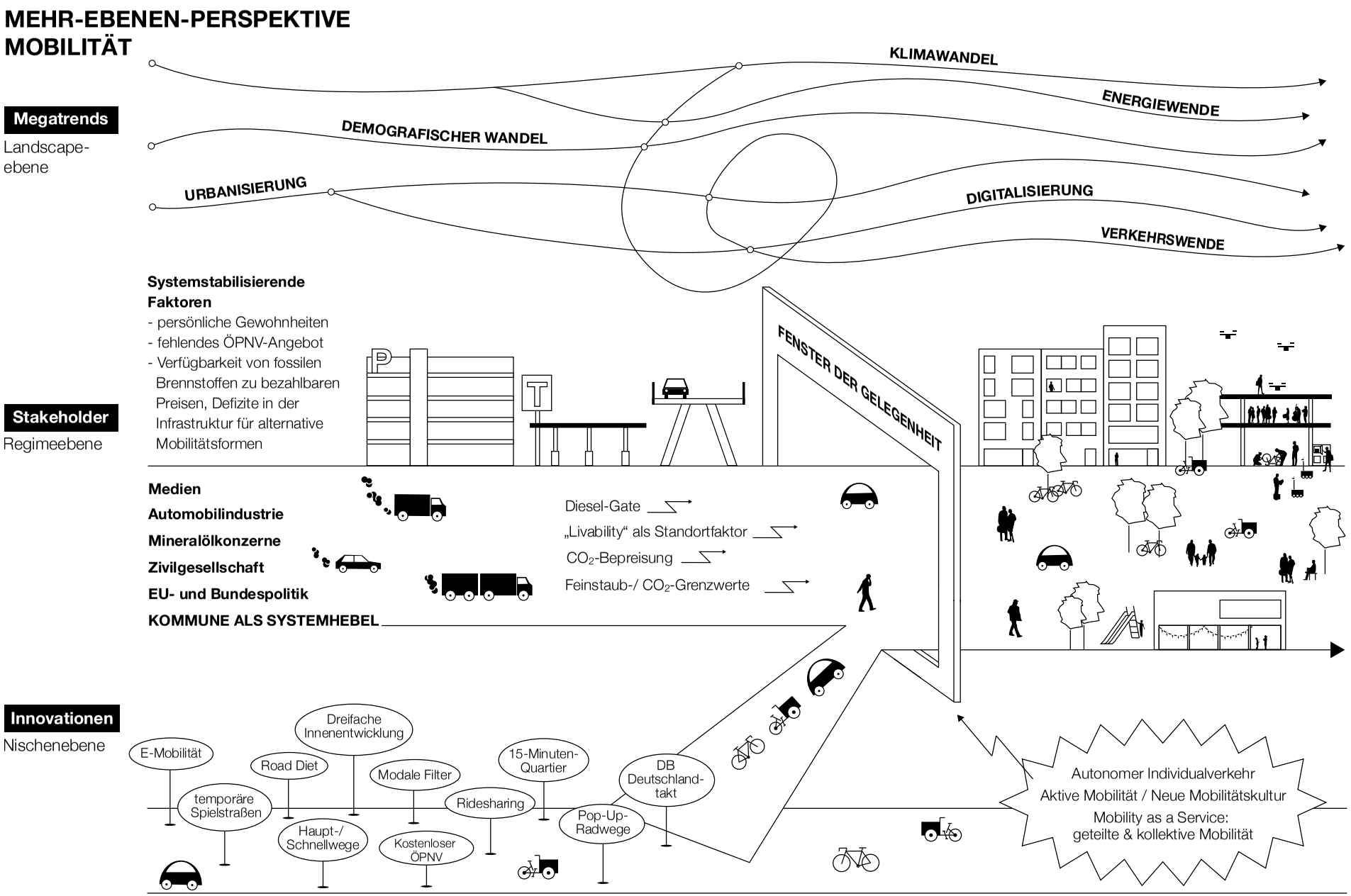
Mehr-Ebenen-Perspektive
Mobilität

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Neben der Digitalisierung und Globalisierung sind es der Klimawandel sowie die mit ihm verbundene Energie- und Verkehrswende, die sich als Megatrends auf städtische Funktionen und damit auf bestehende Raum-Nutzungs-Regime auswirken werden. Vor allem Stadträume und Gebäude in Großstädten, die ausschließlich auf die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgelegt sind, werden davon betroffen sein. Begünstigt durch die Digitalisierung entsteht aus der Nische heraus eine neue Mobilitätskultur aktiver, kollektiver, geteilter und klimafreundlicher Mobilitätsformen, die disruptiv auf das bestehende System einwirken und die Verkehrswende verstärken. Berechnungen zeigen, dass beispielsweise ein Carsharing-Auto je nach örtlichen Verhältnissen vier bis zehn private Fahrzeuge ersetzen kann (Umweltbundesamt 2021) – was sich perspektivisch auf die Raumnutzung bzw. Verfügbarkeit von Straßen- und Parkplatzflächen auswirken wird. Auch Disruptionen aus der Regimeebene heraus, wie zum Beispiel Feinstaubgrenzwerte oder die CO_2-Bepreisung, rütteln am bestehenden Raum-Nutzungs-Regime und öffnen das Fenster der Gelegenheit für eine nachhaltige Transformation des Verkehrssystems hin zu einer klimagerechten Mobilität.

Abb. 12: Mehr-Ebenen-Perspektive *Mobilität*

Marius Gantert, Stefan Rettich, Sabine Tastel (nach Geels und Shot 2007)



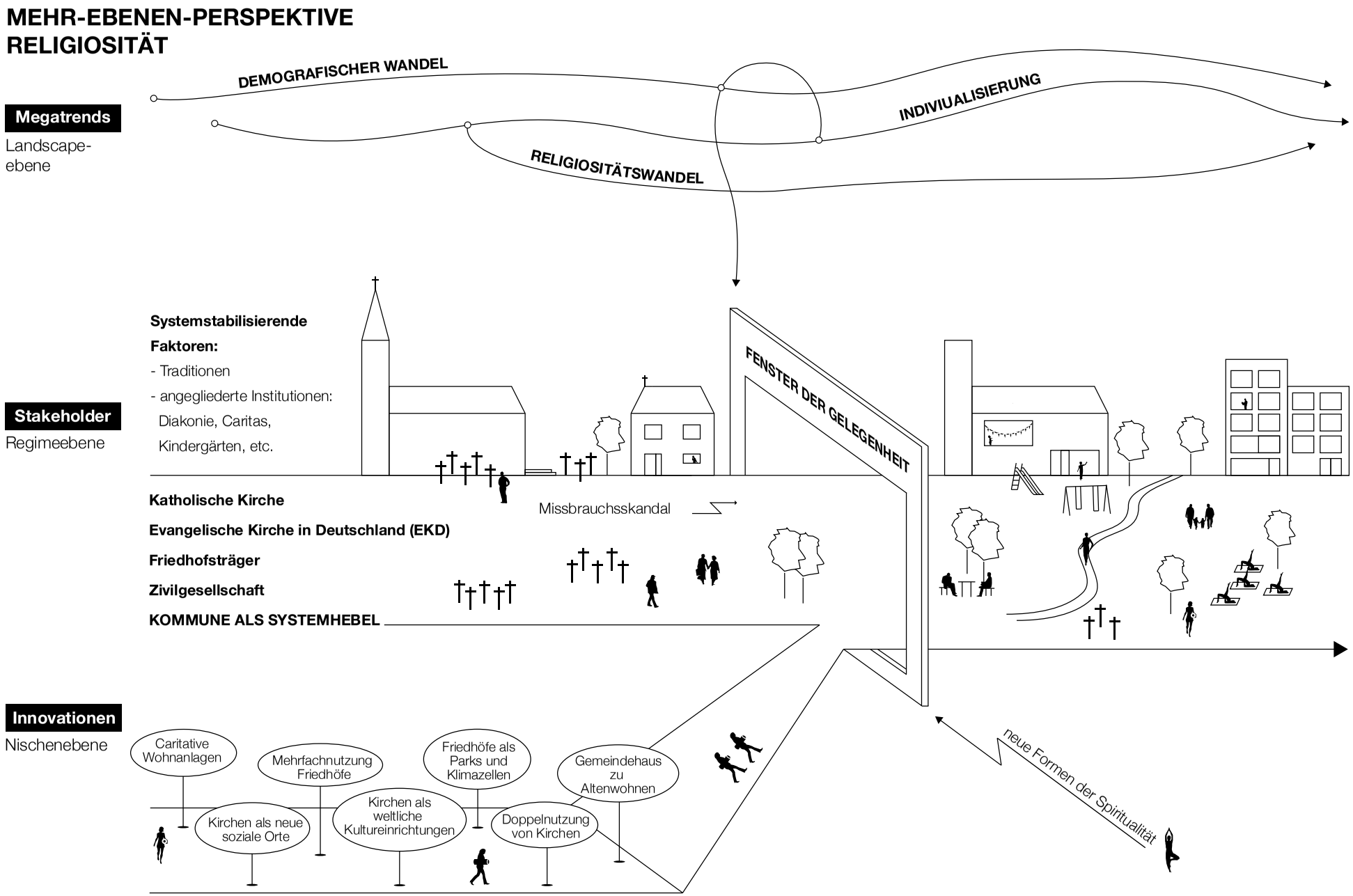
Mehr-Ebenen-Perspektive
Religiosität

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Der demografische Wandel sowie pluralistische Lebensformen (Individualisierung) führen zu stetig sinkenden Mitgliederzahlen der Kirchen. Gerade jüngere Generationen üben vielfältige Formen der Spiritualität aus und wenden sich von der traditionellen Institution Kirche ab. Bei den Friedhöfen zeichnet sich ein steigendes Interesse an alternativen Bestattungsformen ab sowie ein allgemeiner Trend zur Urnenbestattung, die weit weniger Fläche benötigt als die klassische Erdbestattung (Hornbogen 2014: 163). Eine Studie der Evangelischen Kirche in Deutschland (EKD) und der Deutschen Bischofskonferenz prognostizieren einen Mitgliederrückgang der Evangelischen und der Katholischen Kirche von 2017 bis 2060 um 49 Prozent (EKD 2018: 8). Die damit einhergehenden schwindenden Kirchensteuereinnahmen werden dazu führen, dass die Kirchen ihre Immobilien langfristig nicht mehr für religiöse Nutzungen halten können. Der Leerstand kirchlicher Gebäudetypologien sowie ein sinkender Auslastungsgrad der Friedhöfe eröffnen auch hier ein Fenster der Gelegenheit. Obsolete Stadträume und Typologien können folglich nach gemeinwohlorientierten Prinzipien transformiert werden – weil insbesondere die Kirche in ihren Grundfesten dem Gemeinwohl verpflichtet ist.

Abb. 13: Mehr-Ebenen-Perspektive *Religiosität*

Marius Gantert, Stefan Rettich, Sabine Tastel (nach Geels und Shot 2007)



Gemeinwohl-orientierte Transformation obsoleter Strukturen

Anamarija Batista
Julia Siedle
Anika Schmidt

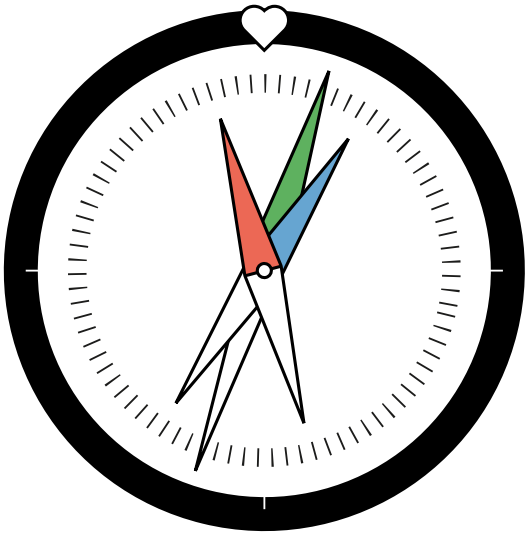
Wie können vorhandene und perspektivisch erwartbare Obsoleszenzen einer gemeinwohlorientierten, klimagerechten und koproduktiven Stadtentwicklung zugeführt werden? Um die Forschungsfrage adäquat beantworten zu können, bedarf es einer Auseinandersetzung mit dem Begriff des Gemeinwohls, denn dieser entzieht sich – auch im Kontext der Obsoleten Stadt – einer allgemeingültigen Definition. Es wurde daher zur Frage der gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung und ihrer Anwendbarkeit auf obsolete Strukturen eine theoretische Betrachtung mit Literaturrecherche durchgeführt (Bohlken 2018, Bohne 2018, Burgdorff 2016, Münkler/Fischer 2015 etc.).

In der Literatur besteht ein Konsens darüber, dass es für einen kontinuierlichen Aushandlungsprozess Strukturen braucht, um eine von der Stadtgesellschaft geteilte Vorstellung von Gemeinwohl herzustellen und gemeinsame Visionen des Wünschbaren – im Sinne einer zukünftigen Programmierung und Gestaltung der Stadt – zu formulieren. Das bestätigen auch die Einschätzungen der im Rahmen von Interviews und Workshopformaten befragten Expert*innen und Praktiker*innen (siehe 2.2.3 und A.1).

1.4

Gemeinwohlkompass

Abb. 14: Gemeinwohlkompass
Anamarija Batista, Nicolas Beucker, Julia Siedle, Anika Schmidt



Klimaschutz | Koproduktion und Verteilungs-gerechtigkeit | Eigenart

Die Dimensionen dieser Begrifflichkeit haben wir – inspiriert von Literatur und Debatten zum Gemeinwohl – festgesetzt (Gennies 2021, WBGU 2016).

Wesentlich für das Gemeinwohl ist die Stadtökologie, die die Bewohnbarkeit der Stadt durch Klimaadaption (Anpassung an Hitze, Trockenheit und Starkregen) einerseits und Klimamitigation (Ressourcen- und Artenschutz) andererseits langfristig sichert. Aufgrund der ökologischen Zusammenhänge sind unterschiedliche Phasen und Maßstäbe mitzudenken: Es braucht eine kontinuierliche und quartiersübergreifende Betrachtung.

Koproduktion beschreibt den Modus der Stadtentwicklung, der nicht durch Verwaltung, Politik, Immobilieneigentümer*innen und -entwickler*innen allein, sondern auch durch die (zukünftigen) Nutzer*innen, Wissenschaftler*innen, Künstler*innen und weitere Stakeholder gestaltet wird. Darin ist das Ziel der Verteilungsgerechtigkeit und Solidarität in den Nutzungspraktiken städtischer Ressourcen enthalten. Koproduktive Stadtentwicklung wirkt auch als Korrektiv, um die in der Vergangenheit produzierte und stadträumlich manifestierte soziale Ungleichheit zu korrigieren. Mit Eigenart wiederum sind aus historischer, (bau)kultureller, ökonomischer und/oder sozialer Sicht zu berücksichtigende lokale Charakteristika gemeint, die identitätsstiftend für eine Stadt oder ein Quartier sind bzw. einen Ort erst schaffen.

Diese drei Dimensionen – Stadtökologie, Koproduktion und Eigenart – bilden die Grundlage für die Konzeption des von uns vorgeschlagenen Gemeinwohlkompasses, der im kommunalen Kontext als Orientierungsrahmen und Diskussionsgrundlage dienen kann, um den Begriff des Gemeinwohls nicht nur als Leitbild zu postulieren, sondern lokal Räume und konkrete Formate zu kreieren, die einen kontinuierlichen Aushandlungsprozess auf Augenhöhe ermöglichen.

Gemeinwohlmatrix

Anamarija Batista
Julia Siedle
Anika Schmidt

Die drei Dimensionen des Gemeinwohlkompasses lassen sich entlang der vier Phasen der Transformation obsoleter Strukturen operationalisieren: 1. sichten, 2. verfügbar machen, 3. programmieren und 4. gestalten. Es wurden zwölf Fragen formuliert, um den Stand des Gemeinwohls eines urbanen Raumgefüges oder einer konkreten obsoleten Struktur zu analysieren und sich im Rahmen eines lokalen Gemeinwohlprozesses an deren mögliche Entwicklungsperspektiven anzunähern. Sie sind in einer Matrix des Gemeinwohls zusammengefasst. Die Matrix ist als Tool zu verstehen, um Reflexions- und Diskussionsprozesse vor Ort in Gang zu setzen und zu lenken. Diese Fragen können impulsgebend sein für die Erörterung der Gemeinwohlaspekte und die Konkretisierung von Methoden und Vorschlägen zu ihrer Umsetzung im Stadtraum.

So lässt sich beispielsweise fragen, wie in der Phase des Programmierens die Stadtökologie im Sinne der Klimaadaption und -mitigation abgebildet werden kann: „Wie können ökologische Funktionen bei zukünftigen Nutzungen erhalten und erweitert werden?“ Hier gilt es zu überlegen, welche Nutzungen eines obsoleten Gebäudes es ermöglichen, den Bestand zu erhalten und die darin gespeicherte graue Energie weiter zu nutzen. Des Weiteren gilt es, entsiegelte Flächen zu erhalten oder weiter zu entsiegeln, um Retentionsflächen, CO_2-Senken und Lebensräume für Pflanzen und Tiere zu schaffen. Und schließlich muss geprüft werden, ob und wie urbane Energieproduktion in Form von Photovoltaikanlagen, Solarthermie- oder Windkraftwerken integriert werden können. Dabei sind die Antworten auf jede der zwölf Fragen nicht isoliert auf das einzelne obsolete Objekt zu betrachten, sondern auch in den Quartiers- und gesamtstädtischen Kontext einzuordnen.

Abb. 15: Gemeinwohlmatrix

Anamarija Batista, Nicolas Beucker, Clemens Brück, Julia Siedle, Anika Schmidt

Teilschritte	SICHTEN Frühzeitiges Erkennen obsoleter Stadtstrukturen und deren räumlich-relationaler Einbettung	VERFÜGBAR MACHEN Verbleib oder Übergang von Grund und Boden in kommunale Hand bzw. Anwendung alternativer Eigentums- und Steuerungsmodelle	PROGRAMMIEREN Beraten und Entscheiden über zukünftige Nutzungen in Kooperation mit involvierten Akteuren	GESTALTEN Gestalten von baulich-physischer Struktur und Nutzungsmodellen
Klimaschutz	Welche obsoleten Strukturen könnten durch ihre Lage und Gestalt zukünftig eine stärkere Rolle im Kontext der Klimaadaption und -mitigation spielen?	Wie kann die Kommune durch die Anwendung (bestehender) Gesetze Handhabe über Grund und Boden für Naturschutz, Klimaadaption und -mitigation erlangen?	Wie können ökologische Funktionen bei zukünftigen Nutzungen erhalten und erweitert werden?	Muss gebaut werden? Wie kann ressourcenschonend saniert oder gebaut werden? Wie wird ein ökologischer Mehrwert auf lange Sicht erhalten?
Koproduktion und Verteilungsgerechtigkeit	Welche obsoleten Strukturen könnten durch ihre Lage und Gestalt für eine koproduktive Stadtentwicklung geeignete Voraussetzungen bieten und wem gehören sie?	Wie kann gesichert werden, dass die obsoleten Strukturen langfristig dem renditeorientierten Bodenmarkt entzogen werden? Wie können die relevanten Akteure für eine gemeinwohlorientierte Entwicklung gewonnen werden?	Wie können zukünftige Nutzungen koproduktiv definiert und umgesetzt werden? Für wen entsteht ein Mehrwert?	Wie können Räume gestaltet werden, die das Miteinander fördern und die vielfältigen Bedürfnissen gerecht werden?
Eigenart	Welche obsoleten Strukturen sind aus historischer/kultureller/gesellschaftlicher Perspektive erhaltenswert, welche sind hinderlich?	Welchen politischen Rahmen gibt es, um historisch/gesellschaftlich/kulturell wertvolle Aspekte zu erhalten?	Für welche Nutzungsbedarfe bieten die obsoleten Strukturen Potenziale und wie können sie mit den vorhandenen Nutzungen zusammen gebracht werden? Welche Netzwerke und Koalitionen können genutzt oder neu aufgebaut werden?	Wie fügen sich die neu gestalteten Räume baukulturell in den Bestand ein?

Inventur

Foto: Nicolas Beucker

Die vier Handlungsfelder: Arbeit, Handel, Mobilität und Religiosität

2.1

Aus der Analyse vorherrschender Megatrends kristallisieren sich vier Handlungsfelder heraus – *Arbeit, Handel, Mobilität* und *Religiosität*. Diese wurden in *Phase 1 – Analyse* systemisch betrachtet und in einen theoretischen Kontext eingebettet. In der *Phase 2 – Inventur* ging es darum, die Verortung sowie die räumlichen Eigenschaften einzelner obsolet werdender Räume zu untersuchen und ihre spezifischen Transformationspotenziale zu verstehen. Die Analyse baut auf den Erkenntnissen aus Phase 1 auf und stellt für die vier Handlungsfelder anhand zweier Fallstudien, der Städte Hamburg und Hannover, einen Bezug zur Praxis her. Es werden sowohl Flächen- und Gebäudetypologien als auch die involvierten Akteur*innen untersucht. Zunächst wurde eine Taxonomie aller potenziell obsoleten Gebäude- und Flächentypen aufgestellt und eine Auswahl dieser Typen nach ihren architektonischen und städtebaulichen Eigenschaften analysiert. Dann wurden für diese Gebäude- und Flächentypen Geoinformationsdaten in Hamburg und Hannover ausgewertet sowie Modellannahmen zu deren Obsoleszenzrisiko erstellt. Schließlich wurden umfangreiche Interviews mit lokalen Expert*innen durchgeführt.

Foto: Stefan Rettich

Taxonomie der Obsoleten Stadt

Marius Gantert
Julia Siedle

Die Taxonomie der Obsoleten Stadt bietet einen Überblick über Raumtypologien mit erhöhtem Obsoleszenzrisiko. Der Begriff der Taxonomie ist aus der Biologie entlehnt und bezeichnet eine systemische Ordnung artverwandter Typen. Die Taxonomie wurde in einem iterativen Arbeitsprozess und durch einen Abgleich mit den Ergebnissen der geoinformationsbasierten Kartierungen urbaner Obsoleszenzen und den dazu gehörigen Modellannahmen (siehe 2.2.1) erarbeitet. Sie knüpft an die Untersuchung der Raumwirksamkeit von Megatrends auf die identifizierten Handlungsfelder (siehe 1.2 und 1.3) sowie an die Expertise der im Rahmen der Workshops befragten Expert*innen und die Einschätzung des Forschungsteams an (siehe A.1).

Obsolet werdende Gebäude- und Freiraumarten lassen sich erstens nach Obsoleszenz verursachenden Megatrends und zweitens nach ihrer Nutzungsart ordnen und klassifizieren. Gerade im Bereich des *Handels* und der *Mobilität* gibt es eine große Bandbreite an von Obsoleszenz bedrohten Räumen. Beispielsweise sind Kaufhäuser und Einkaufszentren durch den Wandel des Handels einem erhöhten Obsoleszenzrisiko unterworfen. Zur Familie der Kaufhäuser und Einkaufszentren zählen klassische Warenhäuser ebenso wie innerstädtische Einkaufspassagen und Markthallen, Shoppingmalls und am Ortsrand gelegene Fachmarktzentren. Vom Wandel des Handels betroffen sind aber auch Kinos, die sowohl als Kulturobjekt als auch als Ort des Handels mit immateriellen Gütern gelesen werden können, sowie Messen und dazu gehörige Gebäude.

Abb. 18: Taxonomie der Obsoleten Stadt
Marius Gantert, Julia Siedle

Typenkatalog

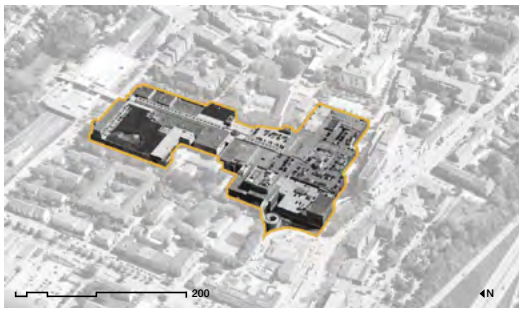
Um sich den spezifischen städtebaulichen und architektonischen Eigenschaften der potenziell obsolet werdenden Gebäude- und Flächentypen zu nähern und die daraus entstehenden Möglichkeiten für ihre Nachnutzung mit neu aufkommenden Flächenbedarfen auszuloten, wurden insgesamt neun Typen aus der Taxonomie der Obsoleten Stadt (siehe 2.1.1) in Form eines Typenkataloges vertieft betrachtet: die Big Box, das Kauf- und Warenhaus, das Einkaufszentrum sowie das Multiplex-Kino (Wandel des Handels), das Bürogebäude (Wandel der Arbeit), das Parkhaus und die Tankstelle (Wandel der Mobilität) sowie der Friedhof und die Nachkriegskirche (Wandel der Religiosität). Die hier untersuchten Räume unterliegen einem besonders hohen Obsoleszenzrisiko. Darüber hinaus konnten zu allen ausgewählten Typen georeferenzierte Informationen innerhalb der zur Verfügung stehenden Datensätze identifiziert werden, um im weiteren Verlauf Aussagen über deren Aufkommen und Verteilung im Stadtgebiet treffen zu können (siehe 2.2.1).

Die neun ausgewählten Typen wurden jeweils aus einer quantitativen und einer qualitativen Perspektive mit unterschiedlichen grafischen Analysemethoden untersucht.

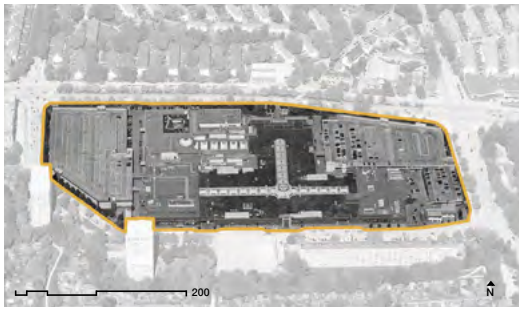
Zunächst wurden anhand typenspezifischer GIS-Kartierungen konkrete Beispiele im Stadtgebiet von Hamburg lokalisiert und als Luftbildausschnitte zusammengetragen. Aus dieser Sammlung wurde für jeden Typ eine Stichprobe (n=6) für eine systematische grafische Analyse baulicher und funktionaler Elemente ausgewählt (Abb. 19). Dazu gehören sowohl städtebauliche als auch architektonische quantifizierbare Merkmale: Grundstücksgröße und -zuschnitt, bauliche Dichte und Geschossigkeit, Versiegelungsgrad, Lage auf dem Grundstück, Ausrichtung und Gebäudetiefe sowie Erschließung. Von vielen Typen gibt es unterschiedliche Erscheinungsformen, die mit den äußeren Umständen zusammenhängen. Innerstädtisch gelegene Einkaufszentren etwa sind typischerweise mehrgeschossig und um ein punktförmiges Atrium organisiert mit großen Ladenlokalen im obersten Geschoss, während peripher gelegene Einkaufszentren meist zweigeschossig und linear organisiert sind und an beiden Enden großflächige Läden aufweisen. Aufbauend auf der grafischen Analyse der Typenstichproben wurden für jeden Typ durchschnittliche Kennwerte (Grundstücksgröße, bauliche Dichte, Bebauungsgrad, Versiegelungsgrad) ermittelt und in Diagrammen zusammengefasst (Abb. 20). Dadurch wird ein Quervergleich (Abb. 21) möglich und es zeigt sich, welche Potenziale mit jedem obsoleten Raumtypus verbunden sein können (zum Beispiel Flächen- oder Raumpotenzial, Nachverdichtungs- oder Umbaupotenzial, Entsiegelungspotenzial etc.).

Der komplette Typenkatalog
ist hier zu finden:
www.obsolete-stadt.net/download/Typenkatalog

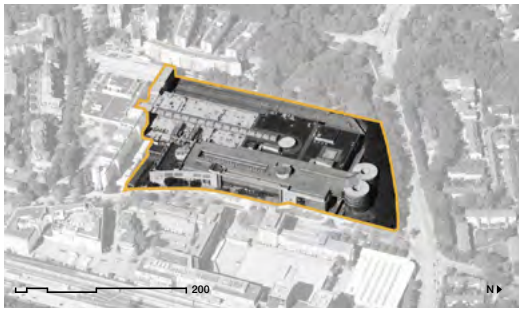
Abb. 19: Typenstichprobe: Einkaufszentrum
Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn



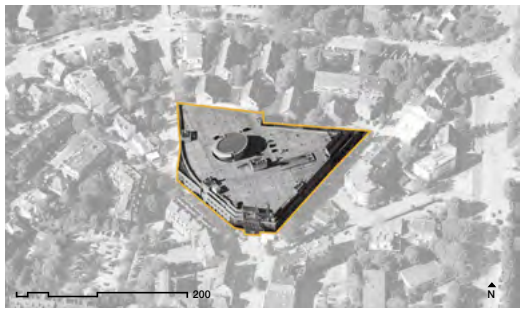
Billstedt Center
Möllner Landstraße 3
53°32’24”N, 10°06’14”E



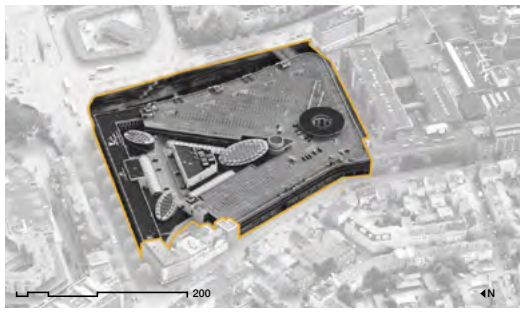
Elbe Einkaufszentrum
Julius-Brecht-Straße 6
53°34’13”N, 9°51’46”E



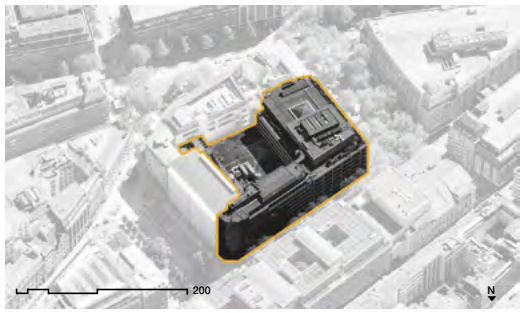
Alstertal Einkaufszentrum
Heegbarg 31
53°39’16”N, 10°05’30”E



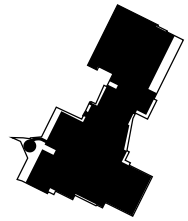
Tibarg-Center
Tibarg 41
53°37’22”N, 9°57’9”E

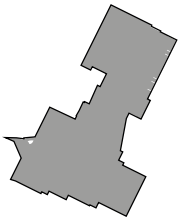


Phoenix-Center
Hannoversche Str. 86
53°27’25”N, 9° 59’17”O



Einkaufszentrum PERLE
Spitalerstraße 22
53°33’07”N, 10°00’02”E



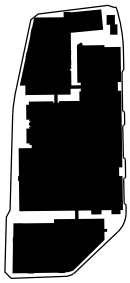


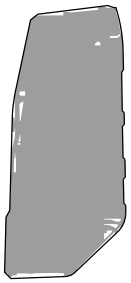
Billstedt Center

Grundstück	40.351 m²
überbaute Fläche	35.612 m²
versiegelte Fläche	40.125 m²
BGF	178.059 m²
GRZ	0,88
GFZ	4,41

Bebauungsgrad
88%

Versiegelungsgrad
99,4%



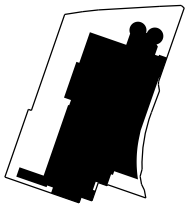


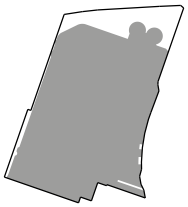
Elbe Einkaufszentrum

Grundstück	71.578 m²
überbaute Fläche	56.260 m²
versiegelte Fläche	69.467 m²
BGF	140.651 m²
GRZ	0,79
GFZ	1,97

Bebauungsgrad
79%

Versiegelungsgrad
97,1%





Alstertal Einkaufszentrum

Grundstück	57.768 m²
überbaute Fläche	34.376 m²
versiegelte Fläche	49.881 m²
BGF	137.503 m²
GRZ	0,60
GFZ	2,38

Bebauungsgrad
60%

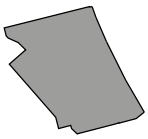
Versiegelungsgrad
86,3 %

Tibarg-Center

Grundstück	9,936 m²
überbaute Fläche	9,074 m²
versiegelte Fläche	9,608 m²
BGF	54,441 m²
GRZ	0,91
GFZ	5,48

Bebauungsgrad
91%

Versiegelungsgrad
96,7%



Phoenix-Center

Grundstück	26.991 m²
überbaute Fläche	23.449 m²
versiegelte Fläche	26.991 m²
BGF	93.798 m²
GRZ	0,87
GFZ	3,48

Bebauungsgrad
87%

Versiegelungsgrad
100%

Einkaufszentrum PERLE

Grundstück	7.195 m²
überbaute Fläche	6.624 m²
versiegelte Fläche	7.195 m²
BGF	52.989 m²
GRZ	0,92
GFZ	7,36

Bebauungsgrad
92%

Versiegelungsgrad
100%

Abb. 20: Grafische Analyse
Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn

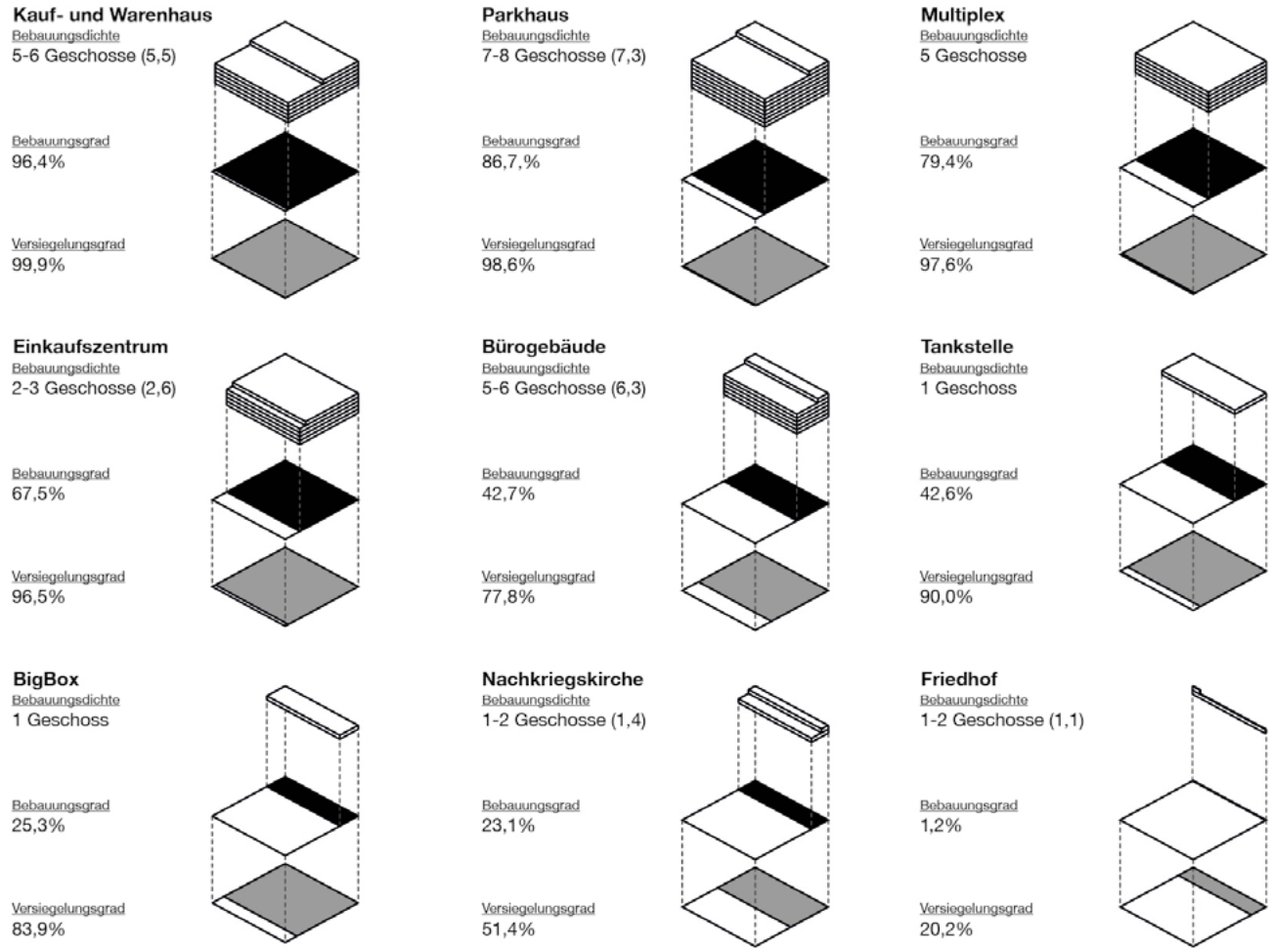


Abb. 21: Quervergleich der untersuchten Typen
Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn

In einem zweiten Schritt wurde aus jeder Typenstichprobe jeweils ein möglichst repräsentatives Beispiel ausgewählt und in Form einer abstrahierten dreidimensionalen Darstellung auf seine wesentlichen qualitativen Eigenschaften reduziert (Abb. 22). Anhand der daraus resultierenden Zeichnungen von Prototypen wurden konstruktive Eigenschaften und funktionale Details abgebildet, atmosphärische Eigenschaften beschrieben sowie architektonische und stadträumliche Potenziale der Nachnutzung oder Umstrukturierung mit unterschiedlichem Grad der Veränderung hinsichtlich der Nutzung und der baulichen Struktur herausgearbeitet. Im Abgleich mit Fallbeispielen sowie künftigen Raumbedarfen ergeben sich daraus Transformationspotenziale und -hemmnisse, die im Rahmen des Typenkatalogs beispielhaft illustriert und beschrieben wurden. Sie sind als Szenarien zu verstehen und dienen als Ausblick. Einkaufszentren beispielsweise könnten künftig, anknüpfend an ihre hervorragende verkehrliche Anbindung, für neue Handelsnutzungen mit Showroom und Lager dienen. Dazu wären nur geringe Umbauarbeiten nötig. Oder sie könnten mit ihrem großen baulichen Volumen zu Orten urbaner Lebensmittelproduktion umgenutzt und mit Wohnnutzungen nachverdichtet werden.

Der Typenkatalog floss im weiteren Projektverlauf in den Arbeitsprozess der Werkstätten ein (siehe A.1.3) und unterstützte die Erarbeitung konkreter Transformationsszenarien für ein *Obsoleszenz-Cluster* in ausgewählten Teilräumen (siehe 4.2).

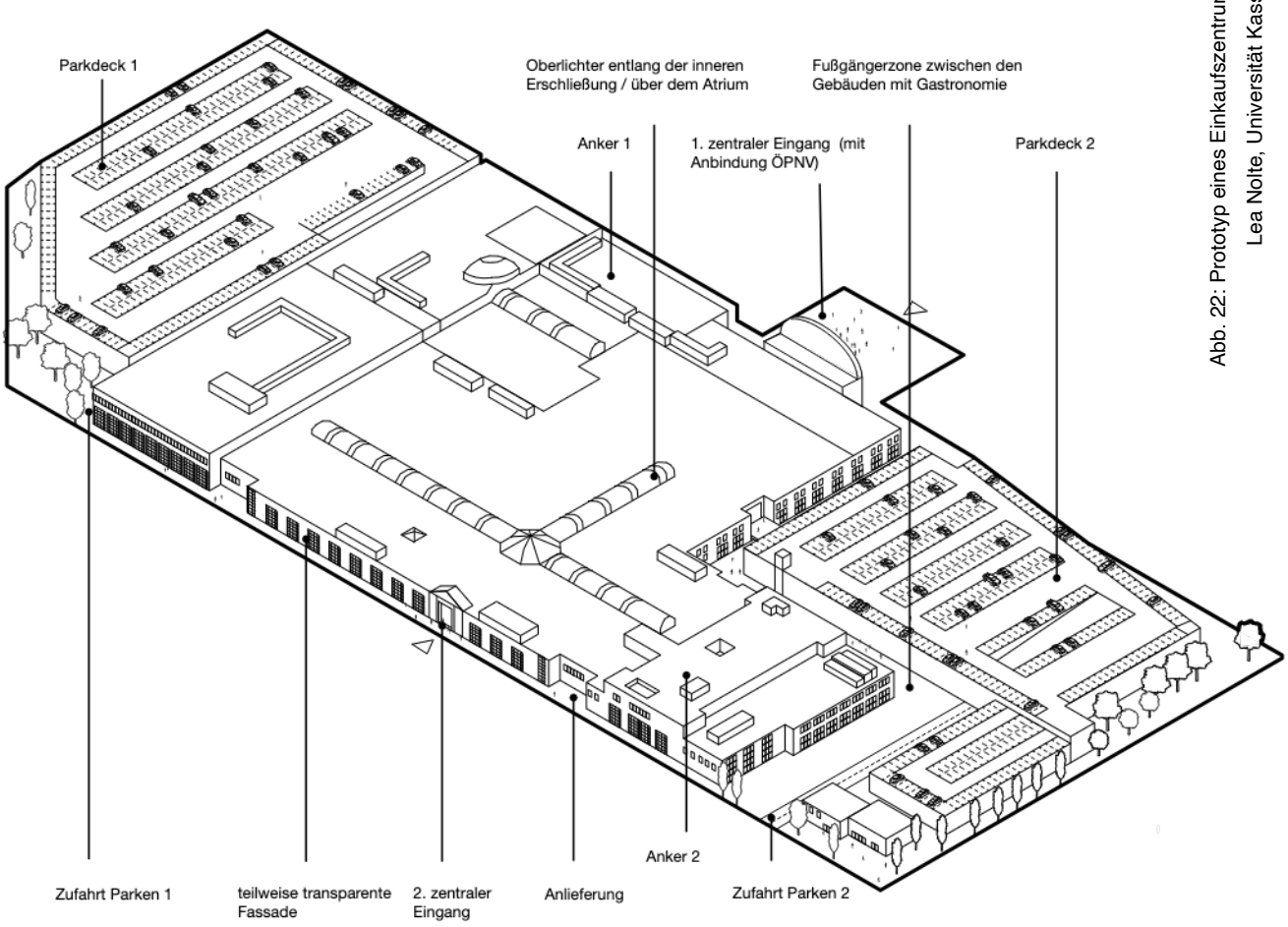
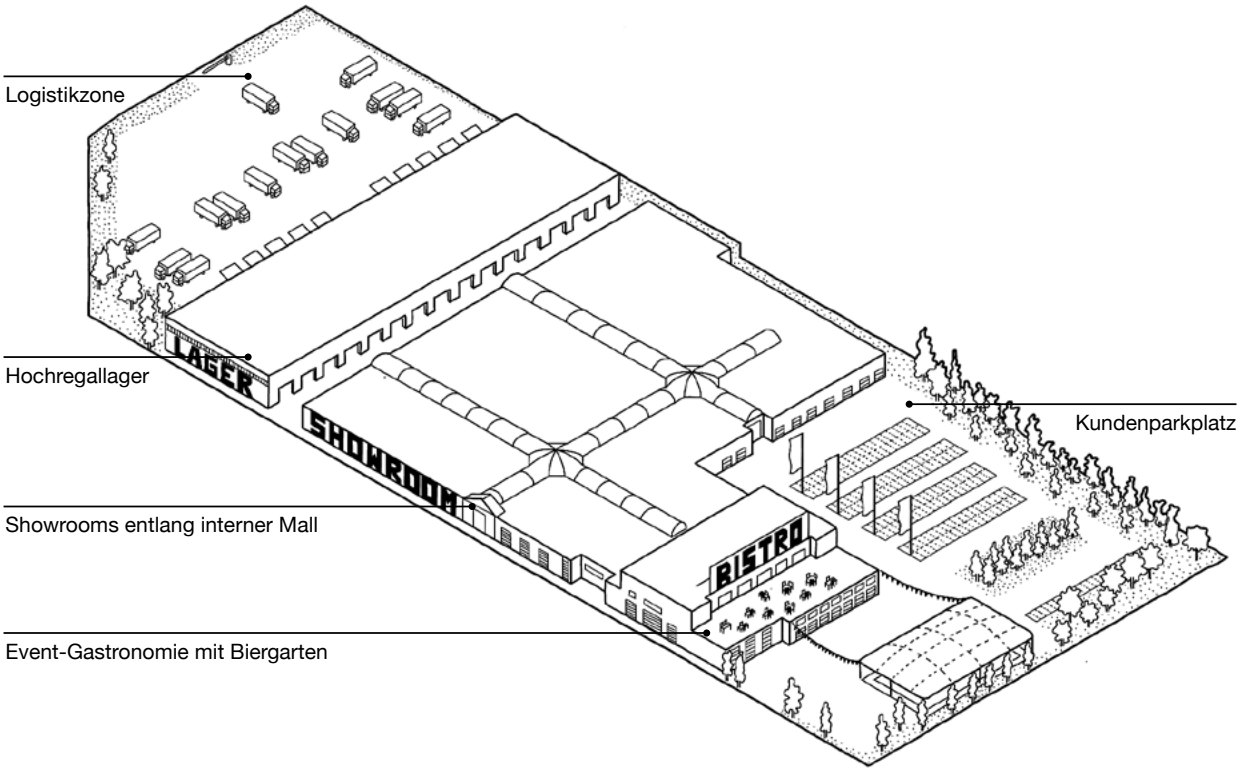


Abb. 22: Prototyp eines Einkaufszentrums
Lea Nolte, Universität Kassel

Abb. 23: Beispielhafte Bestandstransformation Einkaufszentrum (A)
Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn



A. Logistikzentrum mit Showrooms

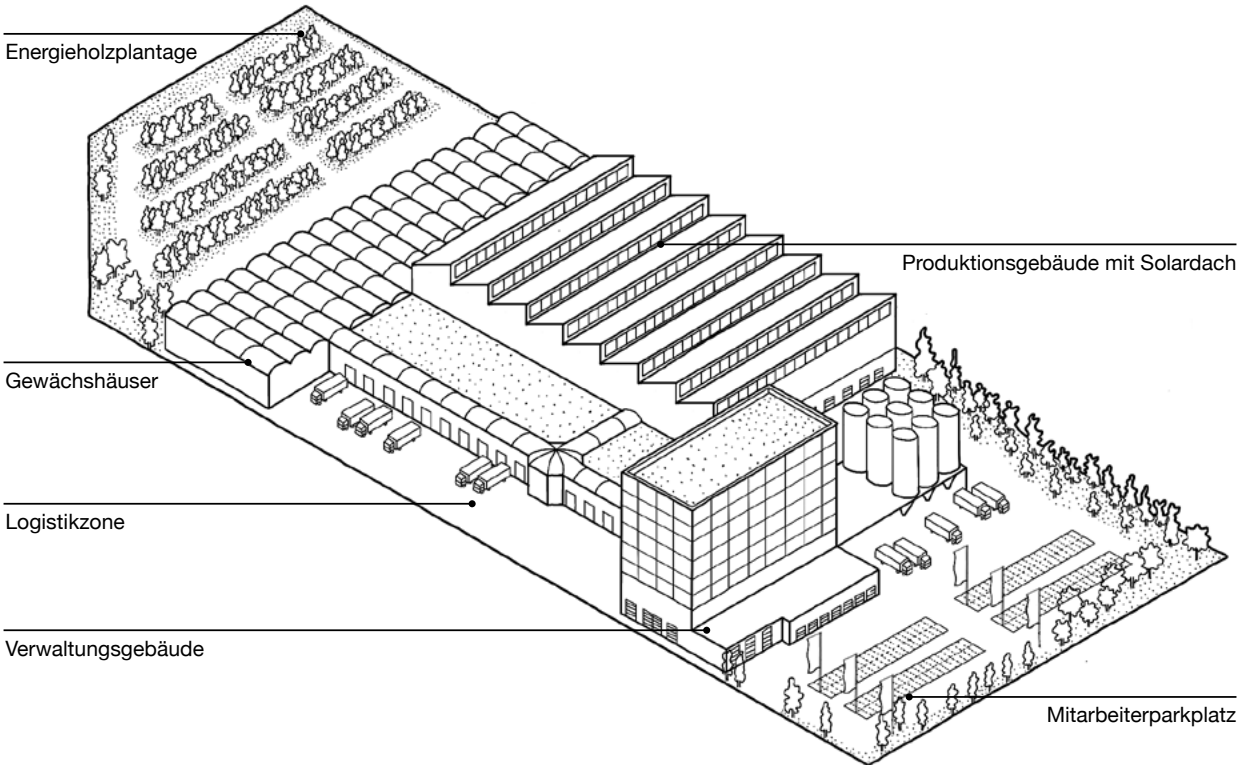
größerer Logistikbereich mit Hochregallager, kleinerer Kundenbereich mit Showrooms und Gatsronomie

Transformationsskala

baulich

Nutzung

Abb. 24: Beispielhafte Bestandstransformation Einkaufszentrum (B)
Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn



B. Urbane Produktion

Kreislaufwirtschaft z.B. mit Gewächshäuser, Hydroponics, Pilzzucht, Solarstromerzeugung, Energieholzplantage

Transformationsskala

baulich

Nutzung

Relevante Akteur*innen

Nicolas Beucker
Anika Schmidt

Um die Abhängigkeiten und Beziehungen der Akteur*innen im Kontext der potenziellen Obsoleszenzen zu erfassen und besser einschätzen zu können, wurden Interviews (siehe 2.2.3) und *Round Tables* (siehe A.1) mit Vertreter*innen aus Stadtverwaltung, Kirche, Wirtschaft, Handel und Zivilgesellschaft umgesetzt. Dabei wurden Akteur*innenkonstellationen und -beziehungen für einzelne Typen herausgearbeitet bzw. deren entsprechende Handlungsfelder identifiziert.

Die jeweiligen Konstellationen wurden in typenbezogenen Mappings visualisiert:

In jeder Visualisierung steht der zugrundliegende Typ (zum Beispiel die Tankstelle) im Mittelpunkt. Die relevanten Akteur*innen gruppieren sich um diesen herum. Im engeren Kreis befinden sich die Akteur*innen, die im alltäglichen Umgang mit dem Typ relevant sind, im äußeren Kreis sind diejenigen angeordnet, die in einer erweiterten Betrachtung der Transformation berücksichtigt werden müssen, aber im Alltag wenig Berührungspunkte aufweisen. Zur besseren Übersichtlichkeit werden alle durch einen Farbcode in Gruppen unterteilt. Mit Verbindungslinien und Pfeilen wird angezeigt, welche Abhängigkeiten bestehen und ob diese kontinuierlich oder nur anlassbezogen bestehen. In einem zusätzlichen Informationskasten werden beispielhafte Akteur*innen (zum Beispiel für Gewerbe) illustriert. Vor allem werden darin aber zusätzliche Anspruchsgruppen aufgelistet, die im Kontext einer Transformation und einer gegebenenfalls erwogenen Umnutzung eine wesentliche Rolle spielen können.

Exemplarisch ausgearbeitete Akteur*innen-Mappings wurden für die Typen Tankstelle, Friedhof und Nachkriegskirche angefertigt. Diese enge Auswahl wurde getroffen, weil die betroffenen Typen für den Umgang mit dem Untersuchungsgebiet Hamburg-Stellingen (siehe 3.1 bis 3.6) von besonderer Bedeutung waren.

Unabhängig vom lokal fokussierten Kontext Stellingen wird aus den Mappings ersichtlich, dass viele Akteur*innen keine direkten Verbindungen miteinander aufweisen. Dies entspricht der im Projekt häufig geäußerten Beobachtung, dass sich Akteur*innen und Anspruchsgruppen untereinander oft nicht gut kennen und erst aktiv in den gegenseitigen Austausch gebracht werden müssen. Im Falle anstehender Transformationen müssen die Akteur*innenkonstellationen entsprechend gewissenhaft geprüft werden, damit alle Anspruchsgruppen gleichberechtigt einbezogen werden können. Dabei ist der Aufwand nicht zu unterschätzen, die relevanten Akteur*innen zu identifizieren und ihre jeweiligen Ansprüche in Erfahrung zu bringen.

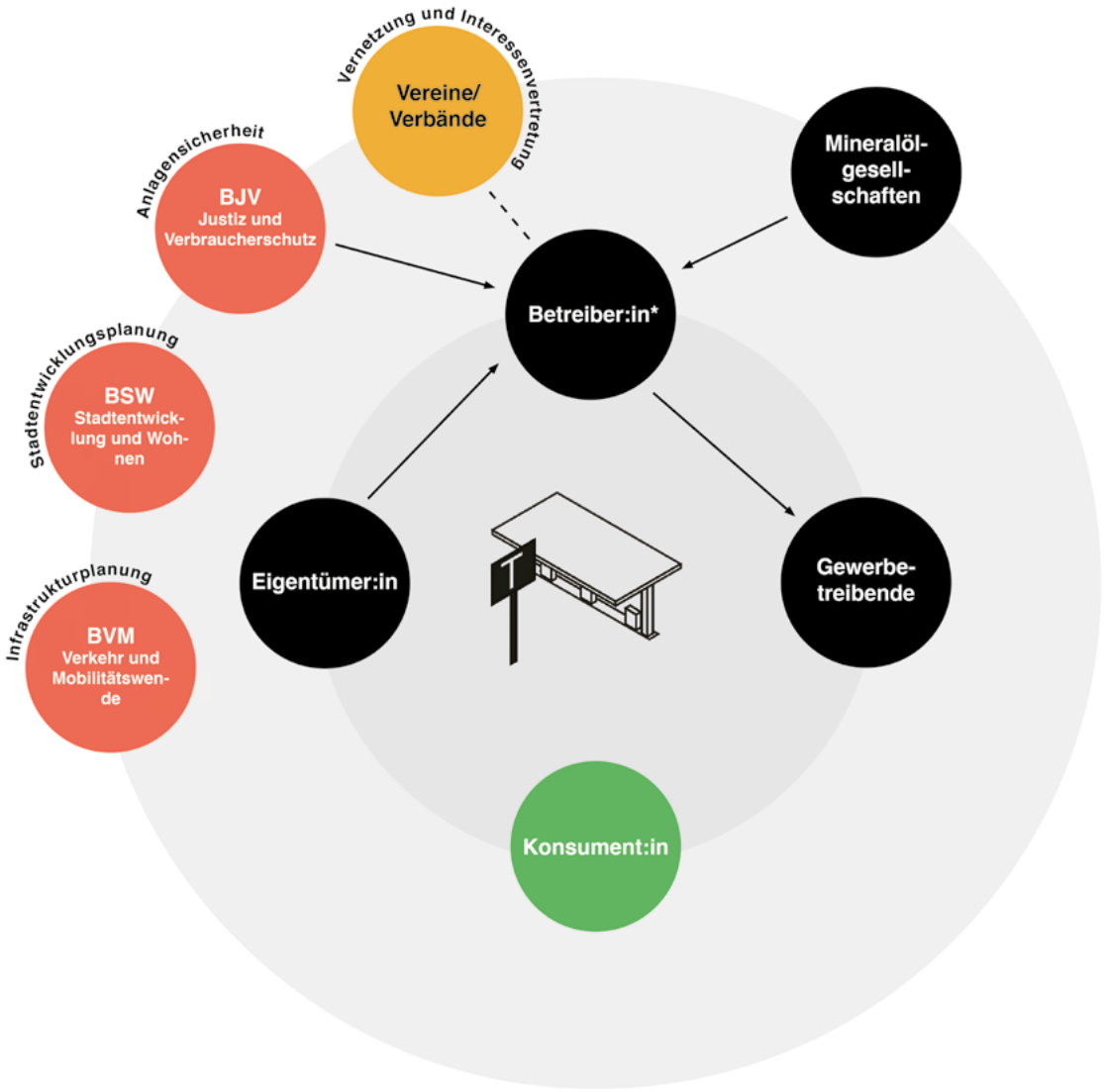
Sind Akteur*innen-Mappings einmal erstellt, können sie wesentlich dazu beitragen, die Komplexität der Situation zu beurteilen. Außerdem erleichtern sie es, konkrete Kommunikationsmaßnahmen in die Wege zu leiten, um Transformationsnotwendigkeiten zu diskutieren und Planungen gemeinwohlorientiert vorzunehmen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass einige Akteur*innen noch nicht erfasst werden können, weil sie erst durch die Transformation zu einer direkten Anspruchsgruppe werden, so zum Beispiel Freikirchen oder muslimische Gemeinden, wenn es um die Transformation von Bestattungsflächen geht.

Die Mappings für Hamburg zeigen, dass Zuständigkeiten der Stadtverwaltung zwar eine entscheidende Rolle in der Transformation spielen, sie aber meist vom jeweils zu transformierenden Objekt inhaltlich abgekoppelt sind. Eine Verbindung zu den unmittelbar mit den Objekten befassten Akteur*innen muss oft erst hergestellt werden. Außerdem wird ersichtlich, dass ein kontinuierlicher gegenseitiger Austausch zwischen Akteur*innen selten stattfindet. In vielen Fällen findet eine Kommunikation nur anlassbezogen statt oder sie ist institutionell verankert, beispielsweise in Form von direkter Verantwortung oder (gesetzlicher) Regelung.

Abb. 25: Akteur*innen-Mapping Tankstelle

Nicolas Beucker, Clemens Brück, Anika Schmidt, Dorothee Volker

Tankstelle



Beispiele für Betreiber:in

Beispiele für Gewerbetreibende

Beispiele für Vereine/Verbände

tiv Tankstellen-Interessenverband e.V.

Potenzielle Akteure der Transformation:

- Investor:innen
- Betreiber:innen Mobilitätshubs
- Sharing- Dienst-leister:innen
- Kultur- und Kreativwirtschaft
- (Wohn-) Genossenschaften
- (nicht-) organisierte Zivilgesellschaft
- lokale Vereine
- soziale Unternehmen
- soziale Träger

Akteure

- Kommune
- Wirtschaft
- Verbände, Kammern, Vereine
- Zivilgesellschaft

Akteursbeziehungen

- institutionelle Wirkung
- wirkt durch Agenda
- kontinuierlicher Austausch
- anlassbezogener Austausch

Abb. 26: Akteur*innen-Mapping Friedhof

Nicolas Beucker, Clemens Brück, Anika Schmidt, Dorothee Volker

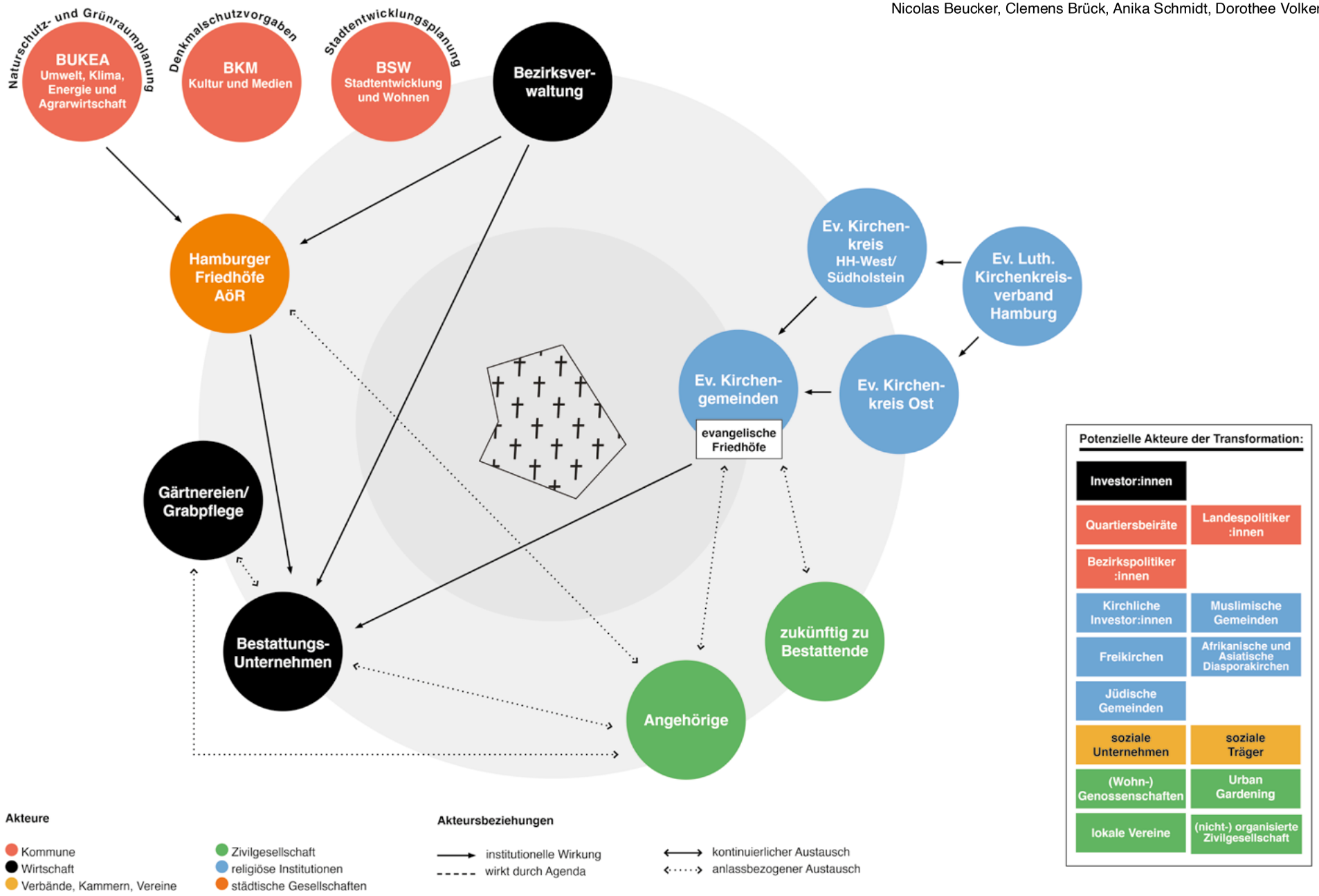
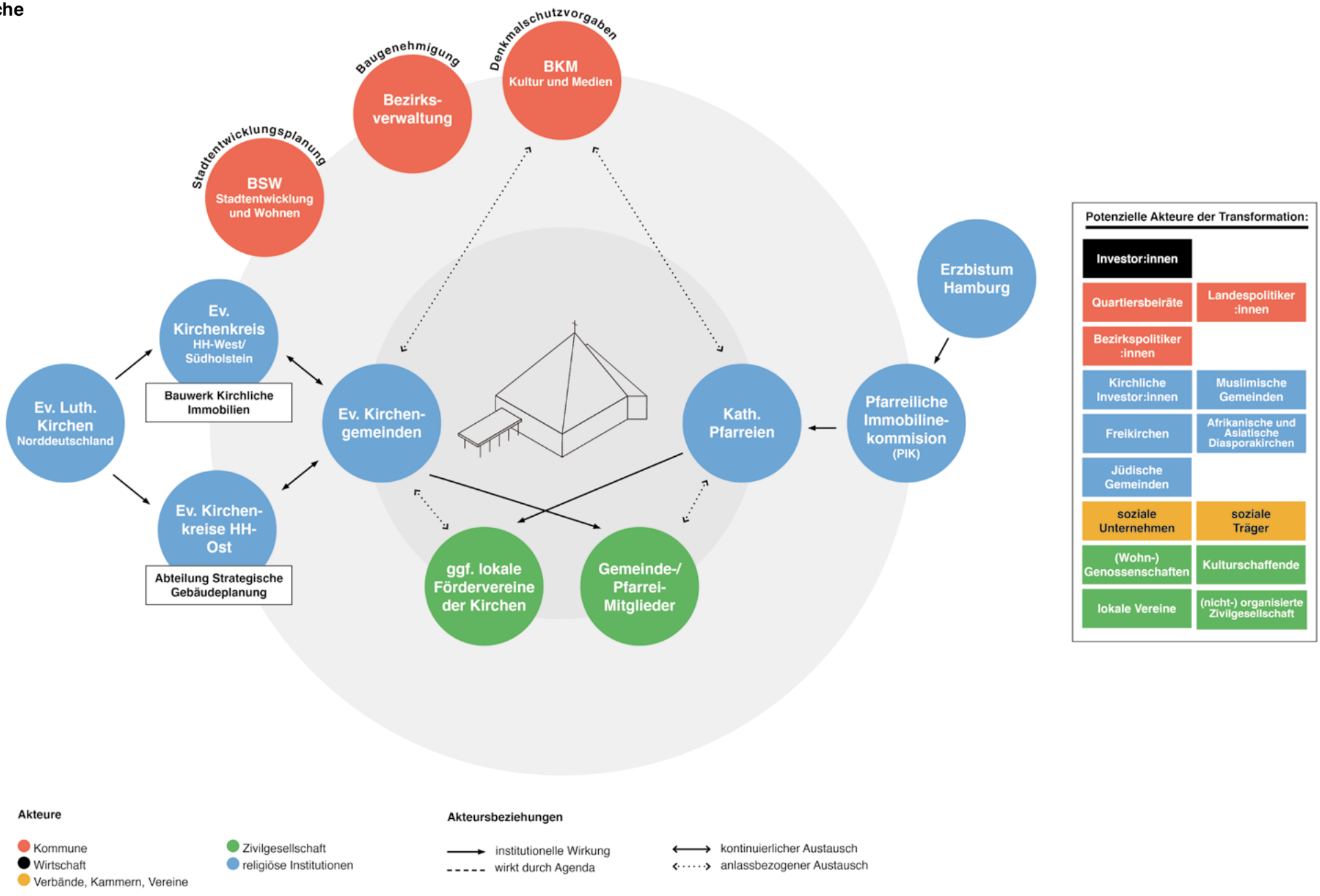


Abb. 27: Akteur*innen-Mapping Kirche

Nicolas Beucker, Clemens Brück, Anika Schmidt, Dorothee Volker

Kirche



Freie und Hansestadt Hamburg

Im Anschluss an die theoretische und systemische Betrachtung urbaner Obsoleszenzen und der in Zusammenhang stehenden Akteur*innen wurde die Auswirkung von Obsoleszenzen im Stadtraum anhand von Fallbeispielen untersucht: Hierfür wurden die Stadt Hannover sowie die Freie und Hansestadt Hamburg ausgewählt, da beide Städte über einen hohen Anteil an Industrie, Logistik und Handel verfügen und sich deshalb die wachsende Digitalisierung auch verstärkt auf räumliche Bedarfe auswirken dürfte. Des Weiteren ist in den untersuchten Städten aktuell ein größeres Projekt zur Transformation der autogerechten Stadt in Planung oder in Diskussion, sodass hier konkrete praktische Anknüpfungspunkte für verkehrliche Obsoleszenzen vorliegen.
Im nachfolgenden Kapitel werden die Forschungsergebnisse am Beispiel der Freien und Hansestadt Hamburg erläutert.

2.2

Foto: Universität Kassel

Kartierung und Empirie urbaner Obsoleszenzen

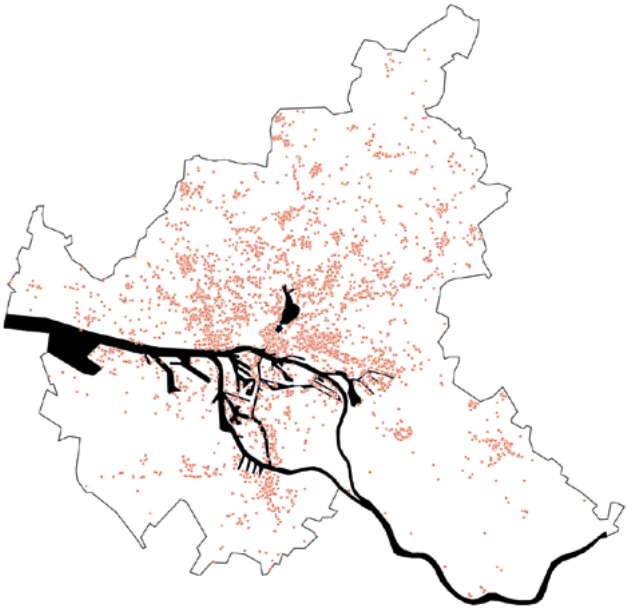
Stefan Rettich
Sabine Tastel

Mit Matrix, Taxonomie sowie dem Katalog perspektivisch obsoleter Flächen- und Gebäudetypologien liegt die theoretische Grundlage für urbane Obsoleszenzen in den vier Handlungsfeldern *Arbeit, Handel, Mobilität* und *Religiosität* vor – wo aber befinden sich diese konkret in den Städten und in welchem Ausmaß werden sie betroffen sein? Die Grundlage bilden differenzierte georeferenzierte Datensätze, über die viele Städte mittlerweile verfügen. Mit diesen Datensätzen war es möglich, spezifische Gebäude- und Flächentypen in ihrer Lage abzubilden und deren Größe zu ermitteln. Der Katalog an potenziellen Obsoleszenzen wurde folglich inventarisiert, kartiert und in Form eines Kartensets als Grundlage für weiterführende Untersuchungen aufbereitet.

Das komplette Set an Inventurkarten der Freien und Hansestadt Hamburg ist hier zu finden:
www.obsolete-stadt.net/download/Inventurkarten_Hamburg

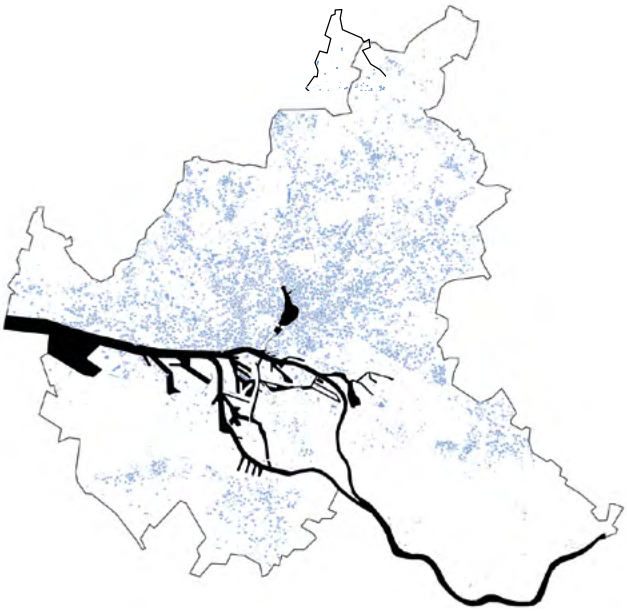
Kauf- und Warenhäuser

Büros



Parken

- Parkplätze
- Parkhäuser/Parkdecks
- Tiefgaragen



Kirchliche Infrastruktur

- Kirchen
- Gemeindehäuser

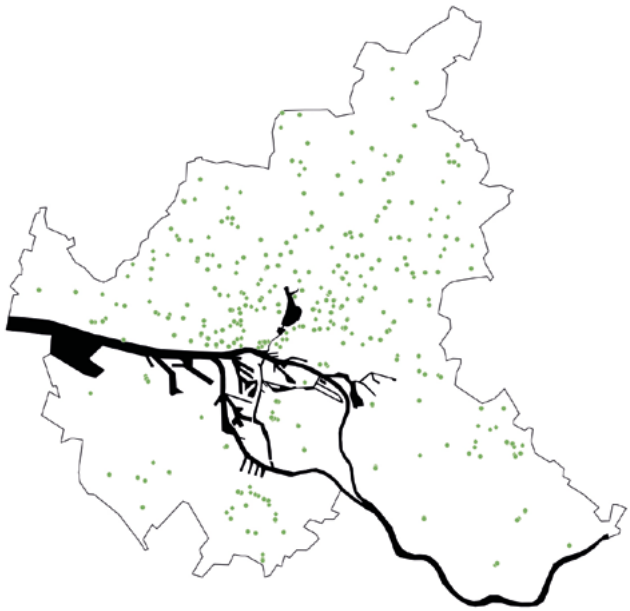


Abb. 29: Ausgewählte Inventurkarten
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Weiterhin bestand die Frage, wieviel Fläche innerhalb der einzelnen Typen perspektivisch obsolet werden könnte? Anhand von Modellannahmen wurden daher Einschätzungen getroffen, wie groß die Funktionsverschiebungen für ausgewählte Nutzungs- oder Gebäudesegmente sein dürften. Valide deutschlandweite Fachstudien, die sich mit einzelnen Typen bzw. Nutzungssegmenten wie zum Beispiel Bankfilialen oder Tankstellen befassen, dienten dabei als Grundlage für eigene Berechnungen mit einem Zielhorizont bis 2030. Einige der aufgeführten Rückgangsprognosen könnten in Realität noch stärker ausfallen, da bei den Berechnungen konservative Werte als Ansatz gewählt wurden. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie, für die noch keine Langzeitergebnisse vorliegen, sind daher nicht miteingeflossen. Trotz allem zeigt sich, dass eine Funktionsverschiebung – ausgelöst durch Megatrends – enorme Flächenpotenziale birgt.

Schreibt man beispielsweise die regionalen Erhebungen des Berichts *Mobilität in Deutschland* (MiD) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMVI) 2017 für den Modal Split von Hamburg linear fort, so wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Zeitraum von 2020 bis 2030 um 10 Prozent abnehmen (infas et al. 2019: 35 f.). Legt man dies auf den Bedarf an Parkplätzen um, stünden etwa 73 Hektar für andere Nutzungen bereit. Entsprechend den politischen Beschlüssen im Koalitionsvertrag der Hamburger Landesregierung kann im selben Zeitraum sogar mit einem Rückgang des MIV um 29 Prozent gerechnet werden (SPD/Bündnis 90/Die Grünen Hamburg 2020: 97). Von ähnlichen Zahlen kann bei Parkhäusern ausgegangen werden – bei Tankstellen steigt das Risiko der Obsoleszenz sogar auf 33 Prozent an, weil hier der wachsende Anteil an Elektroautos wirksam wird und deren Betankung in Städten vorwiegend dezentral erfolgt (KBA 2020). Solche Inventurkarten und darauf aufbauende Modellannahmen wurden für alle Gebäude- und Flächentypen des Typenkatalogs erstellt (siehe 2.1.2), sofern dafür georeferenzierte Datensätze der Städte oder ergänzende Daten aus dem Open-Street-Map-Portal verfügbar waren.

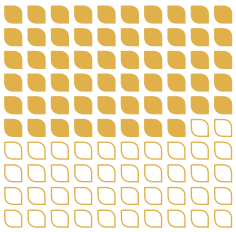
Das komplette Set an Modellannahmen für die Freie und Hansestadt Hamburg ist hier zu finden:
www.obsolete-stadt.net/download/Modellannahmen_Hamburg

Abb. 30: Übersicht Modellannahmen
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Modellannahmen

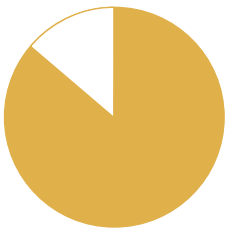
bis 2030

Bankfilialen



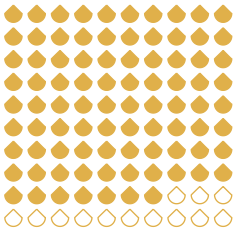
ca. -42 %

Verkaufsfläche Fashion & Accessoires



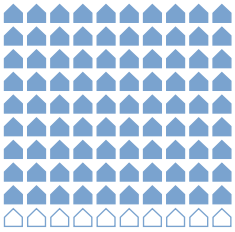
ca. -14 %

Kauf- und Warenhäuser



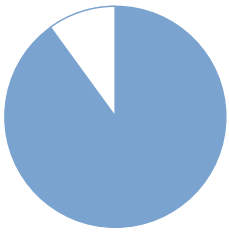
ca. -13 %

Parkhäuser *



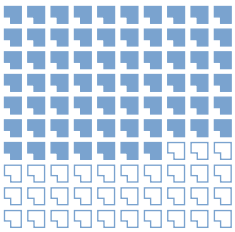
ca. -10 %

Parkplatzfläche *



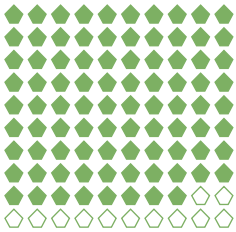
ca. -10 %

Tankstellen *



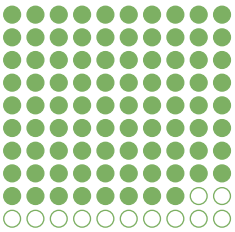
ca. -33 %

Kirchen



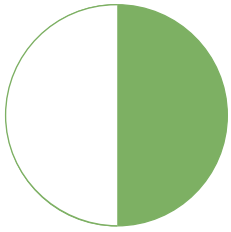
ca. -12 %

Gemeindehäuser



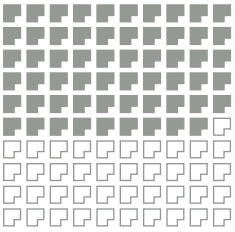
ca. -12 %

Friedhofsfläche



ca. -50 %

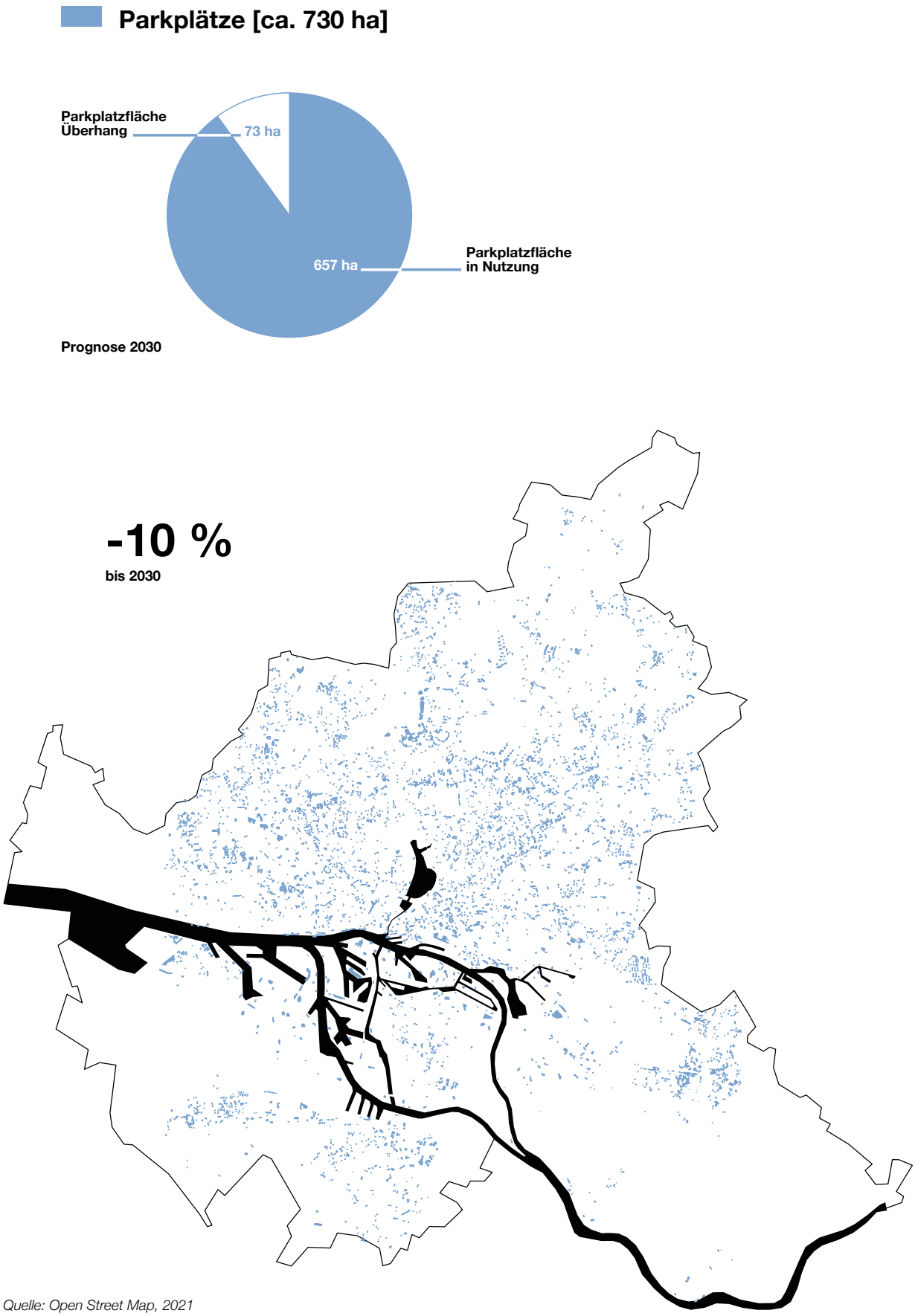
Kinos



ca. - 41 %

*** am Beispiel Hamburgs**

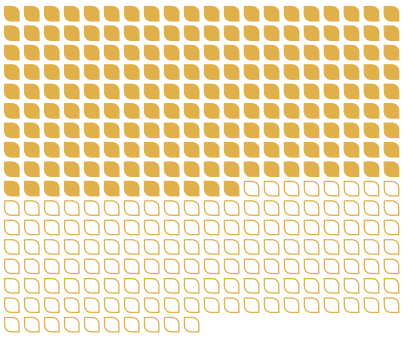
Abb. 31: Modellannahme für Parkplätze
Stefan Rettich, Sabine Tastel



Quelle: Open Street Map, 2021

Abb. 32: Modellannahme für Bankfilialen
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Bankfilialen [ca. 330]



Bankfiliale in Nutzung

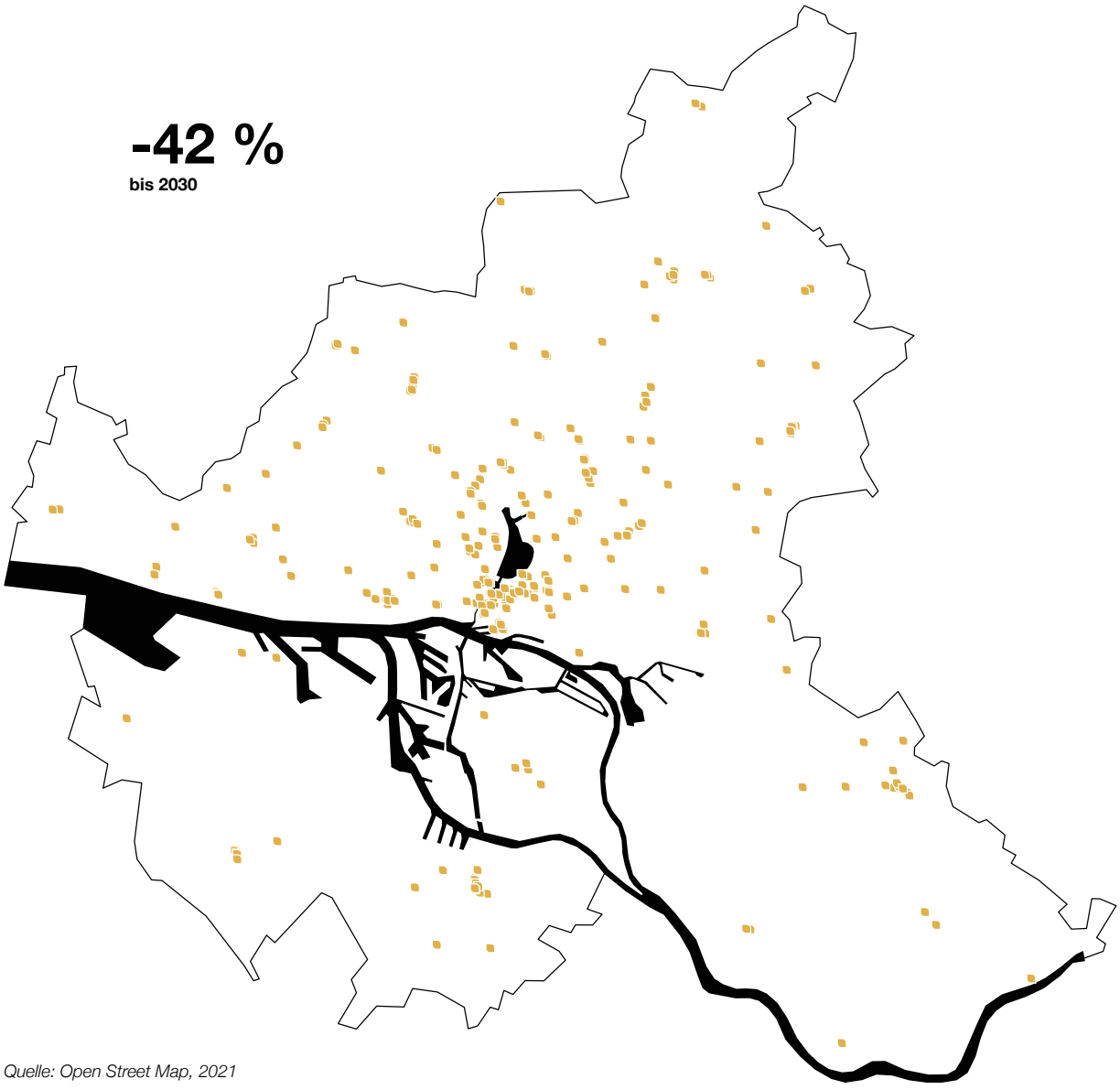
Bankfiliale Überhang

Prognose 2030

192 Bankfilialen in Nutzung
138 Bankfilialen Überhang

Prognose 2030

-42 %
bis 2030



Quelle: Open Street Map, 2021

Perspektivische Potenzialräume

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Ziel der Inventur und Kartierung urbaner Obsoleszenzen war es, perspektivische Potenzialräume herauszuarbeiten, die als Transformationsfelder der nahen Zukunft gemeinwohlorientiert und klimagerecht entwickelt werden könnten. Deren Größe und Lage innerhalb der Stadt konnten aber trotz umfänglicher Kartierungen und Auswertungen der georeferenzierten Daten in den vorhergehenden Schritten nicht abgeleitet werden. Die Modellannahmen (siehe 2.2.1) geben beispielsweise nur Auskunft über das zu erwartende Gesamtvolumen, das potenziell für eine Umnutzung bereitstehen wird – nicht aber über die konkrete Lage, das einzelne Haus oder Grundstück einer tatsächlichen Obsoleszenz. Sehr wahrscheinlich ist aber, dass dort, wo sich potenzielle Obsoleszenzen häufen und zugleich als nutzungsdifferenziertes Bündel auftreten, auch ein größeres Risiko der Obsoletwerdung vorherrschen wird. Zum einen, weil Nutzungen, die sich unter Druck befinden, zugleich in Konkurrenz untereinander stehen. Zum anderen aufgrund eines zu erwartenden Dominoeffekts, der sich aus den Wechselwirkungen der Nutzungen ergibt: Fällt beispielsweise eine größere Büroimmobilie brach, werden auch Lebensmittelläden oder Restaurants mit Mittagstisch weniger Nachfrage erfahren. Es werden weniger Parkplätze benötigt, Tankstellen werden weniger häufig angefahren etc.

Die Überlagerung und Häufung perspektivisch obsoleter Nutzungen ist demnach ein zentraler Indikator, der auf zukünftige Problemfälle der Stadterneuerung hinweist. Gleichzeitig besitzen diese das Potenzial, im Kontext stark wachsender Städte zu Räumen der Transformation künftiger Stadtentwicklung zu werden. Ein gesamtstädtischer Übersichtsplan potenzieller Obsoleszenzen bildete daher den Ausgangspunkt der Ermittlung. Dafür wurden die zuvor erstellten Inventurkarten in einem Gesamtplan überlagert (Abb. 33). Aus dem Übersichtsplan ließen sich nun Häufungen und Überlagerungen ablesen – also Räume, in denen sich besonders viele und typologisch unterschiedliche potenzielle Obsoleszenzen bündeln.

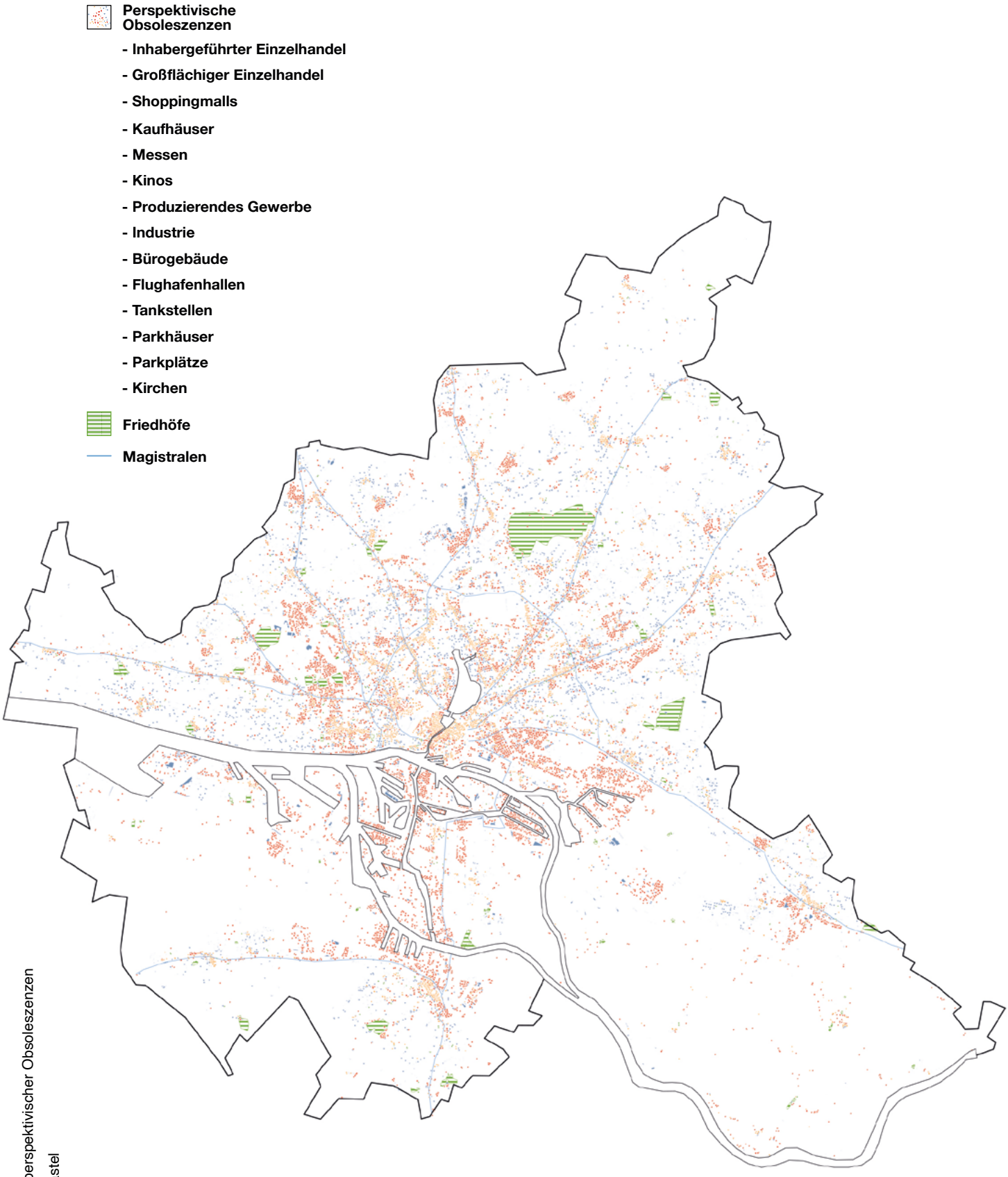


Abb. 33: Übersichtsplan perspektivischer Obsoleszenzen
Stefan Rettich, Sabine Tastel

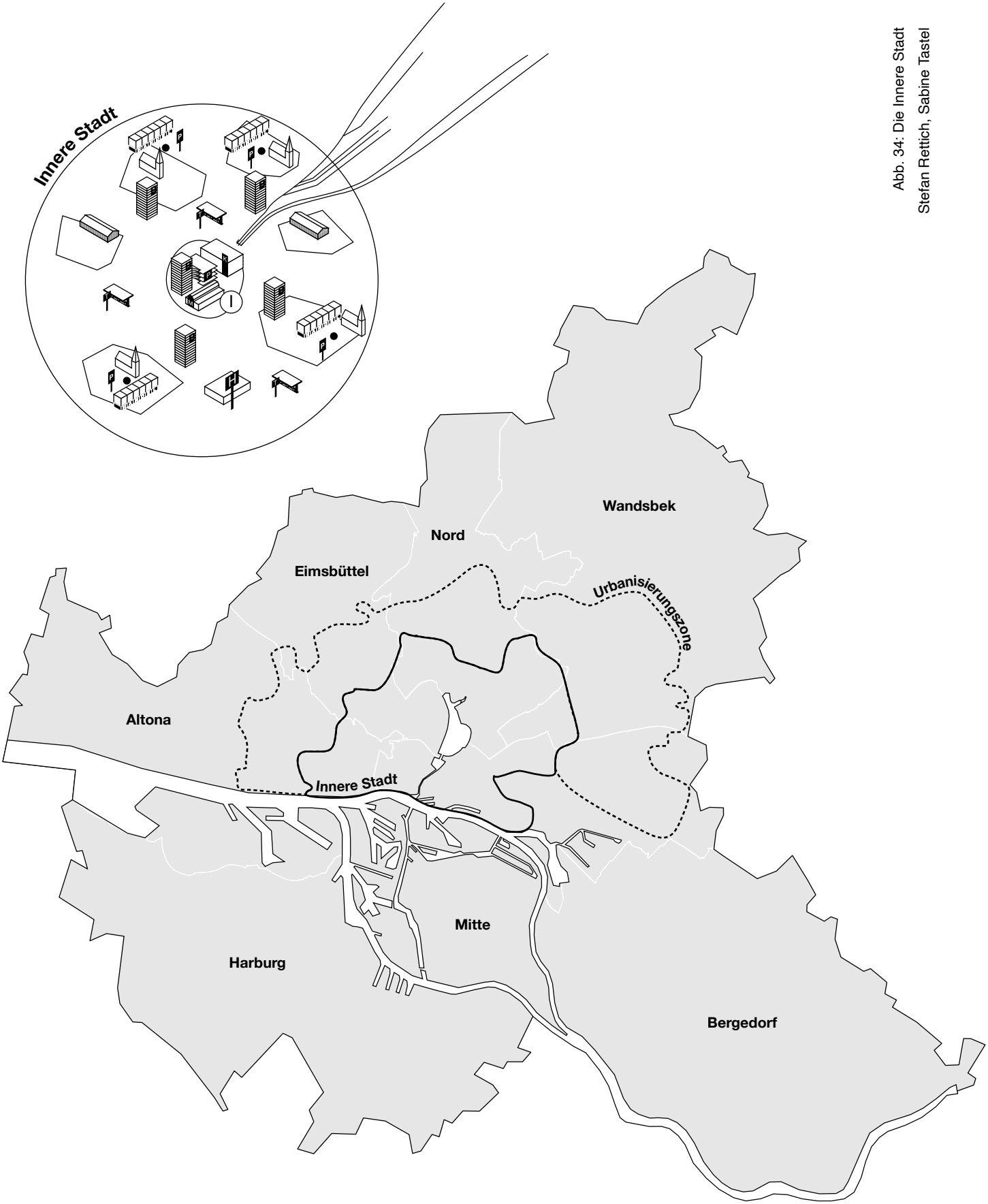


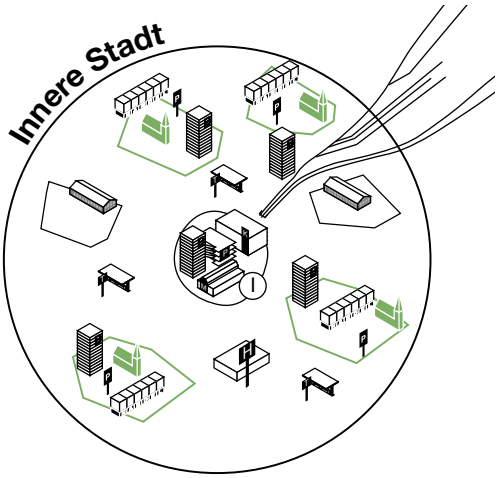
Abb. 34: Die Innere Stadt
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Ein Paradoxon bildet dabei die *Innere Stadt*. Hier überlagern sich Flächen und Typologien mit erhöhtem Obsoleszenzrisiko in besonderem Maße. Da aber der immobilienwirtschaftliche Druck auf die Innere Stadt zugleich sehr hoch ist, kann davon ausgegangen werden, dass potenzielle Obsoleszenzen dort rasch vom Markt absorbiert werden. Durch zusätzliche Anstrengungen seitens der Bezirke und der Händler sowie durch die Auflage des Bundesprogramms *Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren* (BMI 2021), ist hier – nicht nur in Hamburg – mittelfristig mit einer Erholung und stabileren Funktionsmischung zu rechnen. Allerdings auch mit anhaltender Spekulation, solange keine deutlichen bodenpolitischen Reformen eingeleitet werden. Bis sich die aktuell aufgeheizten Boden- und Immobilienmärkte wieder beruhigen, könnte es also durchaus sein, dass sich eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung nur in den weiter außen liegenden städtischen Bereichen – in der *Urbanisierungszone* und in der *Äußeren Stadt* – verwirklichen lässt.

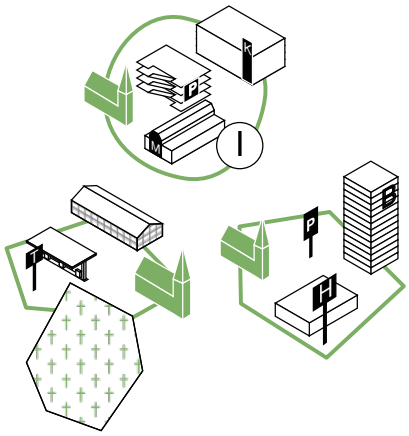
Die Obsoleszenzhäufungen, die sich außerhalb der Inneren Stadt befinden, wurden danach auf stadträumliche Standortfaktoren hin untersucht, insbesondere hinsichtlich ihrer Lage zu verkehrlicher Infrastruktur. Zum einen waren dies Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV), zum anderen die Lage an Magistralen. Hier ging es nicht nur um die verkehrstechnische Anbindung, sondern auch um die Magistrale als inhärente perspektivische Obsoleszenz. In Hamburg wird über die Transformation der Magistralen seitens der Stadtverwaltung bereits intensiv nachgedacht (Meyhöfer 2020). Es bietet sich daher an, Obsoleszenzhäufungen, die sich an die Magistralen andocken, bei den Transformationen der großen Straßen mitzudenken. Ein wesentlicher Standortfaktor ist zudem das Vorhandensein von Kirchen und/oder Friedhöfen. Mit ihren Grundstücken und Landmarken in exponierten Lagen, und als per se gemeinwohlorientierte Institution, könnte die Kirche eine zentrale Rolle in der Etablierung einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklungspraxis einnehmen.

Als Ergebnis dieser Untersuchungen ergeben sich für die Hansestadt Hamburg 24 perspektivische Potenzialräume, die für eine gemeinwohlorientierte und klimagerechte Entwicklung prädestiniert sind. Die ausgeklammerten und nicht weiter betrachteten Obsoleszenzhäufungen sollten jedoch nicht in Vergessenheit geraten, denn auch diese könnten für spezifische Nutzungen – beispielsweise für eine nachhaltige urbane Energieproduktion – zukünftig von Interesse sein. In besonderem Maße gilt dies für Gewerbegebiete, von denen ein großer Beitrag für höhere Dichten, klimagerechtere Stadtentwicklung und lokale Energieproduktion ausgehen könnte.

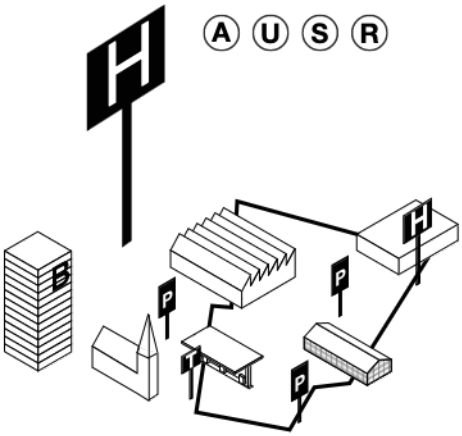
Standortfaktoren



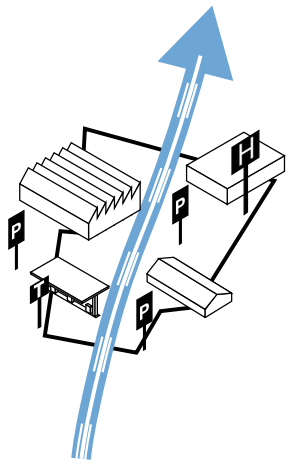
Kirchen in der Inneren Stadt



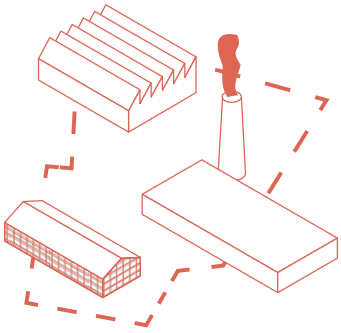
Kirchen und Friedhöfe



SPNV-Haltestelle



Magistralen



Stubtraktion von Gewerbe- und Industriegebieten

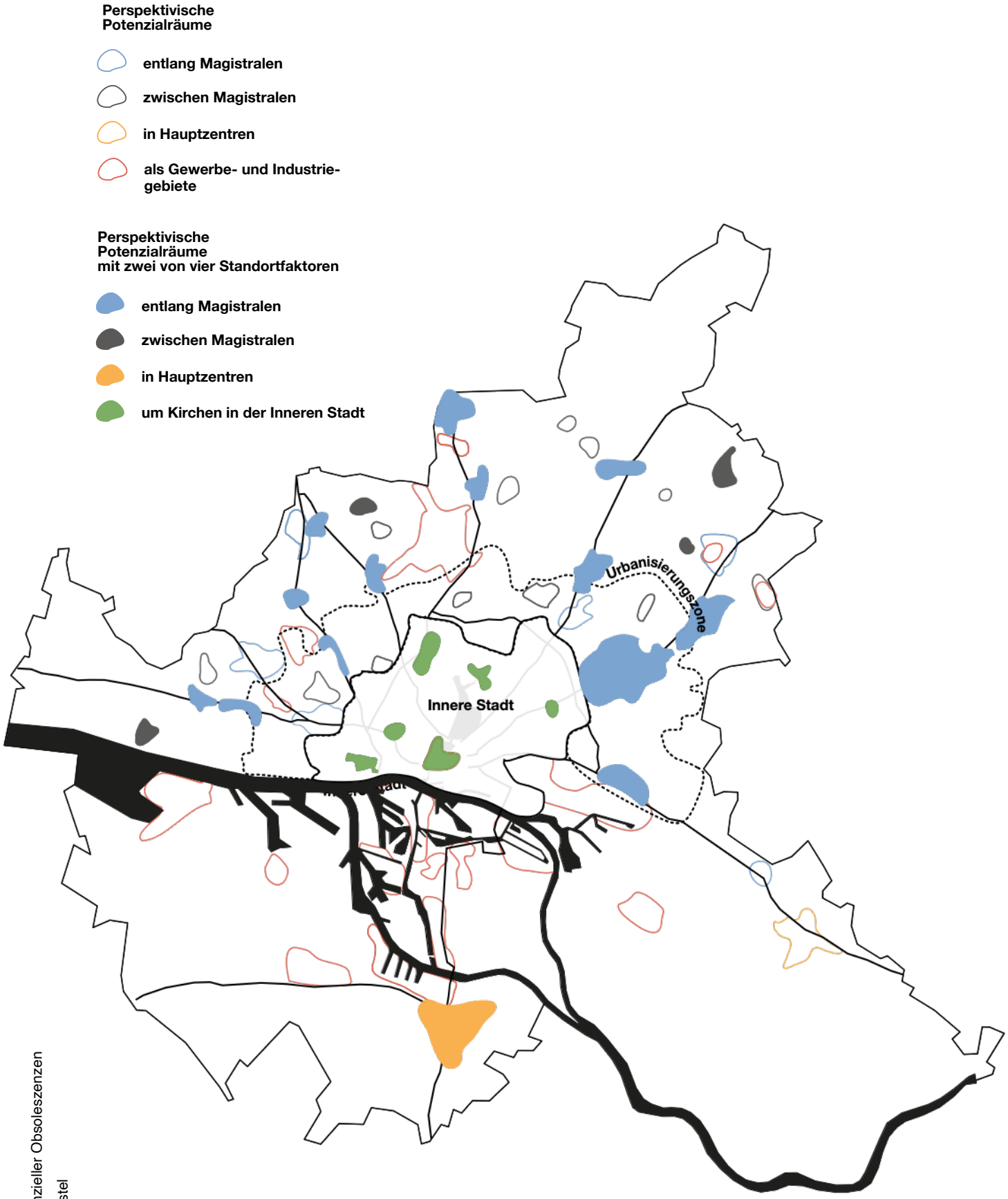


Abb. 35: Häufungen potenzieller Obsoleszenzen
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 36: 24 perspektivische Potenzialräume
Stefan Rettich, Sabine Tastel

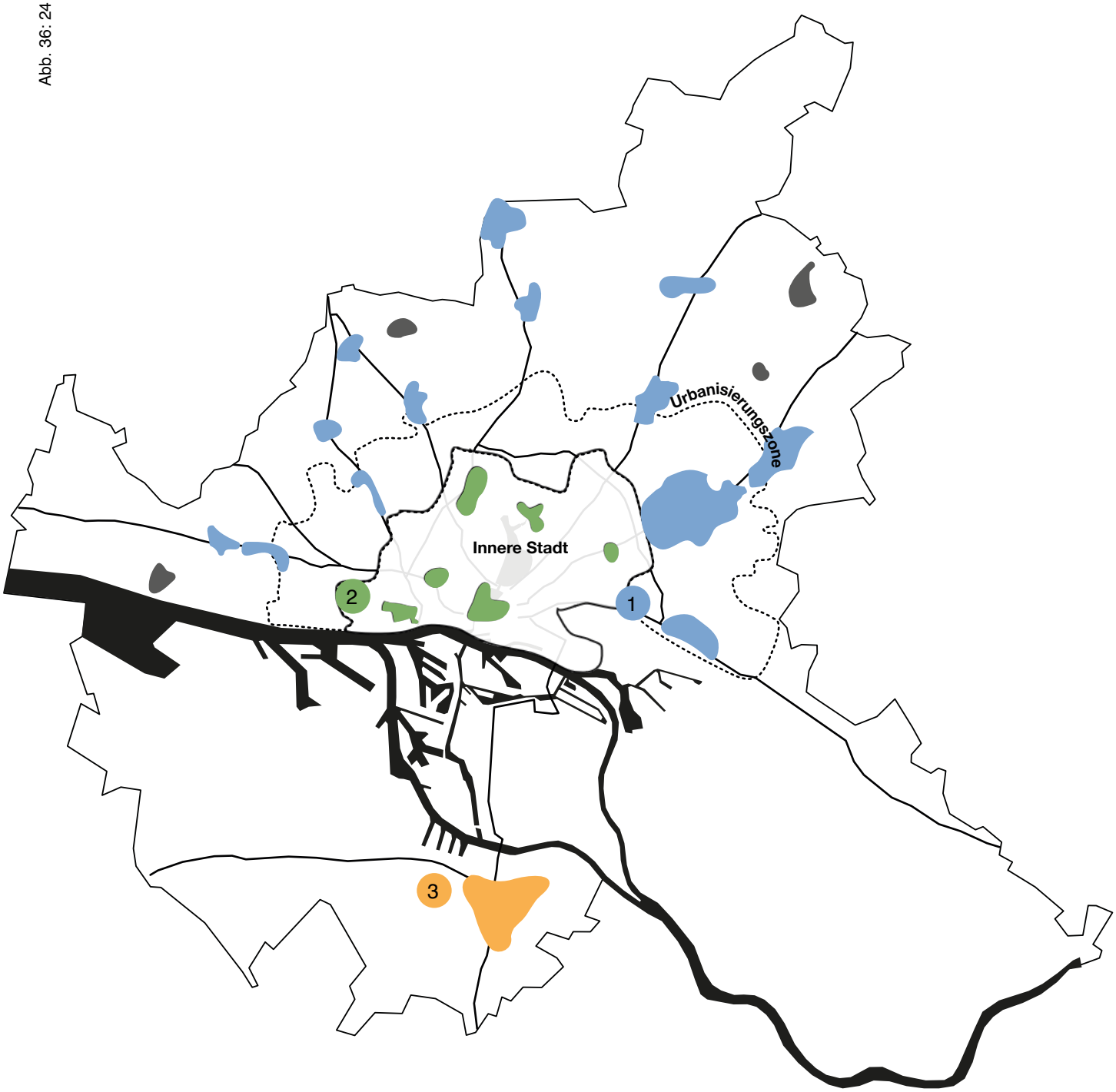


Abb. 37: 3 von 24 Potenzialräumen und ihre potenziell obsoleten Typen
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Positionen der Akteur*innen

Anamarija Batista

Die Theoriebildung der *Obsoleten Stadt* und die Identifizierung von perspektivisch obsoleten Raum-Nutzungs-Regimen in den Städten Hamburg und Hannover wurde mit Positionen lokaler Akteur*innen abgeglichen. Ziel war es, eine kommunale, wissenschaftliche und zivilgesellschaftliche Perspektive auf das Thema der *Obsoleten Stadt* zu erhalten. Dafür wurden Interviews und weiterführende Desktop-Recherchen unternommen. Die Interviewpartner*innen waren kommunale Vertreter*innen der Stadtverwaltungen Hannover und Hamburg, ein Vertreter einer Hamburger Entwicklungsgesellschaft sowie ein Forscher aus dem universitären Bereich, der sich intensiv mit dem Themenkomplex Stadträume, Handel und Stadtumbau beschäftigt. Ein weiterer Austausch fand mit einem gemeinnützigen Verein aus Berlin statt. Der Verein AKS Gemeinwohl beschäftigt sich mit der Entwicklung von Strukturformen, die einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung und Umsetzung der Gemeinwohlaspekte eines Transformationsprozesses leisten sollen.

Die von uns formulierten Fragestellungen bezogen sich auf folgende Inhaltsbereiche:

- aktuelle Treiber, die den Wandel in der Stadt bedeutend beeinflussen,
- Flächen/Strukturen, die eine potenzielle Obsoleszenz aufweisen,
- Vorteile und Schwierigkeiten der frühzeitigen Identifikation obsoleter Raumnutzungen,
- Fragen der Gemeinwohlkriterien im Kontext der Stadtentwicklung.

Die Auswahl der Interviewpartner*innen folgte der Methode des theoretischen Samplings (Glaser/Strauss 1967) und des Schneeballeffekts (Glaser/Strauss 2005, Lamnek 2005, Misoch 2015). Ausgehend von den theoretisch formulierten Annahmen des Projekts, dass die kommunale Perspektive im Prozess der gemeinwohlorientierten Transformation die maßgebliche Rolle spielt, wurden verantwortliche Personen der kommunalen Verwaltung aus den Bereichen Stadtplanung, Gewerbe und Wirtschaftsplanung ausgewählt. Das Prinzip des Schneeballeffekts wurde ebenfalls angewandt, indem die Befragten gebeten wurden, Personen vorzuschlagen, die aus ihrer Sicht für das Projekt von Bedeutung sind. Die Interviews dauerten in der Regel zwischen einer und eineinhalb Stunden.

Auswertung der Interviews

Im ersten Schritt wurden die Interviews transkribiert, um sie anschließend mit der Methode der *typenbildenden qualitativen Inhaltsanalyse* auszuwerten (Kuckartz 2016). Im Kontext der urbanen Transformation wurden die Faktoren gruppiert, die für die Realisierung einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung obsoleter Räume von Bedeutung sind. Die Aussagen der Befragten wurden geclustert und um einzelne Faktoren versammelt – zum Beispiel lokale Gemeinwohldefinition, Gemeinwohlgremium, Quartiersplan etc.

Die Aussagen wurden mit Daten aus Literaturrecherchen, Expert*innen-Workshops, Werkstätten und dem Planspiel ergänzt. Dabei wurde induktiv vorgegangen, was bedeutet, dass die Faktoren nicht vor der Analyse der Interviews festgelegt, sondern direkt aus dem Material abgeleitet wurden. Der erste Layer der Clusterbildung erfolgte über die Kategorien Eigentumsstruktur, Konflikte, Verhandlungen, obsolete Räume und Gemeinwohlfragen. Diese Kategorien wurden entsprechend den Interviews um weitere ergänzt. Anschließend wurden die Aussagen nochmals gebündelt und reflektiert und mit weiteren Daten vermengt. Die gewonnen Erkenntnisse wurden bei der Entwicklung der kommunikativen und informellen Gemeinwohlinstrumente verwertet (siehe 3.6).

Die Auswertung: Das Beispiel Eigentumsstruktur

Wie die *typenbildende qualitative Inhaltsanalyse* nach Kuckartz angewendet wurde, soll am Beispiel der *Eigentumsstruktur* veranschaulicht werden.

Interviewpartner*in A: „Das ist ein Teil des Problems, wenn man zum Beispiel Wohnungsbau oder andere Nutzungen machen will, erstmal alles Mögliche aufkaufen muss, weil wir gar keine Einheiten schaffen, weil es so kleinteilig ist. (…) da müssen die Grundstücke zusammengelegt werden."

Das Problem der Kleinteiligkeit und der Flächenerschließung

Interviewpartner*in B: „Stadtentwicklung erfolgt zu sehr eigentumsorientiert. Und zu wenig querschnittsbezogen. Es gibt auch gute Beispiele: das Pergolenviertel, ein neues Stadtquartier in Hamburg-Nord, welches momentan gebaut wird. Dort ist es zum Beispiel gelungen, einen guten Mix hinzubekommen und verschiedene Flächennutzungen bereitzustellen, eine andere Nutzungsmischung zumindest zu probieren. Auch den öffentlichen Raum nicht komplett privat zu codieren."

Das Problem private versus gemeinschaftliche Flächennutzung

Interviewpartner*in C: „Das ist schon ein Handel, Fläche gegen soziale oder ökologische Einrichtungen. Diese Diskussion muss man führen, wir haben Eigentumsrecht. Deshalb muss man sich immer annähern, gerade im Hinblick auf Verdichtung oder höheres Bauen. Ich finde die Diskussion über Gewinne nicht strafbar. Wir müssen uns nur einig werden, wie ein Quartier an der einen oder anderen Stelle besser werden kann."

Flächenhandel/-tausch

Aus den Aussagen der Interviewpartner*innen lässt sich ableiten, dass für eine gemeinwohlorientierte Transformation der vorhandenen und potenziellen obsoleten Strukturen ein Abbau von Wissenshierarchien, eine Vernetzung des vorhandenen Wissens und ein Ausbau der Humanressourcen notwendig sind. Die Gemeinwohlziele sollten vor Ort definiert und überprüft werden. Hier sind Formate für den Erfahrungsaustausch und eine kontinuierliche Kommunikation erforderlich. Nicht zuletzt bedarf es einer kommunikativen Planung auf Quartiersebene, die sich nicht in den formalen Planungsprozessen niederschlägt, aber für die Entwicklung sinnvoller Strategien und die Herstellung von Konsens und Engagement zwischen den beteiligten Akteur*innen von zentraler Bedeutung ist.

Auf der Grundlage der Auswertung der Interviews, der Workshops und des Planspiels sowie weiterer Desktop-Recherche wurde ein Vorschlag für kommunikative und informelle Gemeinwohlinstrumente als Kartenset entwickelt (siehe 3.6).

Ressource

3.

Foto:Universität Kassel

Potenzialraum Stellingen als Fallbeispiel

Aus den 24 in Hamburg identifizierten Potenzialräumen wurde der Stadtteil Stellingen im Bezirk Eimsbüttel als Fallbeispiel für die weiteren Arbeitsschritte ausgewählt. Die Auswahl erfolgte gemeinsam mit der Bezirksverwaltung, denn seit Beginn des Projektes bestand ein beidseitiges Interesse an einer transdisziplinären Zusammenarbeit. Im Potenzialraum Stellingen bündeln sich perspektivische Obsoleszenzen der vier Handlungsfelder *Arbeit, Handel, Mobilität* und *Religiosität*. Im Gegensatz zu anderen identifizierten Potenzialräumen steht Stellingen bisher nicht im Fokus der Stadtentwicklung. Erste Neubauprojekte, Flächenumwidmungen sowie vorhandener Gebäudeleerstand deuten jedoch auf eine mittelfristige Transformation des Raumes hin. Eimsbüttel, der Stadtteil, der dem Bezirk seinen Namen gibt und zu den beliebtesten Wohnquartieren Hamburgs zählt, liegt in unmittelbarer Nachbarschaft. Der Druck auf dem Wohnungsmarkt wirkt sich daher schon jetzt auf das bislang marginalisierte Stellingen aus.

Hamburg

Sieben Bezirke
Altona
Eimsbüttel
Hamburg-Nord
Wandsbek
Hamburg-Mitte
Bergedorf
Harburg

Fernbahnhöfe
Hauptbahnhof
Dammtor
Altona
Fernbahnhof in Planung
Diebsteich

Zwölf Magistralen
M 1) Budapester Straße
M 2) Bahrenfelder Chauss...
M 3) Kieler Straße
M 4) Edmund-Siemers-Allee
M 5) Alsterkrugchaussee
M 6) An der Alster
M 7) Steindamm
M 8) Amsinckstraße
M 9) Hittfelder Straße
M 10) Cuxhavener Straße
M 11) Ring 2
M 12) Hannoversche Straße

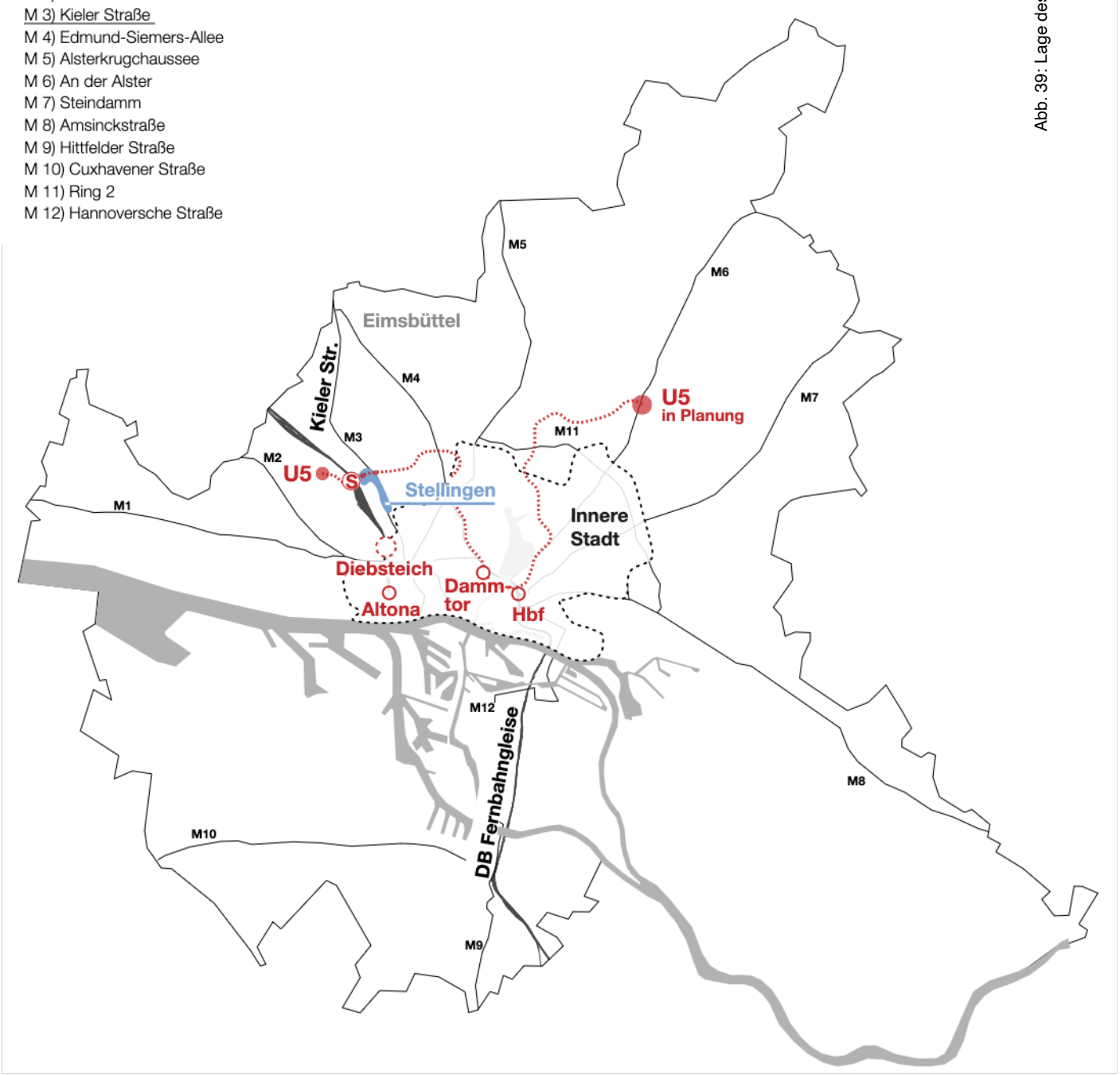


Abb. 39: Lage des Potenzialraums Stellingen im Stadtkontext
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Lage innerhalb der Gesamtstadt

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Der Potenzialraum Stellingen liegt im Bezirk Eimsbüttel, einem der sieben Bezirke der Hansestadt Hamburg. Eimsbüttel ist bezogen auf die Fläche der kleinste Bezirk, dafür besitzt er mit ca. 5.360 Personen pro Quadratkilometer eine doppelt so hohe Dichte wie die Gesamtstadt (FHH/Bezirksamt Eimsbüttel: 8). Der ausgewählte Potenzialraum Stellingen liegt in der Urbanisierungszone entlang der Magistrale 3, der Kieler Straße. Er ist daher von motorisiertem Individualverkehr (MIV) geprägt und leidet unter hohem Verkehrsaufkommen. Perspektivisch wird der Potenzialraum an Bedeutung gewinnen. Im direkten Umfeld sind diverse Projekte in Planung: Beispielsweise soll bis Ende der 2030er Jahre die neue U-Bahnlinie 5 in Betrieb genommen werden (Hamburg – U5). Diese wird Stellingen über zwei neue Haltestellen direkt mit dem Hamburger Hauptbahnhof und dem nord-östlichen Teil Hamburgs verbinden. Des Weiteren wird eine Haltestelle vom S-Bahnhof Stellingen entfernt in Diebsteich ein neuer Fernbahnhof realisiert, der den Fernbahnhof Altona ablösen soll. Weitere große Stadtentwicklungsprojekte, wie die Science City Bahrenfeld in Altona, die Errichtung des Autobahndeckels Stellingen und neue Wohnquartiere in der Nachbarschaft, wirken direkt auf den ausgewählten Potenzialraum ein.

Eimsbüttel

Projekte in Planung

Potenzialraum Stellingen

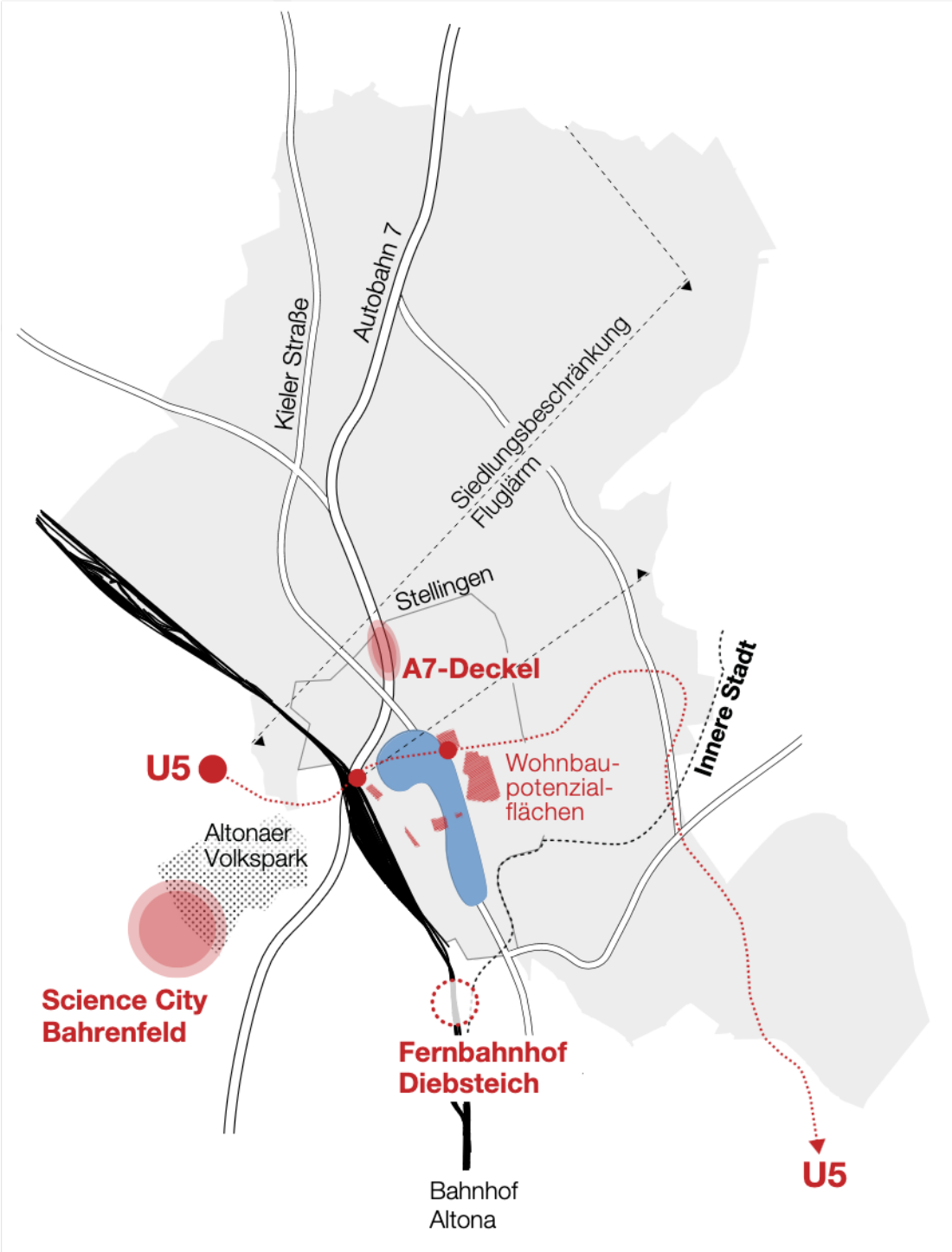


Abb. 40: Lage des Potenzialraums Stellingen im Bezirkskontext
Stefan Rettich, Sabine Tastel

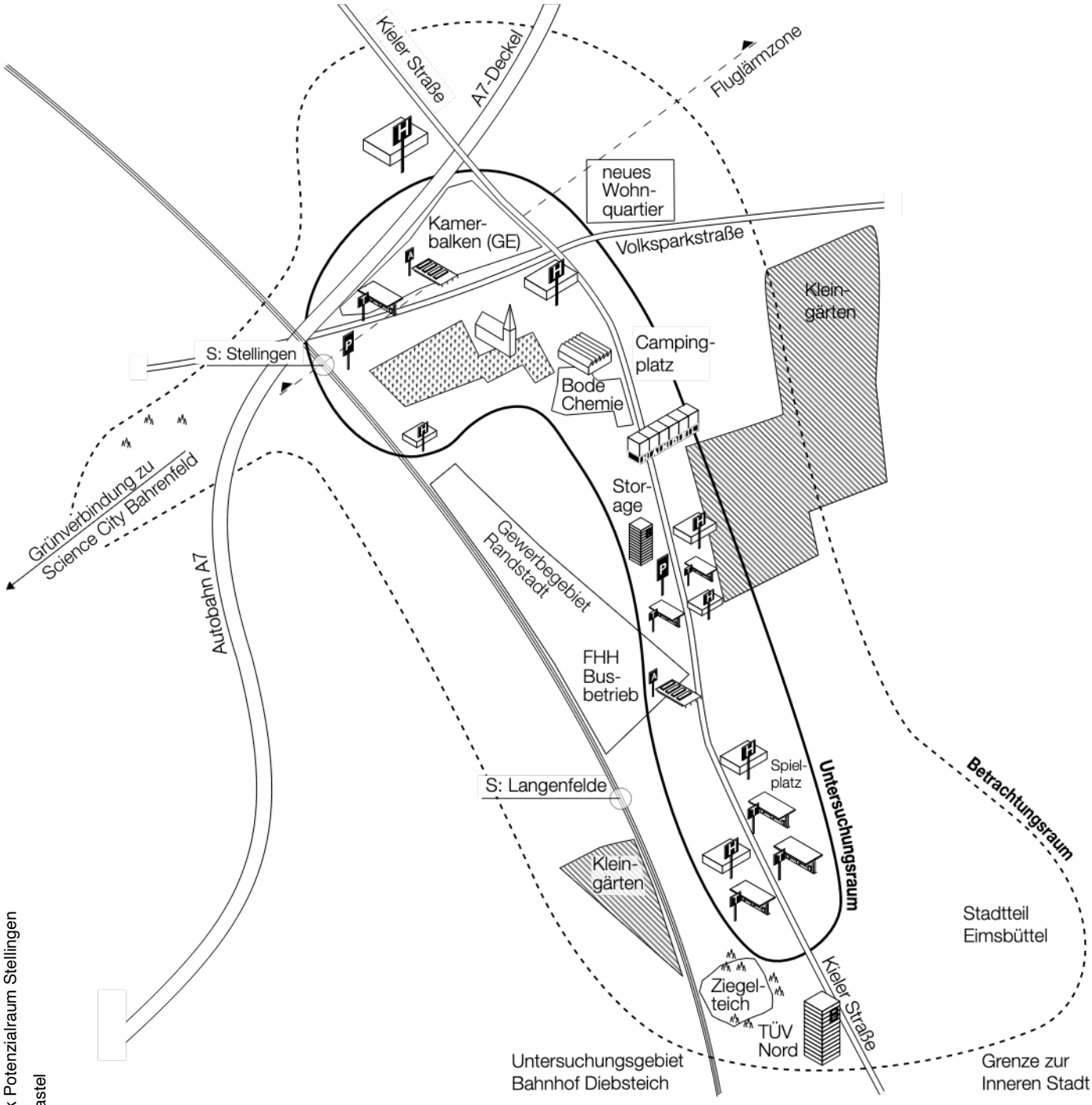


Abb. 41: Übersichtsgrafik Potenzialraum Stellingen
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Perspektivische Obsoleszenzen in Stellingen

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Im Potenzialraum Stellingen bündeln sich perspektivische Obsoleszenzen der vier Handlungsfelder *Arbeit, Handel, Mobilität* und *Religiosität.* Sie sind nicht gleichmäßig über das Gebiet verteilt, sondern können grob vier Bereichen zugeordnet werden: (1) Entlang der Kieler Straße sind es vor allem Obsoleszenzen des Einzelhandels und autoaffiner Nutzungen wie Tankstellen oder Autowaschanlagen, die das Stadtbild prägen. (2) Nördlich der Volksparkstraße liegt das Gewerbegebiet Kamerbalken. Eingebettet zwischen der Autobahn 7, der Kieler Straße und der Volksparkstraße befinden sich dort vor allem große Autohäuser. Dazwischen liegen vereinzelte Gewerbeimmobilien und ein Lebensmittel-Discounter. (3) Südlich der Volksparkstraße – und von den großen Straßen aus nicht sichtbar – befindet sich der Stellinger Friedhof, mit der Stellinger Kirche und einem Gemeindehaus. (4) Das Gewerbegebiet Randstraße entlang der S-Bahn- und Fernbahntrassen besteht vor allem aus großflächigen, eingeschossigen Gewerbehallen kleiner und mittelständischer Unternehmen. Alles in allem prägen die perspektivischen – und teilweise schon vorhandenen – Obsoleszenzen das heterogene Stadtbild des Potenzialraums.

Abb. 42: Isometrie des Potenzialraums Stellingen

Stefan Rettich, Sabine Tastel

Steckbriefe

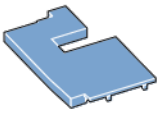
Stefan Rettich
Sabine Tastel

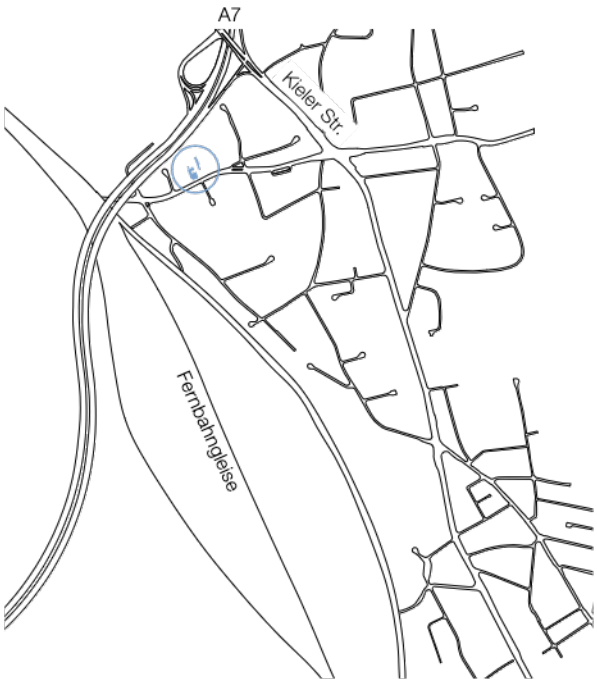
Alle 75 innerhalb des Potenzialraums identifizierten perspektivischen Obsoleszenzen wurden aufgenommen, untersucht und in Form kleiner Steckbriefe vergleichbar gemacht. Dabei wurden die Gebäude und Flächen eines Grundstücks isoliert und ohne Einbeziehung des stadträumlichen Kontextes betrachtet. Bei den aufgenommenen Kategorien handelt es sich um Grundstücksgröße und das Maß der baulichen Nutzung, die Gebietskategorie nach FNP sowie die auf dem Grundstück vorhandenen Funktionen und Gebäudetypen. Ergänzend wurden qualitative Eigenschaften aufgenommen wie Bauweise, Dachform und Gebäudezustand.

Alle 75 Steckbriefe sind
hier zu finden:
www.obsolete-stadt.net/download/Steckbriefe_Hamburg

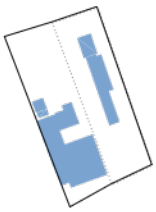
⑦ Shell

Volksparkstraße 44–46
22525 Hamburg





Grundstück



25m

Zahlen

Grundstück
4415 qm*

Grundfläche
Gebäude
1222 qm

Geschosse
1

Qualitative Angaben

Bauweise: ~~massiv~~, leicht

Baulicher Zustand: ~~gut,~~ mäßig, ~~schlecht~~

Dachform: Flachdach

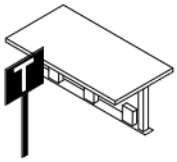
Gebietskategorie

FNP: Gewerbliche Bauflächen

Funktionen

Shell Tankstelle
Autowaschstraße
E-Ladesäule

Typologie

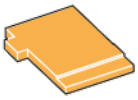


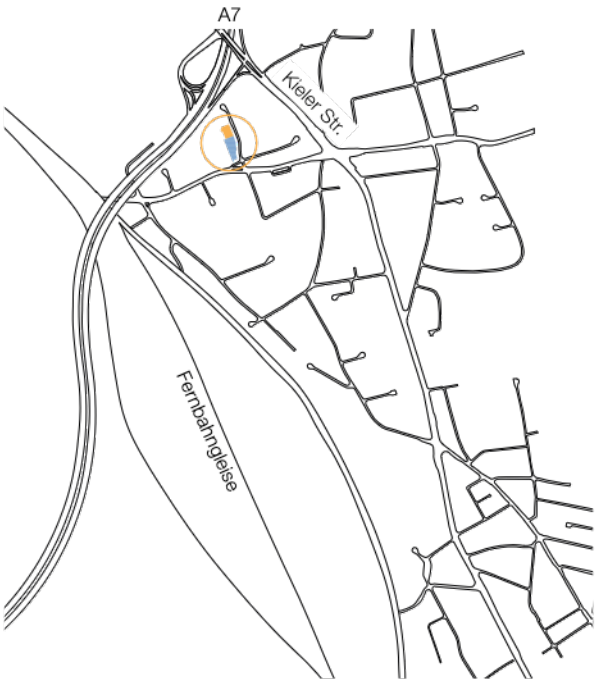
** Bei den Größenangaben handelt es sich um Annäherungswerte / Grafiken: Stefan Rettich, Sabine Tastel / Fotos: Universität Kassel*
Quellen: Open Street Map, 2021; Geo-Online Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2021

Abb. 43–45: Ausgewählte Steckbriefe perspektivischer Obsoleszenzen
Stefan Rettich, Sabine Tastel

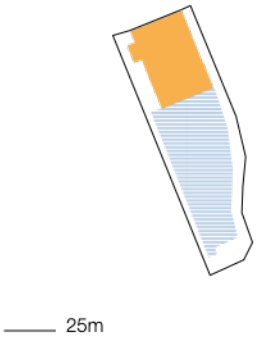
⑩ Netto

Volksparkstraße 34
22525 Hamburg





Grundstück



Zahlen

Grundstück
5073 qm*

Grundfläche
Gebäude
1292 qm*

Geschosse
1

Grundfläche
Parken
2177 qm*

Qualitative Angaben

Bauweise: ~~massiv~~, leicht

Baulicher Zustand: ~~gut,~~ mäßig, ~~schlecht~~

Dachform: Flachdach

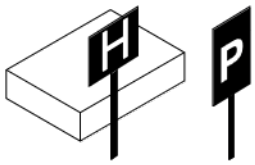
Gebietskategorie

FNP: Gewerbliche Bauflächen

Funktionen

Discounter

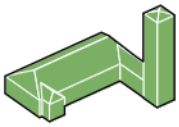
Typologien

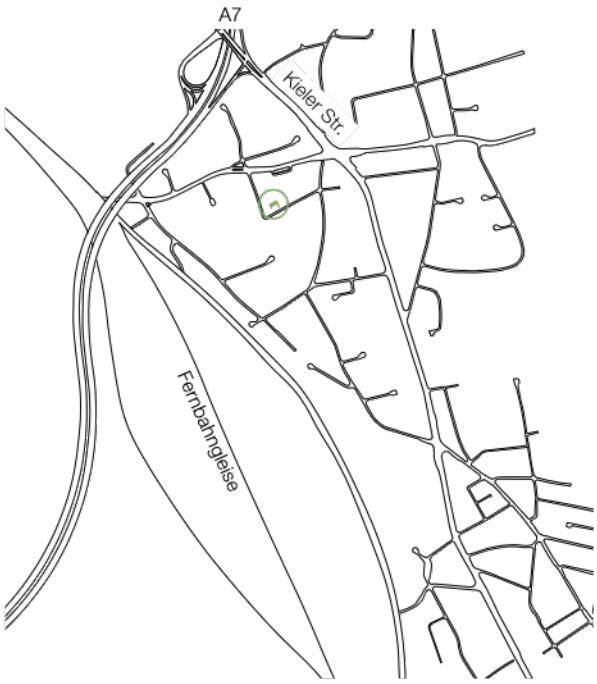


** Bei den Größenangaben handelt es sich um Annäherungswerte / Grafiken: Stefan Rettich, Sabine Tastel / Fotos: Universität Kassel*
Quellen: Open Street Map, 2021; Geo-Online Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2021

㊸ Kirche

Molkenbuhrstraße 8
22525 Hamburg





Grundstück

25m

Zahlen

Grundstück
3356 qm*

Grundfläche
Gebäude
481 qm*

Geschosse
1

Qualitative Angaben

Bauweise: massiv, ~~leicht~~

Baulicher Zustand: gut, ~~mäßig~~, ~~schlecht~~

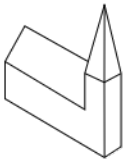
Gebietskategorie

FNP: Grünflächen

Funktion

Ev. Kirche Stellingen

Typologie



** Bei den Größenangaben handelt es sich um Annäherungswerte / Grafiken: Stefan Rettich, Sabine Tastel / Fotos: Universität Kassel*
Quellen: Open Street Map, 2021; Geo-Online Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, 2021

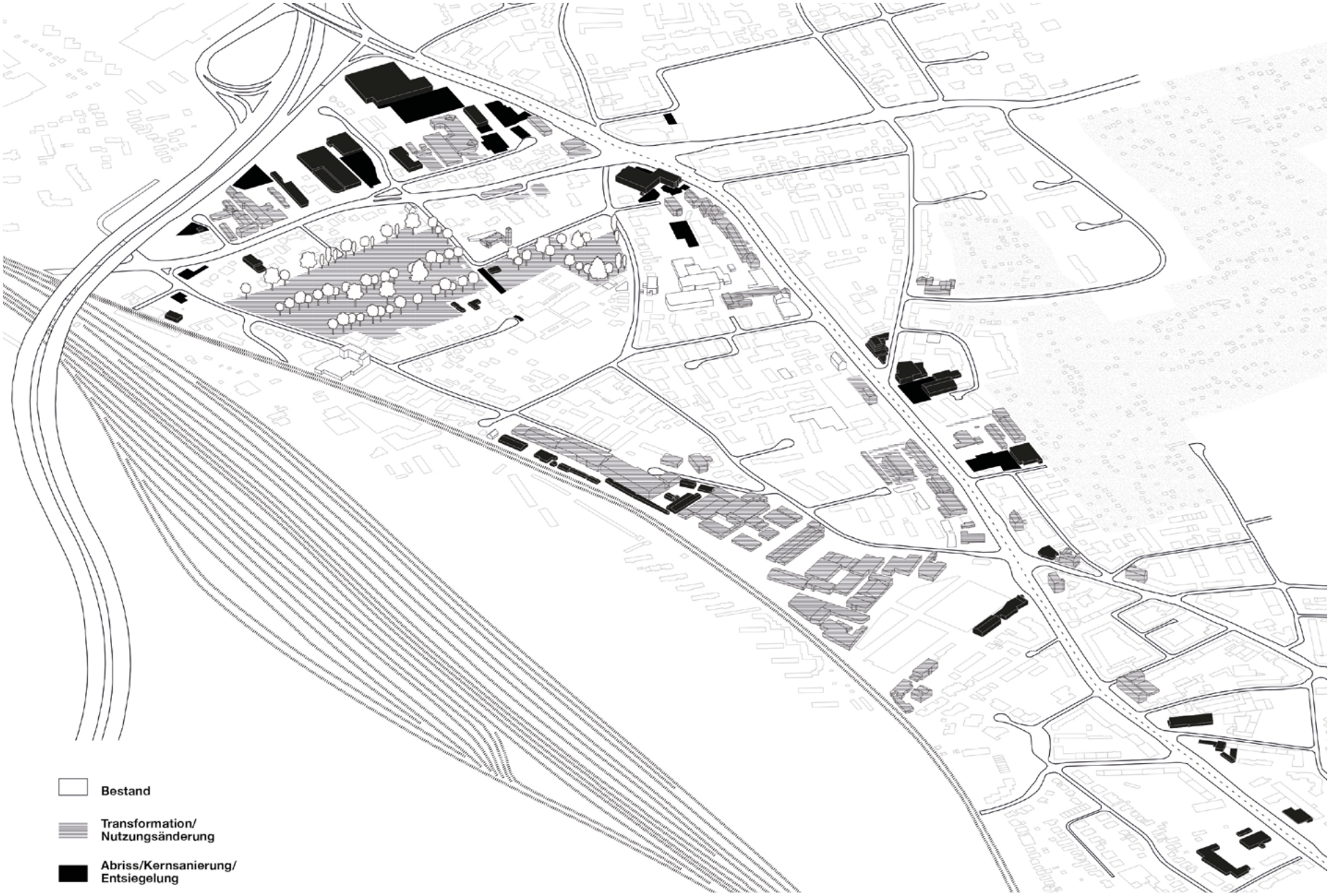
Transformier-barkeit

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Auf Basis der in den Steckbriefen zusammengestellten Informationen wurden die einzelnen Gebäude und Flächen hinsichtlich ihrer Transformierbarkeit bewertet. Dabei wurden drei Kategorien eröffnet: (1) Funktionserhalt, (2) Transformation des baulichen Bestands mit Funktionsänderung und (3) Rückbau und/oder Entsiegelung. Das Potenzial von grauer Energie wurde in besonderem Maße berücksichtigt. Rückbauvorschläge beschränken sich auf Gebäude in Leichtbauweise. Darüber hinaus stützt sich die Evaluierung auf fachliche Erfahrungswerte und subjektive Einschätzung des Gebäudezustands. Der tatsächliche Grad der Transformierbarkeit ist letztlich von äußeren Einflüssen abhängig, die nicht exakt vorhersehbar sind. Ein Beispiel dafür sind Tankstellen: Nach Einschätzung eines Experten der Jet Deutschland GmbH im Rahmen der Werkstätten (siehe A.1.3) kann davon ausgegangen werden, dass perspektivisch ca. drei der sechs vorhandenen Tankstellen aufgegeben werden müssen. Welche das sind, ist bisher unklar. Auch die Bewertung der Tankstellen erfolgte daher hinsichtlich ihrer Transformierbarkeit als fachkundige Einschätzung bezüglich Lage und aktuellem Betrieb.

Abb. 46: Transformierbarkeit perspektivischer Obsoleszenzen in Stellingen

Stefan Rettich, Sabine Tastel



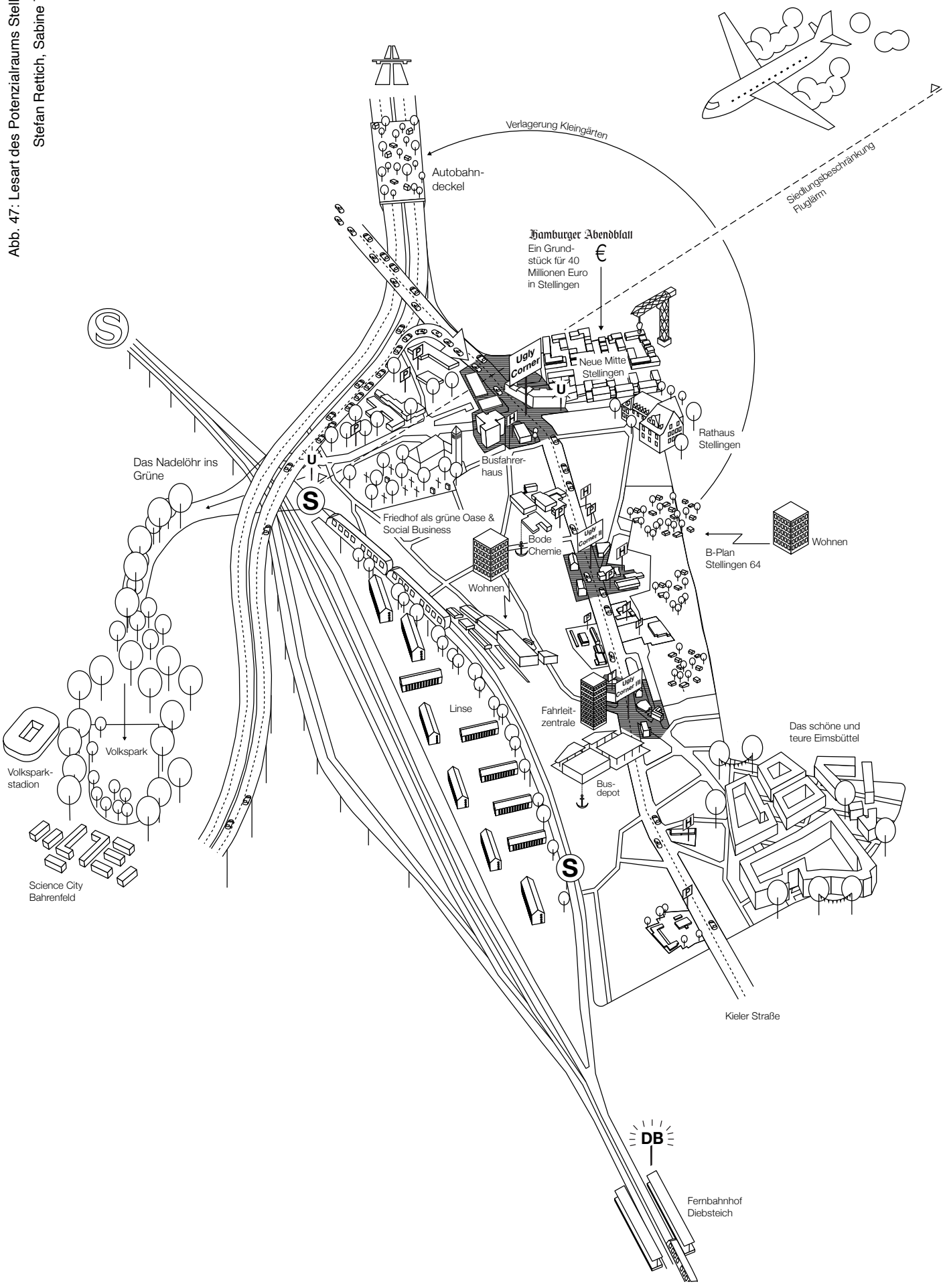
Lesart von Stellingen

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Was sind die charakteristischen Merkmale des Stadtteils Stellingen? Die Lesart bündelt räumliche Eigenschaften, die den Stadtteil prägen. Bei den räumlichen Eigenschaften kann es sich um signifikante Gebäude oder Stadträume handeln oder um äußere Einflüsse, die auf den Stadtteil einwirken. Beispielsweise verläuft die breit dimensionierte Magistrale Kieler Straße – gesäumt von Gewerbebauten, die vor allem durch ihre Werbeschilder ins Auge stechen – als räumliche Zäsur durch den Stadtteil. Besonders auffällig sind die überdimensionierten, sich wiederholenden Straßenkreuzungen, umgangssprachlich als „ugly corners“ bezeichnet. An diesen Kreuzungssituationen erscheint das Stadtbild durch weite, asphaltierte Verkehrsflächen, hohes Verkehrsaufkommen und Gebäude mit schlechter Bausubstanz besonders unattraktiv. Die Gebäude der Firma Bode Chemie und das Busdepot der Hamburger Hochbahn liegen dagegen als große Stadtbausteine fest verankert im Stadtraum und gelten auch für die kommenden Jahre als gesichert. Zu den äußeren Einflüssen zählt unter anderem das ungenutzte Potenzial der fußläufigen Nähe zum Altonaer Volkspark, einer der größten innerstädtischen Parkanlagen. Oder die direkte Nachbarschaft zum Stadtteil Eimsbüttel, einer beliebten, von gründerzeitlichen Gebäuden geprägten Wohngegend Hamburgs. Nachteilig wirken sich dagegen der Fluglärm durch den Hamburger Airport sowie die großen Infrastrukturtrassen der Bahn und Autobahn aus, die den Stadtteil im Westen begrenzen. Die Lesart diente während der nachfolgenden Werkstätten als Medium der Verständigung (siehe 3.4). Mit ihm konnten die vorausgegangenen Analysen und fachkundigen Einschätzungen des Forschungsteams durch lokale Expertisen entweder bestätigt oder aber kritisch diskutiert und angepasst werden.

3.3

Abb. 47: Lesart des Potenzialraums Stellingen
Stefan Rettich, Sabine Tastel



Ein Leitbild für Stellingen

Die detaillierte Bestandsaufnahme (siehe 3.2) des Untersuchungsraumes sowie die „Lesart“ (siehe 3.3) dienten als Basis für die Entwicklung eines räumlichen Leitbildes. Dafür wurden drei aufeinanderfolgende Werkstätten (siehe A.1.3) veranstaltet und sowohl lokale Akteur*innen wie auch externe Expert*innen aus unterschiedlichen Fachdisziplinen dazu geholt. Die Werkstatt I hatte das Ziel, zusammen mit lokalen Akteur*innen das Verständnis des Raumes zu schärfen, in der Werkstatt II wurden gemeinsam mit externen Expert*innen gemeinwohlorientierte und marktorientierte Szenarien entwickelt und die Werkstatt III diente dazu, die entstandenen Szenarien mit lokal verankerten Akteur*innen zu evaluieren, weiterzudenken und ein finales Leitbild zu skizzieren.

3.4

Foto: Universität Kassel

Foto: Universität Kassel

Werkstatt I

Die zu Beginn der Werkstatt vorgestellte „Lesart“ (siehe 3.3) wurde weitgehend bestätigt und um weitere, für Externe unscheinbare Landmarken ergänzt. So betreibt beispielsweise das lokale Verkehrsunternehmen Hamburger Hochbahn AG ein Wohnhochhaus im Quartier, das von Lokalen als „Busfahrerhochhaus“ bezeichnet wird. Ebenso wurde von den Teilnehmer*innen die Annahme geteilt, dass die vom Team skizzierten potenziellen Obsoleszenzen in der Zukunft auftreten könnten und hier eine Vorstellung der gemeinwohlorientierten Transformation diskutiert und thematisiert werden sollte. Einige als obsolet eingestufte Nutzungen wie beispielsweise der Betrieb Bode Chemie wurden dagegen nicht bestätigt und als solide eingestuft. Desgleichen das Busdepot, das als wesentlicher und expandierender Baustein des Stadtteils beschrieben wird. Es zeigte sich, dass mit der empirischen Datenerhebung und Vorortaufnahme zwar annähernde Einschätzungen potenzieller Obsoleszenzen getroffen werden können, dies aber eine Überprüfung mit lokaler Expertise erfordert.

Die Erkenntnisse aus Werkstatt I können anhand von drei räumlichen Schwerpunkten – der Kieler Straße, dem Friedhof inklusive stadträumlichem Kontext und den Gewerbegebieten – zusammengefasst werden:

- Die Kieler Straße und ihre Umgebung prägen den Charakter von Stellingen in mehrfacher Hinsicht. Durch die breit angelegte Magistrale wird eine Teilung des Stadtteils ablesbar. Die Straße ist außerdem der Ort der Bewegung, denn Besucher*innen aus ganz Deutschland fahren über die Autobahnausfahrt Hamburg-Stellingen ins Zentrum der Stadt. Die an die Kieler Straße angrenzenden Grundstücke sind vordergründig durch eine kleinteilige Parzellierung gekennzeichnet. Die Fragen, die sich während der Werkstatt I herauskristallisierten, lauten: Wie könnte man die Kieler Straße neu denken? Welche neuen Stadtbausteine und welche Umnutzungen könnten eine Transformation des Ortes einleiten? Könnte die Kieler Straße als Pilotprojekt für die Transformation anderer Magistralen dienen?

- Der Friedhof Stellingen und seine Umgebung (Kirche, Friedhof, Schulcampus) bilden das grüne Herz von Stellingen. Das umliegende Wohngebiet ist gekennzeichnet durch Einfamilienhäuser mit Gärten und grünen Straßenalleen. Dieser Teil ist für die Stadtökologie von enormer Bedeutung. Der Friedhof weist Überhänge auf, die als potenzielle Entwicklungsfläche für die Errichtung sozialer Einrichtungen gesehen werden, vor allem durch den Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein. Es stellt sich die Frage, wie übergeordnete Grünverbindungen sowie Nahmobilitätsrouten entwickelt werden können? Wie erhält man die grüne Lunge des Stadtteils langfristig und wie lässt sie sich mit anderen Teilen der Stadt verweben?

- Die Gewerbeareale im Norden und Süden sind Orte, die voraussichtlich als produktive Orte bestehen bleiben und perspektivisch im Sinne einer Dimension der Koproduktion gestaltet werden könnten. Das Gewerbeareal im Norden von Stellingen liegt direkt an der A7, wird aktuell durch große Autohäuser geprägt und könnte perspektivisch zugunsten einer überregionalen Nutzung ausgebaut werden. Dagegen könnte sich das Gewerbeareal im Südwesten, das sich in der Nähe des attraktiven Stadtteils Eimsbüttel befindet, zu einem Stadtquartier für lokale Produktion transformieren lassen.

Externe Expert*innen der Werkstatt I waren:
Michael Benthack Ev.-Luth. Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein
Christoph Färber Handelskammer Hamburg
Kris Heitmann bauwerk KIRCHLICHE IMMOBILIEN
Jan Philipp Stephan Bezirksamt Eimsbüttel, Freie und Hansestadt Hamburg
Henrik Strate Handwerkskammer Hamburg
Svenja Timm Bezirksamt Eimsbüttel, Freie und Hansestadt Hamburg

Werkstatt II

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Die zweite Werkstatt hatte das Ziel, zwei konträre Szenarien zu skizzieren: ein marktorientiertes und ein gemeinwohlorientiertes. Dafür wurde jeweils eine ortsfremde Expert*innengruppe eingeladen, um einen Blick von außen auf den Potenzialraum miteinzubeziehen. Die beiden Gruppen sollten jeweils eine aus ihrer Perspektive realistische Vorstellung sowie Handlungsschritte entwerfen, wie sich der Raum perspektivisch entwickeln könnte.

Marktorientiertes Szenario:
Stellingen – Stadtteil der Herzen

Die Marktakteure waren sich einig: Stellingen benötigt ein übergeordnetes Image/einen Titel/ein Leitbild. Denn erst ein übergeordnetes, innovatives Leitbild macht Stellingen für überregionale Investoren attraktiv. Daraus entstand *Stellingen – Stadtteil der Herzen*. Dieser Titel bezieht sich auf die heterogene räumliche Situation des Stadtteils, der aus sehr unterschiedlichen Teilgebieten besteht. Jedes Teilgebiet hat seine eigene, neue Charakteristik. Aus dem südwestlichen Gewerbeareal soll beispielsweise das EIMSY werden: ein Gewerbegebiet, das Raum für Gastronomie sowie Produktion und Handel hochwertiger Lebensmittel bietet, die teilweise in Verbindung mit Betrieben im dichten Eimsbüttel stehen. Entlang der Kieler Straße entwickelt sich das *Kiel-Cluster*. Dort befinden sich große Stadtbausteine für urbane (vertikale) Produktion. Die *Kiel-Pockets* dagegen sind kleine grüne Parkanlagen entlang der Kieler Straße, die die angrenzende, lärmbelastete Wohnbebauung aufwerten sollen. Im nördlichen Bereich könnte sich aufgrund der exzellenten Anbindung innovatives Gewerbe im Geschoss ansiedeln, wie etwa Labore.

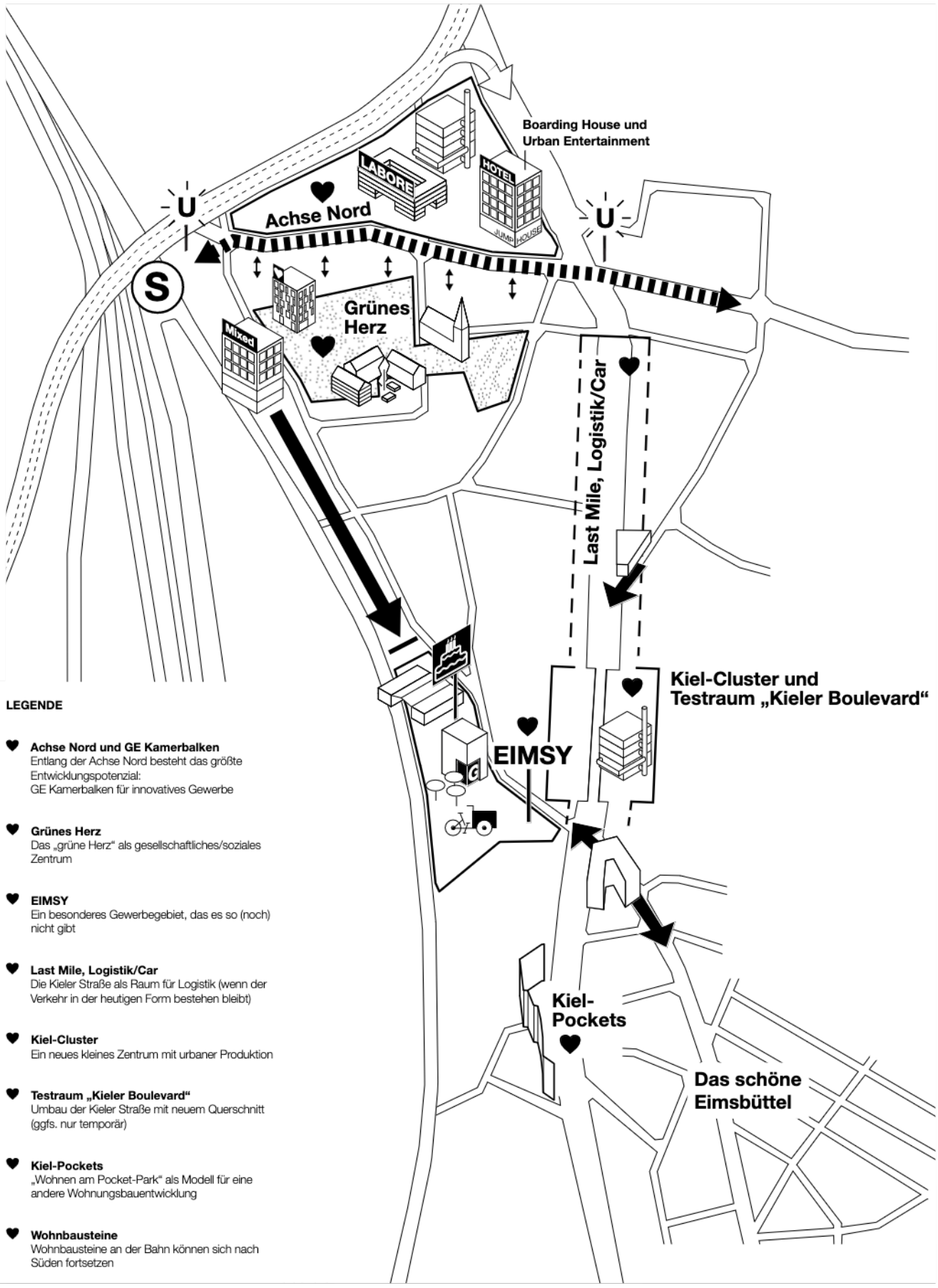
Es wurde deutlich, dass die Gesamtentwicklung vom Umgang mit der Kieler Straße abhängt: Wird diese stark verkehrsberuhigt und der Straßenquerschnitt zugunsten von Nahmobilität und öffentlichem Raum verändert, könnten sich die *Kiel-Cluste*r viel einfacher, gemischter und mit hochwertigeren Nutzungen entfalten. Da der lokalen Politik ein solch radikales Umdenken und Handeln jedoch nicht zugetraut wurde, gab es die Empfehlung, die Kieler Straße in Szenarien zu denken und diese ökonomisch durchzuspielen. Es soll damit aufgezeigt werden, welche Nutzungen bei welchem Szenario ökonomisch tragbar wären und welche nicht, um im politischen Raum zu verdeutlichen, dass Qualität und Nutzungsmischung neu entstehender Quartiere – im Bestand wie im Neubau – unmittelbar von verkehrlichen Entscheidungen abhängen.

Externe Expert*innen für die Entwicklung des marktorientierten Szenarios waren:
Andreas Fuchs Robert C. Spies
Valentin Hadelich ECE Group GmbH & Co. KG
Stefan Heinig Zentrum gesellschaftliche Verantwortung der EKHN
Oliver Reichert Jet Tankstellen Deutschland GmbH
Antje Germer Bezirksamt Nord, Freie und Hansestadt Hamburg

Abb. 50: Marktorientiertes Leitbild: *Stellingen – Stadtteil der Herzen*
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Stellingen - Stadtteil der Herzen

Leitbild Marktakteure



LEGENDE

- **Achse Nord und GE Kamerbalken**
  Entlang der Achse Nord besteht das größte Entwicklungspotenzial:
  GE Kamerbalken für innovatives Gewerbe
- **Grünes Herz**
  Das „grüne Herz“ als gesellschaftliches/soziales Zentrum
- **EIMSY**
  Ein besonderes Gewerbegebiet, das es so (noch) nicht gibt
- **Last Mile, Logistik/Car**
  Die Kieler Straße als Raum für Logistik (wenn der Verkehr in der heutigen Form bestehen bleibt)
- **Kiel-Cluster**
  Ein neues kleines Zentrum mit urbaner Produktion
- **Testraum „Kieler Boulevard“**
  Umbau der Kieler Straße mit neuem Querschnitt (ggfs. nur temporär)
- **Kiel-Pockets**
  „Wohnen am Pocket-Park“ als Modell für eine andere Wohnungsbauentwicklung
- **Wohnbausteine**
  Wohnbausteine an der Bahn können sich nach Süden fortsetzen

Gemeinwohlorientiertes Szenario:
Stellingens neue Kraftzentren

Die Entwicklung kleiner und großer Kraftzentren führt im Stadtteil Stellingen zu einer Eigendynamik des gemeinwohlorientierten Aufwertungsprozesses. Die Entwicklung der Kraftzentren muss von der Kommune durch die Anwendung diverser planungsrechtlicher Instrumente gelenkt werden. Das neue große Kraftzentrum des Potenzialraums Stellingen umfasst den Bereich um den Friedhof einschließlich angrenzender sozialer Nutzungen und das nördlich gelegene Gewerbegebiet Kamerbalken. Damit eine räumliche Verwebung zwischen den zwei Gebieten möglich ist, wurde eine neue Erschließungsstraße entlang der A7 eingeführt, um die vorhandene Volksparkstraße bezüglich ihres Verkehrsaufkommens zu entlasten und in eine „grüne“ Straße umzugestalten. Es könnte damit ein Gebiet mit einer zentralen grünen Achse, weiteren sozialen Nutzungen rund um den Friedhof und Raum für kleinteiliges Gewerbe sowie Bildungseinrichtungen entstehen. Die kleinen Kraftzentren hingegen liegen alle entlang der Kieler Straße. Über formelle Planungsinstrumente könnten die Grundstücke neu geordnet und für neue Nutzungen programmiert werden. Informelle Planungsinstrumente, wie ein Magistralencode – ähnlich dem St. Pauli Code (PlanBude 2015) –, halten den Stadtraum entlang der Kieler Straße zusammen.

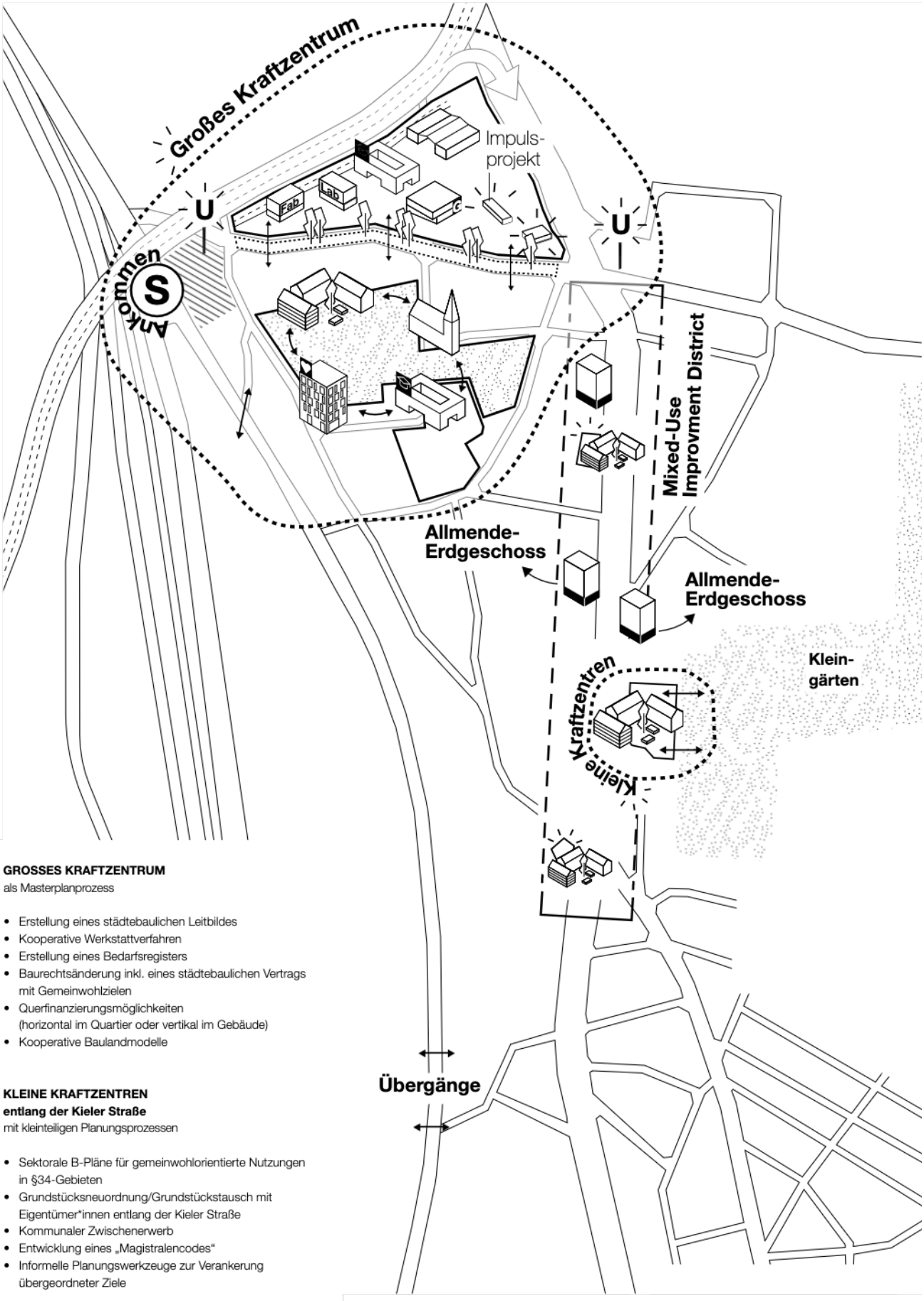
Bei diesem Szenario bedarf es einer starken und steuernden öffentlichen Hand, die die bestehenden Instrumente des Baugesetzbuches (BauGB) konsequent anwendet, um Bodenspekulation vorzubeugen und gemeinwohlorientierten Entwickler*innen und Nutzer*innen Vorrang gegenüber Marktinteressen und -logiken einzuräumen.

Externe Expert*innen für die Entwicklung des gemeinwohlorientierten Szenarios waren:
Jörg Beste synergon
Konrad Braun ZUsammenKUNFT Berlin eG
Dr. Barbara König Genossenschaftsforum cooperativ e. V.
Dr. Frank Nägele UTB Projektmanagement GmbH
Harry Sachs Zentrum für Kunst und Urbanistik: ZK/U Berlin

Abb. 51: Gmeinwohlorientiertes Leitbild: *Stellingens neue Kraftzentren*
Marius Gantert, Stefan Retich, Sabine Tastel

Stellingens neue Kraftzentren

Leitbild Gemeinwohlakteure



GROSSES KRAFTZENTRUM
als Masterplanprozess

- Erstellung eines städtebaulichen Leitbildes
- Kooperative Werkstattverfahren
- Erstellung eines Bedarfsregisters
- Baurechtsänderung inkl. eines städtebaulichen Vertrags mit Gemeinwohlzielen
- Querfinanzierungsmöglichkeiten (horizontal im Quartier oder vertikal im Gebäude)
- Kooperative Baulandmodelle

KLEINE KRAFTZENTREN
entlang der Kieler Straße
mit kleinteiligen Planungsprozessen

- Sektorale B-Pläne für gemeinwohlorientierte Nutzungen in §34-Gebieten
- Grundstücksneuordnung/Grundstückstausch mit Eigentümer*innen entlang der Kieler Straße
- Kommunaler Zwischenerwerb
- Entwicklung eines „Magistralencodes"
- Informelle Planungswerkzeuge zur Verankerung übergeordneter Ziele

Werkstatt III

Nicolas Beucker

Werkstatt III war in der Zusammensetzung fast identisch mit Werkstatt I. Ziel war es hier, die Leitbilder aus der vorangegangenen Werkstatt aus lokaler Perspektive kritisch zu hinterfragen und zu einem Leitbild zu fügen, das für realistisch und umsetzbar erachtet wird. Der Kerngedanke, der sich dabei herauskristallisierte, war, den Potenzialraum Stellingen als Stadteingang Nord zu entwickeln.

Geprägt vom neu geplanten Stadtquartier „Neue Mitte Stellingen“ als Kraftzentrum, kann die Volksparkstraße zu einer belebten Achse werden. Sie verbindet die Neue Mitte mit dem S-Bahnhof Stellingen. Um diese nutzerfreundlicher zu gestalten, soll der Durchgangsverkehr nördlich um das Gewerbegebiet herumgeleitet werden. So wird die Straße zu einem verkehrsberuhigten Begegnungsraum mit Aufenthaltsqualität, zwischen dem Gewerbegebiet im Norden und dem grünen Herzen im Süden, mit Kirche, Friedhof und neuen gemeinwohlorientierten Nutzungen.

Das Gewerbegebiet Kamerbalken bleibt als solches bestehen, jedoch schirmen große mehrgeschossige Bausteine für innovatives Gewerbe das Gebiet in Richtung Autobahn ab. Die neue Achse Nord wird dagegen durch kleinteilige, lokal verankerte Gewerbeeinheiten belebt.

Die Kirche benötigt weiterhin Tauschflächen oder neue Flächennutzungspläne bzw. Anpassung der bestehenden, um Friedhofsflächen als Bauland nutzen zu können. Auf dem Weg dahin sehen sich Stadt und Kirche als symbiotische und gemeinwohlorientierte „Verbündete“.

Die Kieler Straße steht im Zwiespalt zwischen ihrer erschließenden Magistralenfunktion und dem notwendigen Anspruch, Stadträume und urbane Infrastrukturen nachhaltig neu zu denken. Entsprechend vorsichtig, aber dennoch zielgerichtet, wird ihre Zukunft gesehen. Sie wird nie ein Ort mit hoher Aufenthaltsqualität werden, sondern immer Weg und Einfallstraße von Norden her bleiben. Dennoch braucht die Magistrale bessere Kreuzungs- und Querungsbereiche sowie eine deutlich bessere (städte-)bauliche Qualität mit höherer Dichte.

Um zu einem grundsätzlichen Umdenken im Umgang mit der Straße zu kommen, bräuchte es einen Magistralencode mit eigenem, restriktivem B-Plan und anderen Renditebetrachtungen. Grundsätzlich muss ein Weg gefunden werden, der den – stärker oder schwächer ausgeprägten – Transitraum für gemischte Nutzungen qualifiziert. Die Transformation einiger Obsoleszenzen bietet sich hier besonders zum Weiterdenken an.

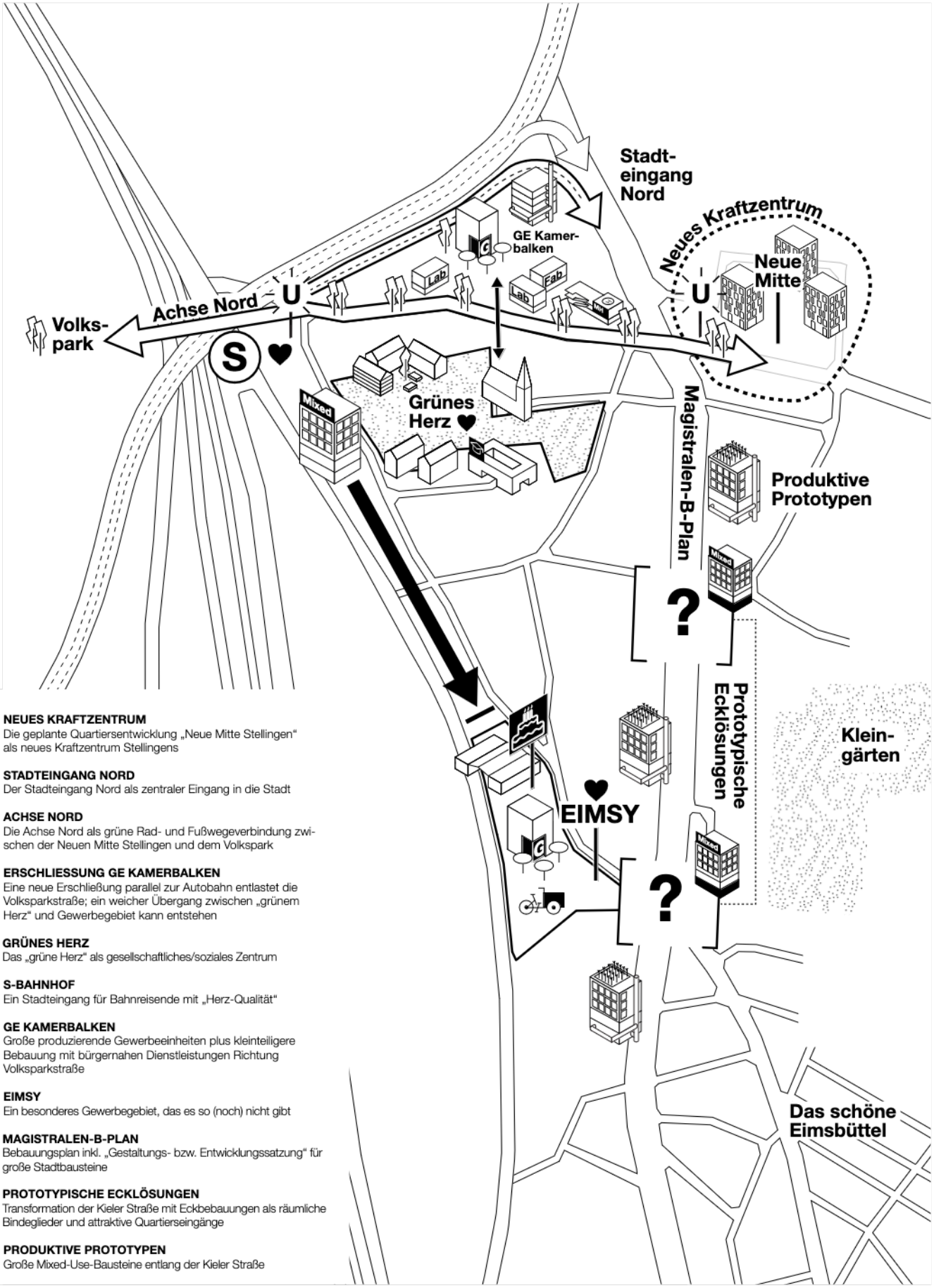
Externe Expert*innen der Wertstatt III waren:

Michael Benthack Ev.-Luth. Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein
Kris Heitmann bauwerk KIRCHLICHE IMMOBILIEN
Jan Philipp Stephan Bezirksamt Eimsbüttel, Freie und Hansestadt Hamburg
Henrik Strate Handwerkskammer Hamburg
Svenja Timm Bezirksamt Eimsbüttel, Freie und Hansestadt Hamburg

Abb. 52: Ein Leitbild für Stellingen
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Stellingen

Auswertung Werkstatt III



NEUES KRAFTZENTRUM
Die geplante Quartiersentwicklung „Neue Mitte Stellingen" als neues Kraftzentrum Stellingens

STADTEINGANG NORD
Der Stadteingang Nord als zentraler Eingang in die Stadt

ACHSE NORD
Die Achse Nord als grüne Rad- und Fußwegeverbindung zwischen der Neuen Mitte Stellingen und dem Volkspark

ERSCHLIESSUNG GE KAMERBALKEN
Eine neue Erschließung parallel zur Autobahn entlastet die Volksparkstraße; ein weicher Übergang zwischen „grünem Herz" und Gewerbegebiet kann entstehen

GRÜNES HERZ
Das „grüne Herz" als gesellschaftliches/soziales Zentrum

S-BAHNHOF
Ein Stadteingang für Bahnreisende mit „Herz-Qualität"

GE KAMERBALKEN
Große produzierende Gewerbeeinheiten plus kleinteiligere Bebauung mit bürgernahen Dienstleistungen Richtung Volksparkstraße

EIMSY
Ein besonderes Gewerbegebiet, das es so (noch) nicht gibt

MAGISTRALEN-B-PLAN
Bebauungsplan inkl. „Gestaltungs- bzw. Entwicklungssatzung" für große Stadtbausteine

PROTOTYPISCHE ECKLÖSUNGEN
Transformation der Kieler Straße mit Eckbebauungen als räumliche Bindeglieder und attraktive Quartierseingänge

PRODUKTIVE PROTOTYPEN
Große Mixed-Use-Bausteine entlang der Kieler Straße

Planungs- und bodenrechtliche Instrumente zur Umsetzung des Leitbilds

Stefan Rettich
Sabine Tastel

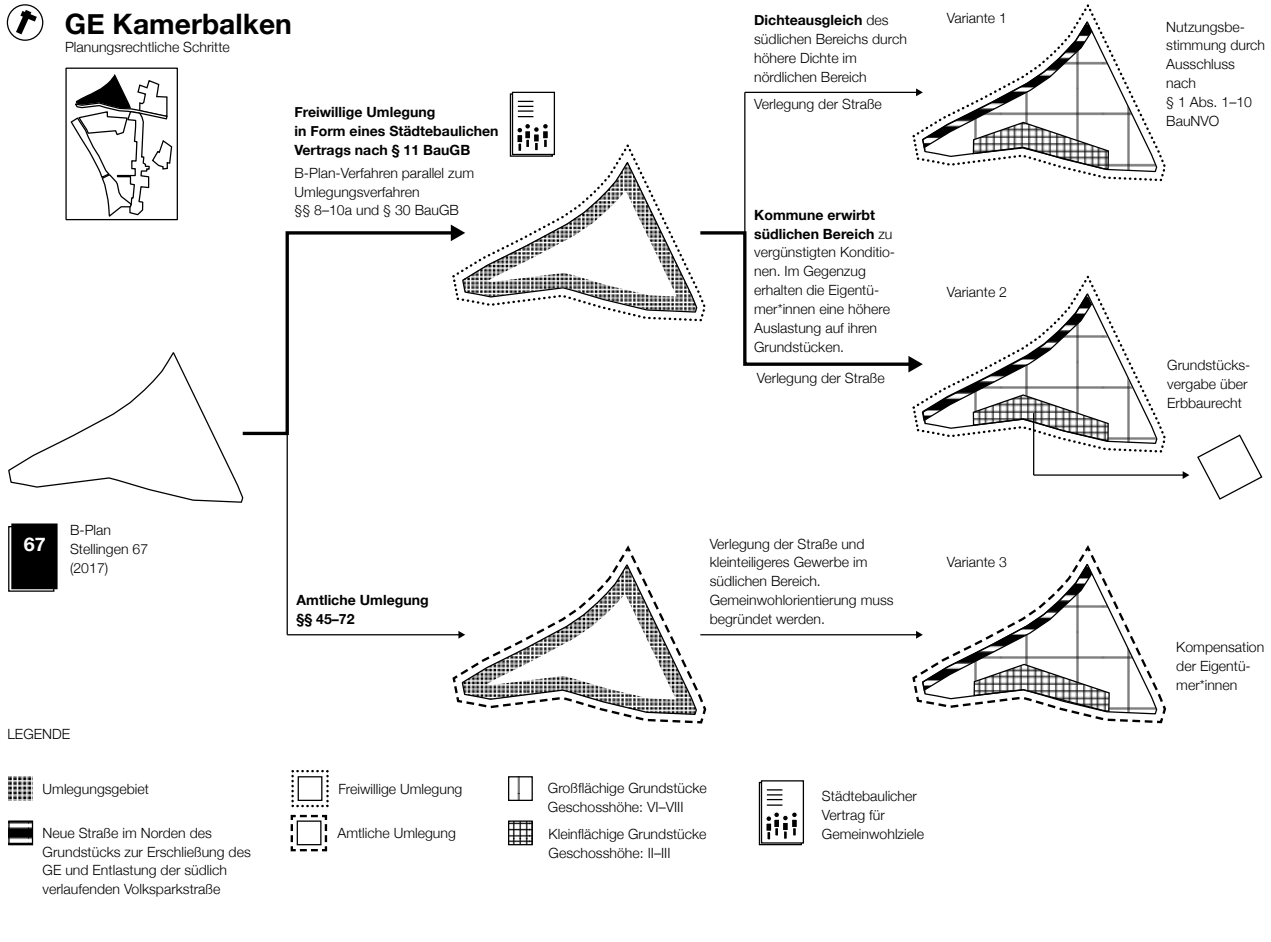
3.5

Anfangs wurde erwogen, für die Transformation der Teilräume des Leitbilds neue, passgenaue Instrumente zu entwickeln, als Vorschlag für eine Adaption des BauGB. In der Auseinandersetzung zeigte sich aber, dass das bestehende Instrumentarium des BauGB ausreichend ist, um die erforderlichen Transformationsschritte rechtssicher durchführen zu können. In der Regel ist die Aufstellung eines B-Plans ausreichend. Da im Untersuchungsraum bereits eine große Zahl von B-Plänen vorliegt, besteht der Kern des Planungsprozesses in der Änderung eines B-Plans oder der Harmonisierung mehrerer B-Pläne im Hinblick auf das Planungsziel. Wo Änderungen der Gebietskategorien nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) notwendig werden, kann die Anpassung des Flächennutzungsplans (FNP) im Parallelverfahren zur B-Plan-Aufstellung bzw. dessen Änderung erfolgen.

Hilfreich ist hier das erst vor Kurzem verlängerte beschleunigte Verfahren zur Aufstellung/Änderung von B-Plänen (§ 13a BauGB), das nach erster Prüfung auf alle Teilräume angewendet werden kann – bei der geplanten Friedhofsumwidmung ist dies abhängig von der tatsächlichen Größe der Fläche. Von Vorteil ist zudem, dass der Planungsprozess zu einer Aufwertung der Flächen führt und also keine Entschädigungszahlungen nach § 42 BauGB anfallen. Am Ende jedes Planungsprozesses steht ein städtebaulicher Vertrag, in dem die Kommune gemeinwohlorientierte Ziele festlegen kann. Erst nach dessen Abschluss sollte der Aufstellungs- bzw. der Änderungsbeschluss des B-Plans erfolgen und damit rechtskräftig werden.

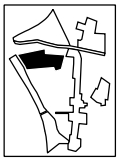
Eine Ausnahme von dem zuvor skizzierten Planungsprozess bildet das Gewerbegebiet Kamerbalken. Um die Transformationsziele zu erreichen, ist hier entweder eine freiwillige Umlegung erforderlich (§§ 8–10a BauGB) oder aber, wenn die Eigentümer sich verweigern, eine amtliche Umlegung nach §§ 45–72 BauGB. Eine Umwidmung der Volksparkstraße in eine Spielstraße ist unter einfacher Anwendung der StVO und durch Aufstellen entsprechender Straßenverkehrsschilder möglich. Planungsrechtliche Vorschläge zur Transformation der Kieler Straße wurden in diesem Schritt nicht entwickelt, da diese Gegenstand des abschließenden Planspiels waren (siehe 4.3).

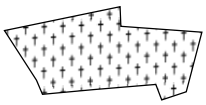
In Ergänzung zu den rein planungsrechtlichen Änderungen wird der Einsatz des Sanierungsrechts nach §§ 136–164b BauGB empfohlen. Hier wird zudem eine Änderung des BauGB wie auch des Baugebots (§ 176 BauGB) angeregt (siehe 4.5). Die Anwendung der vorgeschlagenen planungs- und bodenrechtlichen Instrumente sowie der Vorschlag zur Anpassung des Sanierungsrechts wurde in einem Termin mit Stephan Reiß-Schmidt erörtert, der wesentliche Impulse zu den Lösungen beigetragen hat.



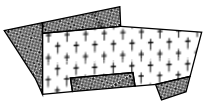
Grünes Herz

Planungsrechtliche Schritte



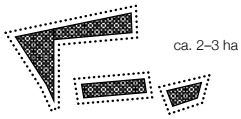


Parallelverfahren
§ 8 Abs. 3 BauGB
Die Anpassung des FNP erfolgt mit der Aufstellung des B-Plans



B-Plan-Verfahren
§§ 30–33 BauGB
inkl. Städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB

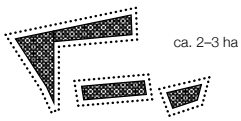
Variante 1



ca. 2–3 ha

B-Plan-Verfahren
§ 13a BauGB
beschleunigtes Verfahren (verkürzte Bürgerbeteiligung + Entfall der Umweltprüfung)
inkl. Städtebaulichen Vertrags nach § 11 BauGB

Variante 2



ca. 2–3 ha

LEGENDE

Friedhofsfläche nach FNP

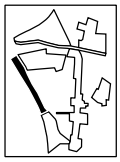
Mischgebiet nach Umwidmung

Neuer B-Plan nach §§ 33 oder § 13a BauGB inkl. eines Städtebaulichen Vertrags nach § 11 BauGB

Städtebaulicher Vertrag für Gemeinwohlziele

Urbanes Gebiet

Planungsrechtliche Schritte



§34-Gebiet

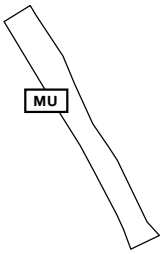
GE

23

B-Plan Stellingen 23 (aus 2005)

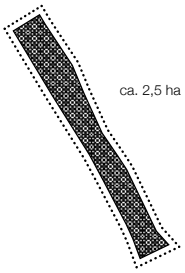
Parallelverfahren
§ 8 Abs. 3 BauGB
Die Anpassung des FNP erfolgt mit der Aufstellung des B-Plans

Aufhebung des B-Plans im südlichen Bereich § 1 Abs. 8 BauGB



B-Plan-Verfahren
§§ 30–33 BauGB
inkl. Städtebaulichen Vertrags nach § 11 BauGB

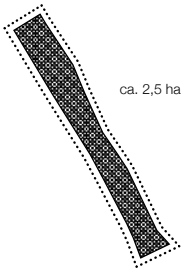
Variante 1



ca. 2,5 ha

B-Plan-Verfahren
§ 13 a BauGB
Beschleunigtes Verfahren (verkürzte Bürgerbeteiligung + Entfall der Umweltprüfung)
inkl. Städtebaulichen Vertrags nach § 11 BauGB

Variante 2



ca. 2,5 ha

LEGENDE

Neuer B-Plan nach §§ 33 oder § 13a BauGB inkl. eines Städtebaulichen Vertrags nach § 11 BauGB

Städtebaulicher Vertrag für Gemeinwohlziele

Kommunikative und informelle Gemeinwohl-instrumente

Anamarija Batista
Julia Siedle

Im Forschungsprozess zeigte sich eine symptomatische Diskrepanz zwischen den Möglichkeiten des Baugesetzbuches und der stadtplanerischen Praxis im Umgang mit obsoleten Strukturen. Daraus ergab sich der Bedarf einer Auseinandersetzung mit den Dynamiken und „weichen“ Faktoren gemeinwohlorientierter Transformationsprozesse. Diese Auseinandersetzung wurde in den Interview- und Austauschformaten mit Expert*innen und Praktiker*innen geführt.

Aus den Aussagen der Expert*innen – sowohl während der geführten Interviews (siehe 2.2.3) als auch im Rahmen der Werkstätten (siehe A.1.3) – ließen sich elf Gemeinwohlinstrumente destillieren, die den Bereichen kommunale Gemeinwohlziele, Netzwerke schaffen, Transparenz schaffen und informelle Planwerke zugeordnet werden können. In der folgenden Grafik werden sie jeweils mit ihren Zielen, Maßnahmen und anhand eines Best-Practice-Beispiels beschrieben.

3.6

Für eine gemeinwohlorientierte kommunale Stadtentwicklungspraxis bedarf es demnach eines strategischen Vorgehens und der Anwendung informeller und kommunikativer Planungstools, die mit der formellen Planung verschränkt werden bzw. dieser, in vielen Fällen vorbereitend, vorausgehen müssen. Erkenntnisse können im Rahmen von koproduktiven Prozessen, zum Beispiel experimentellen Settings wie Reallaboren, künstlerischen Interventionen oder Veranstaltungen, generiert und mit den verwaltungsinternen Planungsprozessen verwoben werden. In der Verwaltung selbst geht es ebenfalls darum, kommunikative Prozesse zu stärken und mit Stimmen von Expert*innen zu verknüpfen.

Zuallererst bedarf es jedoch einer Definition und Anerkennung gemeinsamer Gemeinwohlziele durch alle beteiligten Akteur*innen. So lassen sich Narrative generieren, die die Potenziale gemeinwohlorientierten Handelns aufzeigen, und ein geteiltes Verständnis eines solchen Handelns gewinnen, das in einem kommunikativen Prozess kontinuierlich überprüft und weiterentwickelt werden kann (siehe 1.4). Dazu braucht es klug konzipierte Dialog-, Verhandlungs- und Kooperationsformate innerhalb der Institutionen und zwischen den Akteur*innen auf lokaler Ebene, da diese imstande sind, Transparenz herzustellen, das vorhandene Wissen miteinander zu verknüpfen, Wissenshierarchien abzubauen und eine breite gesellschaftliche Debatte über gemeinwohlorientierte Bodennutzung überhaupt zu ermöglichen. Diese Formate müssen strukturell verankert, mit finanziellen Mitteln ausgestattet und strategisch im Transformationsprozess eingesetzt werden.

Aus den Ergebnissen können räumliche Transformationsziele, Verteilungs- und Finanzierungsmodelle abgeleitet werden, beispielsweise um lokale Regelungen für die Querfinanzierung gemeinwohlorientierter Nutzungen im Gebäude- oder Quartiersmaßstab im Sinne von „Allmenderäumen“ zu entwickeln. In den Gesprächen mit Expert*innen zeigte sich außerdem ein gemeinsames Interesse von Nutzer*innen, Eigentümer*innen und Investor*innen, in soziale, kulturelle und Versorgungsinfrastrukturen zu investieren. Um diese Ziele zu konkretisieren, braucht es eine Planung im Quartiersmaßstab, die lokale Zusammenhänge aufzeigt und Synergien zwischen Nutzungen herausarbeitet. Dies können koproduktiv erarbeitete, informelle Plantypen leisten, die Verbindlichkeit herstellen und als eine Art gesellschaftlicher *Letter of Intent* (LOI) fungieren, zum Beispiel in Form eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts. Solche Planwerke können eine wichtige Rolle spielen, wenn es darum geht, die Anwendung bodenpolitischer und planungsrechtlicher Instrumente unter anderem gegenüber Eigentümer*innen und der Zivilgesellschaft plausibel zu begründen – eine Grundvoraussetzung für das Gelingen des komplexen Umsetzungsprozesses. Ein Grundsatzbeschluss des Stadtrats zur Anwendung dieser Instrumente kann wesentlich zum Gelingen beitragen, indem die Rahmenbedingungen fixiert und für alle Beteiligten transparent gemacht werden – zum Beispiel was den Einsatz städtebaulicher Verträge bei der Schaffung von Baurecht angeht.

Darüber hinaus ist die Anwendung bodenpolitischer Instrumente zum Teil mit erheblichen, unter anderem rechtlichen Unsicherheiten verbunden. Der Umgang mit ihnen ist für viele Kommunen deshalb nicht selbstverständlich. Zum Beispiel muss eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme nach §§ 136ff BauGB ausführlich begründet werden. Diese Begründung kann theoretisch eine stadtökologische sein. Das Instrument wurde aber ursprünglich für andere Anwendungsfälle entwickelt, bei denen Anlass und Kontext der Anwendung historisch andere waren. Bezogen auf die heutigen Anforderungen sind daher häufig keine Best-Practice-Beispiele bekannt, an denen Kommunen sich orientieren könnten. Hier kann die Schaffung von Netzwerken und Austauschformaten für Expert*innen und Planer*innen aus den Kommunen helfen, eine konsequente und rechtssichere Anwendung der zur Verfügung stehenden Instrumente zu ermöglichen und diese weiter zu entwickeln.

Gemeinwohlinstrumente

KOMMUNALE GEMEINWOHLZIELE

Lokale Gemeinwohldefinition

Ziele

» Aushandeln von Zielen innerhalb der Kommune mit Stake- und Shareholdern

» Grundlage für eine Gemeinwohlsatzung/ einen Grundsatzbeschluss u. a. für die Anwendung bodenpolitischer Instrumente

Maßnahmen

» öffentlicher und koproduktiver Prozess unter Einbindung einer breiten Öffentlichkeit

Beispiel

Quartier-Gemeinwohl-Index Münster

KOMMUNALE GEMEINWOHLZIELE

Gemeinwohlgremium

Ziele

» Beratung der Stadtverwaltung bei formalen Planungsprozessen

» Identifizieren von Gemeinwohlpotenzialen

» Vermittlerrolle zwischen Stadtverwaltung und Öffentlichkeit

Maßnahmen

» Bildung eines gewählten oder losbasierten Gremiums als ständige Denkwerkstatt, bestehend aus Bürger*innen und Expert*innen

» Struktur/Beschluss zur Konsultation des Gremiums für Stadtplanungsentscheidungen

Beispiel

Hansa-Gremium im Hansaviertel Münster

KOMMUNALE GEMEINWOHLZIELE

Grundsatzbeschluss zu bodenpolitischen Instrumenten

Ziele

» Klarheit und Planungssicherheit für Eigentümer*innen und Entwickler*innen schaffen

» Konsens zur Anwendung bodenpolitischer Instrumente mit den beteiligten Akteur*innen finden

Maßnahmen

» politisches Mandat in Form eines Stadtrats-beschlusses zu Art, Umfang und Ausgestaltung der Anwendung bodenpolitischer Instrumente in Planungsprozessen durch die Kommune

Beispiel

grundsätzliche Entscheidung für die Abschöpfung von Planungsgewinnen durch städtebaul. Verträge

TRANSPARENZ SCHAFFEN

Planungsprozesse transparent machen

Ziele

» Schaffung eines ausgeglichenen Wissens- und Machtverhältnisses der am Planungs-prozess beteiligten Akteur*innen

» Ermöglichen einer öffentlichen Debatte, bevor Tatsachen geschaffen werden

Maßnahmen

» Eigentümer*innen vor Beginn des Planungsprozesses zur Teilnahme an koproduktiven Formaten verpflichten

» frühe Beteiligungsprozesse

» offener Umgang mit Planungszielen

Beispiel

Planungsprozess PlanBude (ESSO-Häuser Hamburg)

TRANSPARENZ SCHAFFEN

Obsoleszenzkataster

Ziele

» Anstoßen einer kommunalen Debatte über urbane Obsoleszenz

» Information für Interessent*innen

Maßnahmen

» Inventur und Visualisierung potentiell obsoleter Räume im Rahmen eines digitalen Katasters auf Basis von GIS-Daten und Obsoleszenz-Kriterien

Beispiel

Datenbank PAUL (Potentialflächenauskunft der Landesplangung), Hamburg

TRANSPARENZ SCHAFFEN

Transparentes Grundbuch

Ziele

» Erhöhung der Transparenz auf dem Immobilienmarkt zugunsten der Kommunen und der Öffentlichkeit

» Ermöglichen eines frühen Dialogs und von Abstimmungsprozessen mit Eigentümer*innen und Projektentwickler*innen

Maßnahmen

» Transparenzregister Grundbuch inklusive Offenlegung von Verwaltungsdienstleister*innen

» Transparenz beim Verkauf von Immobilien

Beispiel

uneingeschränkte öffentliche Einsehbarkeit des Grundbuchs z.B. in Dänemark

NETZWERKE SCHAFFEN

Quartierskümmerer*in

Ziele

» bedarfsgerechte Entwicklung

» Verstetigung gemeinwohlorientierter Projekte erleichtern

» Ausgleich der Handlungsmöglichkeiten kleiner, gemeinwohlorientierter und professioneller Entwickler*innen schaffen

Maßnahmen

» Abfragen von Raumbedarfen im Quartier

» Begleitung gemeinwohlorientierter Projekte, Förderberatung, Verfahrensfragen

» Vermittlung in Konfliktfällen

Beispiel

Hansaforum Münster

NETZWERKE SCHAFFEN

Peer Learning Expert*innen & Praktiker*innen

Ziele

» Weiterentwicklung kommunikativer und bodenpolitischer Instrumente gemäß der sich ändernden Anforderungen an eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung

» kollegiale Zusammenarbeit der verschiedenen Akteursgruppen stärken

Maßnahmen

» Austauschformate für Diskussion der Entwicklung von Bedarfen, des Immobilienmarkts sowie von Lücken im BauGB

» Aufspannen eines Szenarientrichters möglicher Wirkungen der Stadtentwicklung

Beispiel

Werkstätten und Planspiel mit Expert*innen und Praktiker*innen im Projekt “Obsolete Stadt”

NETZWERKE SCHAFFEN

Best Practice in der Anwendung bodenpolitischer Instrumente

Ziele

» konsequente, zielgenaue und rechtssichere Anwendung der bodenpolitischen Instrumente des BauGB ermöglichen

» Abbau von Unsicherheiten und daraus resultierender Zurückhaltung durch Kommunen

Maßnahmen

» Zusammentragen von Fällen erfolgreicher Anwendung der Instrumente in einer Publikation

» Austauschformate zu Strategien und Vorgehensweisen für Mitarbeiter*innen von Kommunalverwaltungen

Beispiel

Planspiel zur Einführung einer Innenentwicklungsmaßnahme durch das BBSR 2019

INFORMELLE PLANWERKE

Quartiersplan

Ziele

» strategische Planung im für gemeinwohlorientierte Nutzungen im zentralen Quartiersmaßstab ermöglichen

Maßnahmen

» systematische Etablierung eines Planwerks im M 1 : 5.000 (zwischen Flächennutzungs- und Bebauungsplanung)

Beispiel

ehem. “räumliche Entwicklungsplanung” in Hamburg

INFORMELLE PLANWERKE

Letter of Intent zum Gemeinwohl

Ziele

» Commitment der Stake- und Shareholder zu gemeinwohlorientierten Zielen schaffen

» Verbindlichkeit im Sinne eines gemeinsamen *Letter of Intent* (LOI) schaffen

Maßnahmen

» Aushandlung von strategischen Zielen und Instrumenten mit Stake- und Shareholdern (z. B. Ziel Bestandserhalt/Instrument systematische Untersuchung von Bestandsgebäuden vor Rückbau)

» Verabschiedung eines gemeinsamen Planwerks oder Konzepts

Beispiel

Innenentwicklungskonzept nach § 176a BauGB

Abb. 56: Gemeinwohlinstumente
Anamarija Batista, Julia Siedle

Transfer

4:

Transformation eines Teilraums

Das aus Werkstatt III hervorgegangene Leitbild (siehe 3.4.3) bildete die Grundlage für den weiteren Prozess, in dessen Verlauf konkrete Umsetzungsvorschläge entwickelt werden sollten im Sinne eines Transfers der Forschungsergebnisse in den Planungsalltag und in das bestehende Planungsrecht. Dabei erfolgte die räumliche Konzentration auf ein Obsoleszenz-Cluster an der Kieler Straße.

Dieser Teilraum wurde gewählt, weil sich für die Kieler Straße im Rahmen der Werkstätten, anders als für die anderen Teilräume, kein eindeutiger Entwicklungspfad herauskristallisieren ließ und weil an der Magistrale eine hohe Konzentration unterschiedlicher Obsoleszenztypen vorgefunden wurde. Außerdem konnten hier Lösungen erarbeitet werden, die sich unter bestimmten Voraussetzungen auf Teilgebiete anderer Magistralen übertragen lassen. Da die Entwicklung hochgradig unbestimmt ist, wurde mit einer Szenariotechnik gearbeitet. Das Forschungsteam hat die räumlichen Szenarien als Grundlage für das abschließende Planspiel so vorbereitet, dass mit den Expert*innen möglichst konkrete planungsrechtliche und kommunikative Umsetzungsstrategien erarbeitet werden konnten (siehe A.1.4). Auch erfolgte eine planungsrechtliche Vorbereitung mit dem Experten für Planungs- und Bodenpolitik Stephan Reiß-Schmidt, damit im Verlauf des Planspiels direkt in die komplexe Diskussion der Szenarien eingestiegen werden konnte (siehe 3.5).

Foto: Stefan Rettrich

Der Teilraum im Bestand

Marius Gantert
Julia Siedle

Mit dem Anstoß gebenden Gutachten zur Magistrale Nord 2018 (Hamburg – Magistrale Nord), dem Bauforum Magistralen als öffentlichkeitswirksame Diskussionsveranstaltung 2019 (Meyhöfer 2020) und der laufenden Erarbeitung eines Magistralen-Masterplans seit 2021 (Hamburg – Magistralen-Masterplan) ist das ausgewählte Obsoleszenz-Cluster an der Kieler Straße relevant für die aktuelle Hamburger Stadtentwicklungspolitik. Grundsätzlich wird mit der Magistralenentwicklung eine dreifache Innenentwicklung verfolgt, das heißt neben der Weiterentwicklung und Transformation vorhandener Bau- und Nutzungsstrukturen soll gleichermaßen die Mobilität auf den Hauptverkehrsstraßen verbessert und diese als blau-grüne Infrastrukturen gestärkt werden.

Die Magistrale Kieler Straße/Holsteiner Chaussee führt aus Altona über Eimsbüttel und Stellingen stadtauswärts nach Eidelstedt und Schnellsen. Aufgrund der hohen Bedeutung der Autobahnausfahrt Stellingen kann davon ausgegangen werden, dass auf der Kieler Straße auch langfristig ein hohes Verkehrsaufkommen bestehen wird. Gleichzeitig liegt der betrachtete Teilraum am Übergang zwischen *Innerer* und *Äußerer Stadt* mit steigendem Entwicklungsdruck. Derzeit noch von heterogenen, hauptsächlich gewerblichen Strukturen geprägt mit teilweise mäßig verdichteten und lückenhaften Abschnitten, wohnen hier bereits heute mehr Menschen als an anderen Magistralen, sodass die Nutzungskonflikte zwischen Verkehr, Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel sowie klimaaktiven Freiraumnutzungen voraussichtlich weiter zunehmen werden. Für die Entwicklung von Szenarien sollte die Rolle der Kieler Straße daher unterschiedlich bewertet und somit ein „Szenarientrichter“ aufgespannt werden, der zwei möglichst gegensätzliche Zukunftsbilder der Kieler Straße herausarbeitet und im Rahmen des Planspiels die Diskussion verschiedener Planungsstrategien ermöglicht.

Szenarien

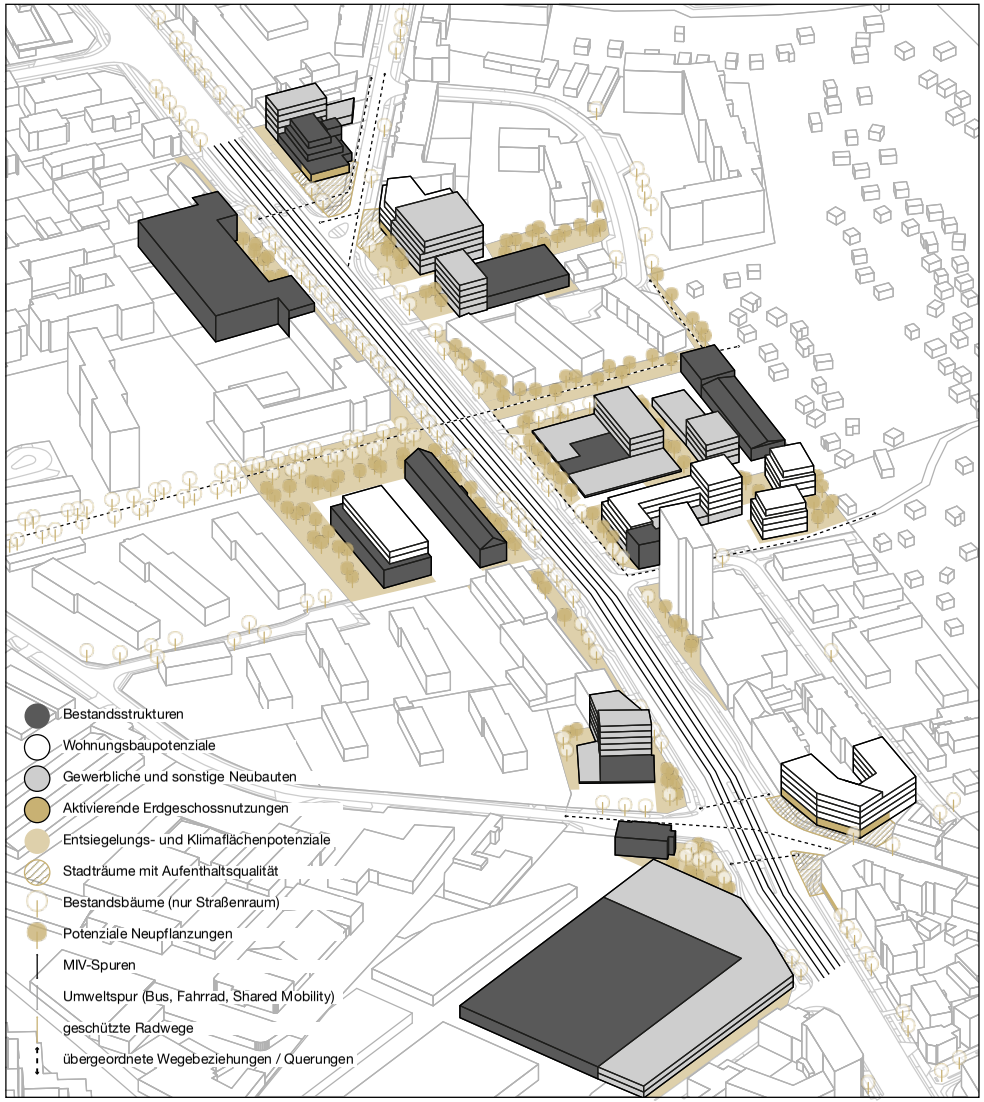
Anamarija Batista
Marius Gantert
Julia Siedle

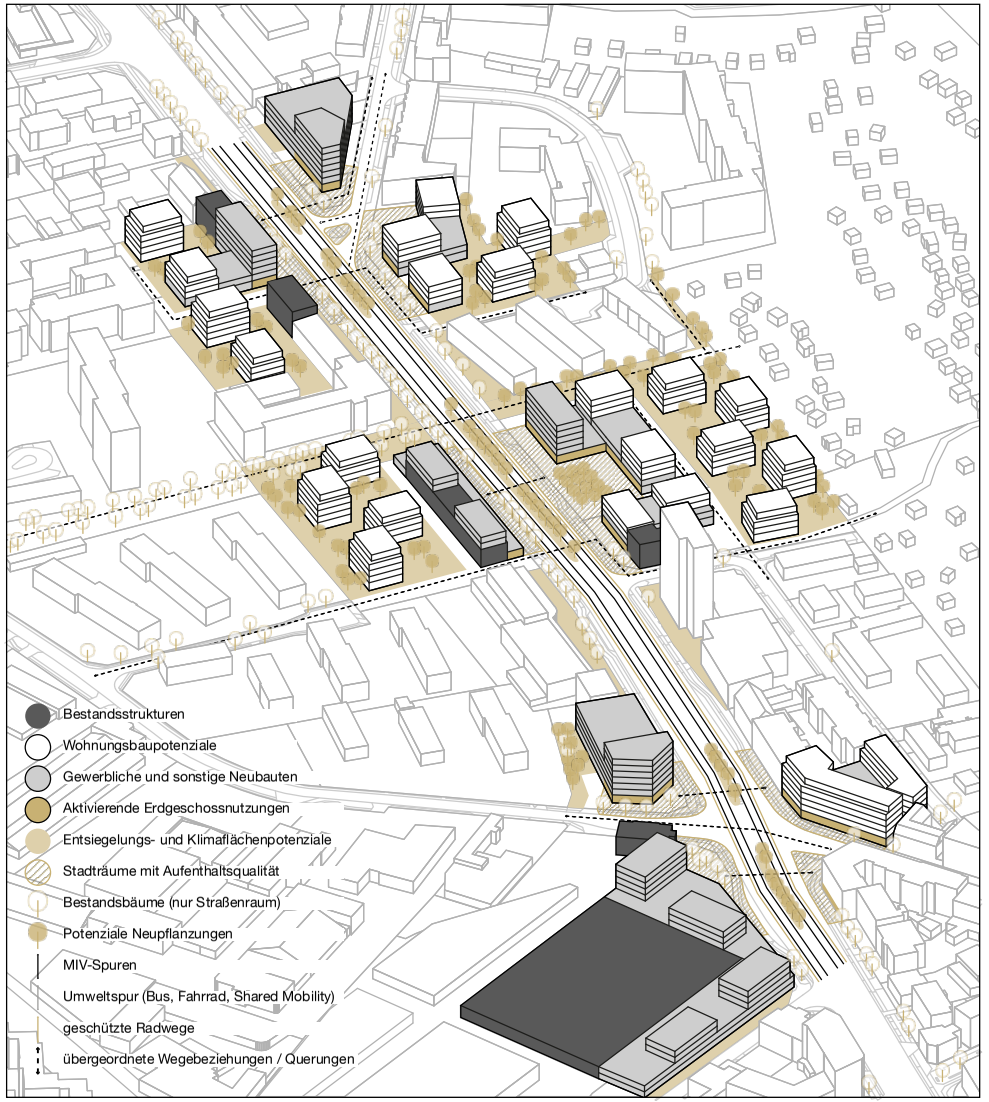
Um verschiedene Möglichkeiten einer gemeinwohlorientierten Transformation im Bereich von Obsoleszenz-Clustern zu konkretisieren und im Rahmen des Planspiels eine praxisnahe Diskussion mit den Expert*innen zu ermöglichen, wurden zwei Szenarien für die Kieler Straße erarbeitet, die zwei komplementären planerischen Ideen für das Quartier folgen: (1) Eine „schnelle“ Kieler Straße als zukunftsfähige städtische Versorgungsachse, die emissionsunempfindliche infrastrukturelle Versorgungsaufgaben – insbesondere in den Bereichen Mobilität, Logistik und Produktion – übernehmen kann, sowie (2) eine „gezähmte“ Kieler Straße mit dem Fokus auf der Entwicklung eines Quartierscharakters, der Schaffung von stadträumlichen Qualitäten sowie langsamerer Mobilität vor allem zu Fuß und mit dem Fahrrad.

4.2

Abb. 58: Szenarien im Vergleich

Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn





Szenario 1 – Die Kieler Straße als Bewegungsraum und dienende Infrastruktur

Die Kieler Straße bleibt als übergeordnete Verkehrsachse erhalten, allerdings wird eine Spur pro Richtung dem Umweltverbund zugeschlagen. Obsolete Bestandsgebäude werden Grundstück für Grundstück für gewerbliche, Mobilitäts- und Logistikzwecke umgenutzt bzw. ergänzt, sodass eine städtebauliche Kante mit Lärmschutzfunktion entsteht. Hofseitig werden die Grundstücke mit Wohnnutzungen nachverdichtet, die sich zu den ruhigen Bestandsquartieren hin orientieren und diese funktional ergänzen. Parkplätze und Vorgartenzonen entlang der Achse werden zu Klimaausgleichs- und Retentionsflächen. Für dieses Szenario ist ein neuer gemischt genutzter, mehrgeschossiger Gebäudetypus zu entwickeln, der den wachsenden Bedarf an zentral gelegenen Produktionsstätten insbesondere für lokale Märkte bedient. Das Szenario 1 kommt mit relativ einfachen stadtplanerischen Verfahren aus, da das Zusammen- oder Umlegen von Grundstücken nicht erforderlich ist.

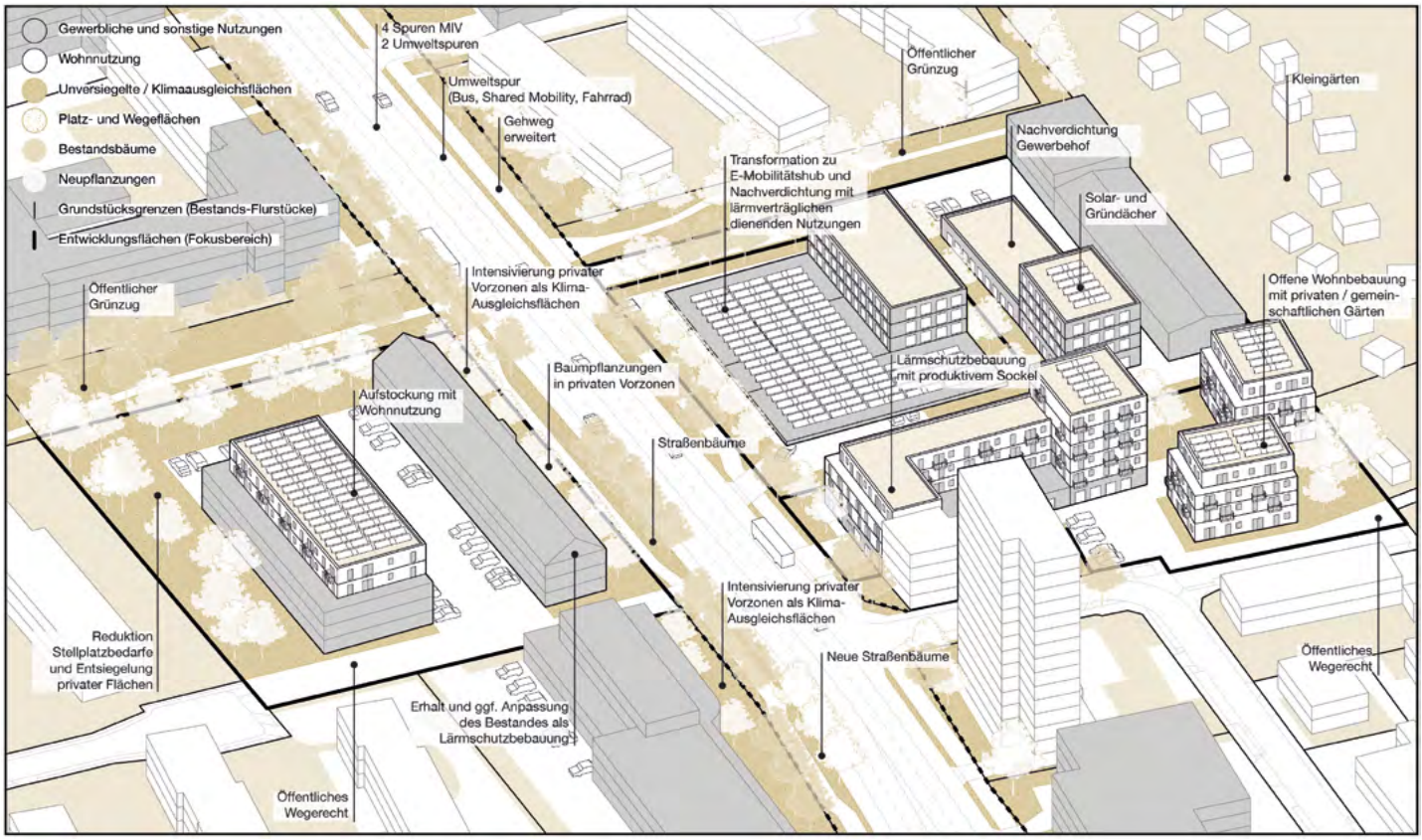


Abb. 59: Szenario 1 – Die Kieler Straße als Bewegungsraum und dienende Infrastruktur

Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn

Szenario 2 – Die Kieler Straße als Aufenthaltsraum und städtebauliche Entwicklungsachse

Die Kieler Straße wird stark transformiert, sodass eine städtebauliche Entwicklungsachse mit Aufenthaltsqualität und entschleunigter Mobilität entsteht. Die Fahrspuren werden auf zwei, stellenweise auf lediglich eine je Richtung reduziert, um die Barrierewirkung der Straße zu verringern. Begrünte Querungen, öffentliche Plätze und kleinteilige Nahversorgungsnutzungen an den Knotenpunkten verweben beide Straßenseiten. Obsolete Gebäude werden weitgehend zurückgebaut, Flächen neu geordnet und zur Straße hin mit gemischt genutzten, verdichteten Gebäuden überplant. In zweiter Reihe finden durchgrünte Wohnhöfe Platz. In diesem Szenario wird die umfangreiche Anwendung bodenrechtlicher Instrumente notwendig, um das Verhältnis von Straße und Gebäuden neu zu kalibrieren und sowohl Grundstücke als auch baurechtliche Vorgaben gemäß den geplanten Nutzungen zu gestalten.

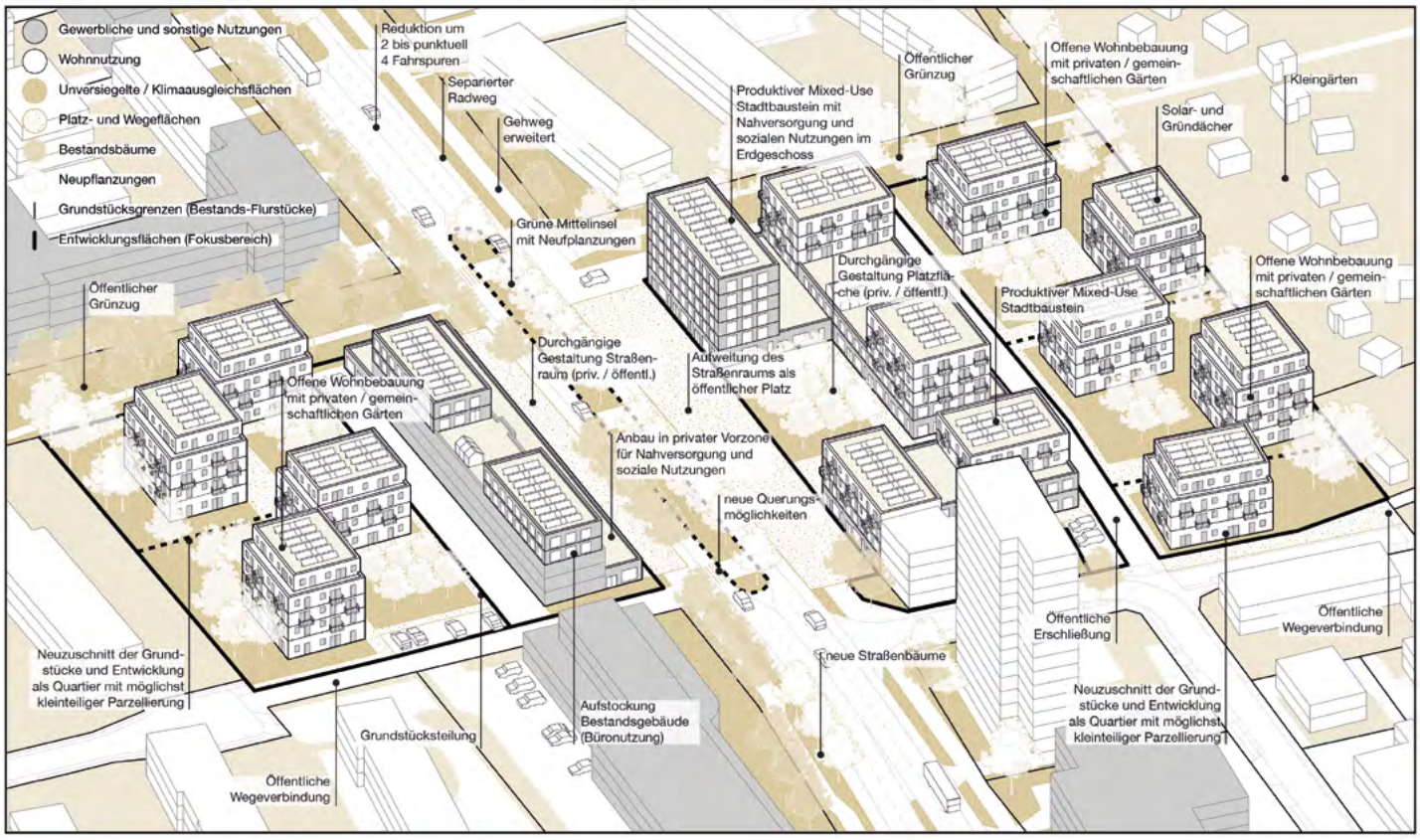


Abb. 60: Szenario 2 – Die Kieler Straße als Aufenthaltsraum und städtebauliche Entwicklungsachse

Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn

Auswertung des Planspiels

Stefan Rettich
Sabine Tastel

Für beide Szenarien wurde empfohlen, den Transformationsprozess auf den bereits vorhandenen Leitbildern für den Bezirk Eimsbüttel und dem in ihnen verankerten Wertekanon der Bezirksverwaltung aufzubauen. Ziel ist hier, ein breites politisches Mandat für einen Transformationsprozess sicherzustellen. Außerdem wird bei beiden Szenarien ein größerer, übergeordneter Kommunikationsprozess erforderlich sein (siehe 4.4), wie dies bei Projekten dieser Größe und Tragweite üblich ist. In diesem sollen Missstände, Gemeinwohlerfordernisse, Nutzungswünsche und gewerbliche Bedarfe aus dem Stadtteil definiert und in einem Leitbild für die weitere Entwicklung fixiert werden.

4.3

Das so erstellte „Leitbild Kieler Straße“ kann mit dem im Rahmen des Baulandmobilisierungsgesetzes eingeführten Instrument des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts zur Stärkung der Innenentwicklung (§ 176a BauGB) mit unter den Akteuren ausgehandelten konkreten Zielstellungen für die Entwicklung des Gesamtraums weiterqualifiziert werden. Anschließend erfordern die Szenarien jeweils unterschiedliche Entwicklungspfade:

Für das Szenario 1 (Abb. 61) – Die Kieler Straße als Bewegungsraum und dienende Infrastruktur – wurde vorgeschlagen, einen „Demonstrator“ zu entwickeln, der erstens verdeutlicht, dass große, gemischt genutzte Bausteine möglich sind und dieser Prototyp zweitens eine Strahlkraft entwickeln kann, die zur Nachahmung anregt. Wesentlich ist hier, dass bereits im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses des B-Planverfahrens auch das besondere Vorkaufsrecht (§ 25 BauGB) fixiert wird, um gegenüber den beteiligten Eigentümer*innen deutlich zu machen, dass hier hohe Maßstäbe angelegt werden und die Kommune sich die Option offen hält, über einen Zwischenerwerb geeignete und interessierte Entwickler in die Ausführung zu bringen. Auf dem Weg zur Umsetzung sollten die Ziele weiterverhandelt, konkretisiert und von Eigentümerseite in einem *Letter of Intent* zum Ausdruck gebracht werden. Diese informelle Ebene bildet die Grundlage für einen städtebaulichen Vertrag (§11 BauGB), nach dessen Inhalten der Satzungsbeschluss des B-Plans erfolgen kann.

Für das Szenario 2 (Abb. 62) – Die Kieler Straße als Aufenthaltsraum und städtebauliche Entwicklungsachse – wurde dagegen ein planungsrechtlicher Vorschlag für den Gesamtraum der Kieler Straße entwickelt, der auch den Vorschlag der Forschergruppe zum Einsatz des Sanierungsrechts aufgreift. Außerdem wurde das Szenario inhaltlich weitergedacht: Die Kieler Straße solle sich zur „Klimastraße“ entwickeln und damit als Blaupause für eine klimagerechte Entwicklung von Magistralen in Hamburg wie auch für ähnlich gelagerte Hauptverkehrsstraßen in deutschen Großstädten dienen. Neben klimatischen Aspekten wurde als Sanierungs- bzw. Transformationsgrund auch die Verbesserung gesundheitsbelastender Lebensbedingungen (Feinstaub, Autoabgase, Lärm etc.) angeführt sowie die Platzierung „neuer Infrastrukturen“. Unter Letzteren wurden Mobilitäts-Hubs genannt, die zum einen der Erschließung der Quartiere mit Mobilitätsträgern des Umweltverbundes dienen sollen, zum anderen aber auch neue Infrastrukturen der lokalen Energieproduktion und -versorgung mit erneuerbaren Energien bereitstellen. Des Weiteren wurde angeregt, ein Gymnasium, das offenbar im Stadtteil fehlt, an der Kieler Straße anzuordnen und aufgrund der damit verbundenen verkehrlichen Sicherheit der Schulwege eine Verringerung des MIV, insbesondere der Fahrtgeschwindigkeit einzuleiten. Insgesamt würde die Kieler Straße in ihrer Erschließungsfunktion dann mehr den Quell- und Zielverkehren des Stadtteils dienen und weniger der überörtlichen Erschließung. Auch würde sich der Nutzungsmix viel stärker an den Bedürfnissen des Stadtteils und dessen „neuen Infrastrukturbedarfen“ ausrichten. Ganz grundsätzlich sahen die Expert*innen die Kieler Straße als Schlüssel zu einer Transformation des Stadtteils – gelingt sie hier nicht, wird sich auch der gesamte Stadtteil nicht sinnfällig entwickeln lassen.

Für die Umsetzung wäre dafür allerdings mehr kommunaler Handlungsspielraum erforderlich, am besten unter Anwendung des Sanierungsrechts (§§ 136–164b BauGB), mit dem auch umfassende, bodenrechtliche Instrumente zur Verfügung stehen. Ob zur Entwicklung der Ziele zunächst ein städtebauliches Entwicklungskonzept zur Stärkung der Innenentwicklung (§ 176a BauGB) aufgesetzt werden sollte oder direkt mit einer vorbereitenden Untersuchung nach § 141 BauGB begonnen werden könnte, ist abhängig von den politischen Entscheidungsträgern im Bezirk und den politischen Akteuren auf Landesebene.

Mit Vorlage eines Sanierungsrahmenplans, dem Ausweis konkreter Sanierungsziele und einer Gebietskulisse des städtebaulichen Sanierungsgebiets könnten die Grundlagen für eine erfolgreiche Transformation der Kieler Straße in eine beispielgebende „Klimastraße“ gelegt werden. Neben dem Einfrieren der Grundstücks- und Immobilienpreise und somit der Eindämmung der Spekulationen wäre weitreichender Handlungsspielraum vorhanden, der bis zur Neuordnung von Erschließungsanlagen und Grundstückszuschnitten reicht.

Einschränkend wurde diskutiert, ob die städtebauliche Sanierungsmaßnahme, die eigentlich zu anderen Zwecken etabliert wurde, rechtssicher für alle anstehenden Transformationsaufgaben angewendet werden könnte oder ob es für deren Einrichtung nicht einer weitreichenderen Begründung bedürfe, insbesondere im Hinblick auf die Erfordernisse des Klimawandels. Es wurde daher empfohlen – wie bereits im Vorfeld des Planspiels angeregt –, die städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§§ 136–164b BauGB) hinsichtlich spezifischer Transformationsziele und -aspekte fortzuschreiben (siehe 4.5).

Externe Expert*innen des Planspiels:

Dirk Christiansen bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin
Michael Isselmann Planungsamtsleiter a. D., Bundesstadt Bonn
Kurt Reinken Geschäftsführer steg, Hamburg
Dr. Iris Reuther Senatsbaudirektorin, Freie Hansestadt Bremen
Christian Stupka GIMA, München eg, München
Alexander Wetzig Baubürgermeister a. D., Ulm
Jan Philipp Stephan Bezirksamt Eimsbüttel, Freie und Hansestadt Hamburg

Kieler Straße—Szenario 1

Die Kieler Straße als Bewegungsraum und dienende Infrastruktur

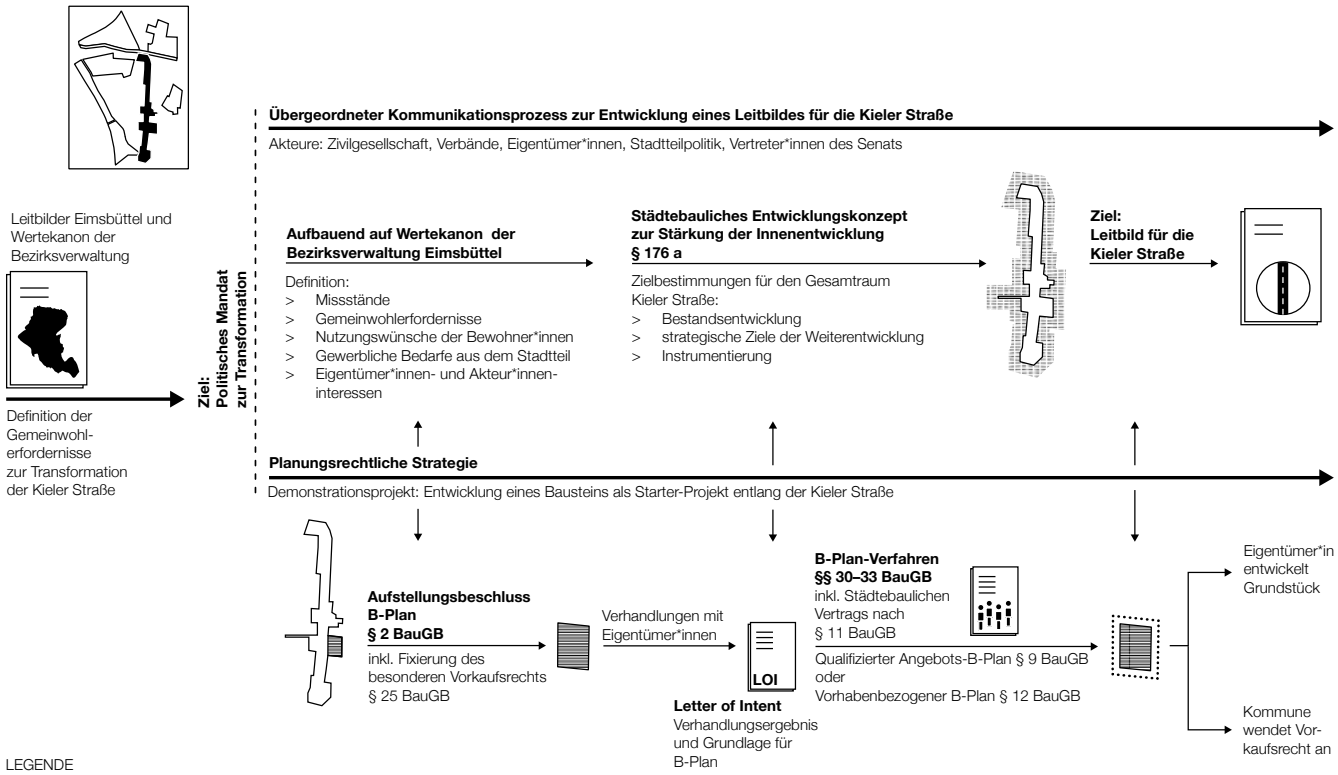
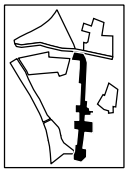


Abb 61–62: Auswertung Planspiel – Szenario 1 und 2
Steffan Rettich, Sabine Tastel

Kieler Straße—Szenario 2

Die Kieler Straße als Aufenthaltsraum und städtebauliche Entwicklungsachse



Leitbilder Eimsbüttel & Wertekanon der Bezirksverwaltung

Definition der Gemeinwohl-erfordernisse zur Transformation der Kieler Straße

Ziel: Politisches Mandat zur Transformation

Übergeordneter Kommunikationsprozess

Akteure: Zivilgesellschaft, Verbände, Eigentümer*innen, Stadtteilpolitik, Vertreter*innen des Senats

Aufbauend auf dem Wertekanon der Bezirksverwaltung Eimsbüttel und dem Magistralenkonzept der Stadt Hamburg

Leitbild für die Kieler Straße

Kieler Straße als „Klimastraße“

soweit politisch erforderlich

Städtebauliches Entwicklungskonzept zur Stärkung der Innenentwicklung § 176a

Zielbestimmungen für den Gesamtraum Kieler Straße:

> Bestandsentwicklung
> strategische Ziele der Weiterentwicklung
> Instrumentierung

Ziel: Vorbereitende Untersuchung einleiten

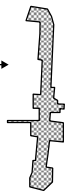
Planungsrechtliche Strategie

Städtebauliche Sanierungs- und Transformationsmaßnahme §§ 136–164b BauGB

Verhandlung

Vorbereitende Untersuchungen § 141 BauGB

> Definition der Missstände, v. a. bezogen auf Klimaaspekte
> Auslegung der Gemeinwohlerfordernis
> Sicherung der Daseinsvorsorge
> Relevante Themen: Energie, Bildung, soziale Infrastruktur, Gesundheit



Sanierungs- und Transformations-satzung § 142 BauGB

Festlegung Sanierungs- und Transformationsgebiet
Aufstellung Sanierungs- und Transformations-rahmenplan

> Kleinteilige Nutzung festlegen
> Gemeinwohlorientierte und klimaadaptive Aspekte verankern
> Bei Bedarf: Anpassung der Erschließungsanlagen und Grundstücke
> Einfrieren der Grundstücks- und Immobilienpreise

Verhandlungen mit den Eigentümer*innen

Neusortierung & Transformation entsprechend dem Rahmenplan und den Sanierungs- und Transformationszielen

Modellvorhaben: Kieler Straße als „Klimastraße“

LEGENDE

- Städtebauliches Entwicklungskonzept zur Stärkung der Innenentwicklung § 176a BauGB
- Vorbereitende Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB
- Sanierungs - und Transformationsgebiet

Kommunikative und informelle Gemeinwohl-instrumente

Anamarija Batista
Julia Siedle

Im Rahmen des Planspiels wurden ausgewählte kommunikative und informelle Planungsinstrumente ausführlich diskutiert. Zwischen den anwesenden Expert*innen bestand Konsens darüber, dass diesen Instrumenten eine bedeutende Rolle zukommt und ihr Einsatz strategisch gestaltet werden sollte. Die Vorschläge bildeten ein breites Spektrum ab: von einer breit angelegten und über einen längeren Zeitraum andauernden öffentlichen Debatte bestimmter Themen, wie zum Beispiel der Reduzierung von Fahrspuren auf der Kieler Straße, bis hin zu einer konzeptuellen Erarbeitung von Transformationsvorschlägen durch die Verwaltung, die dann im Rahmen eines kommunikativen Prozesses verhandelt und weiter ausgearbeitet werden sollen. Für beide Szenarien können den Expert*innen zufolge strategisch eingesetzte Treiberprojekte wichtige Impulse geben. Als Beispiel wurde hier die Positionierung einer Schule an der Magistrale genannt. Solche Treiber sollen vor allem das Bewusstsein für aktuelle Problematiken erhöhen und Überlegungen seitens der beteiligten Akteur*innen anstoßen. Im Falle der oben genannten Schule könnte das die Neukodierung der Kieler Straße sein – die ja nunmehr zum Schulweg wird.

Wichtig bei diesem Prozess ist die Erarbeitung einer Kommunikationsstruktur, die die Konsultation bestimmter Akteur*innen im Transformationsprozess strategisch vorsieht. Eine solche Vorgehensweise soll zugleich transparent sein und die Erarbeitung konkreter Lösungen vorantreiben, zumal die Ergebnisse entscheidend für die Auswahl und Anwendung bodenpolitischer Instrumente sein können. Zu den wichtigsten Formaten, die im Planspiel benannt wurden, zählen die Erarbeitung informeller Planwerke als gesellschaftliche *Letters of Intent* (LOI), öffentliche Veranstaltungsreihen, Reallabore, Kunst im öffentlichen Raum, Kommunikationsprozesse und Workshops innerhalb der Verwaltung und mit beteiligten Akteur*innen, gut aufbereitetes Informationsmaterial sowie (digitale) Umfragen. Die Kommunikationsstrategie sollte frühzeitig geplant und festgelegt werden.

4.4

Foto: Universität Kassel

Städtebauliche Sanierungs- und Transformations-maßnahme

Stefan Rettich
Sabine Tastel

4.5

Es ist heute kaum mehr vorstellbar, dass gründerzeitliche Bausubstanz in den 1960er Jahren Spielball der Spekulation war und lediglich als Grundstücksressource für Ersatzbauten mit höherer baulicher Auslastung betrachtet wurde. Eine Trendwende erfolgte erst mit Aufkommen des modernen Denkmalschutzes. Insbesondere infolge des europäischen Denkmalschutzjahres 1975 mit seinem bahnbrechenden Slogan „Eine Zukunft für unsere Vergangenheit“ (Petzet 1975) kam es auch in Deutschland zu einem Umdenken, verbunden mit dem Auf- und Ausbau des Sanierungsrechts als Teil des *Besonderen Städtebaurechts* im BauGB. Die städtebauliche Sanierungsmaßnahme und das damit verbundene Leitbild der behutsamen Stadterneuerung gilt bis heute als Erfolgsmodell und erfuhr nach der Wiedervereinigung eine Renaissance in den Städten der neuen Bundesländer. Auch hier konnte ein Großteil der gründerzeitlichen Bausubstanz gerettet werden. Heute kommt das Sanierungsrecht aber kaum mehr zum Einsatz.

Das könnte sich mit den wachsenden Transformationsaufgaben obsoleter Strukturen ändern. Allerdings zielte die städtebauliche Sanierungsmaßnahme in der Regel auf die Ertüchtigung des Bestands zugunsten vorhandener Nutzungen sowie der Bestandsnutzer*innen. Die Transformation obsoleter Architekturen und Systeme bedarf dagegen stärkerer Eingriffe. Neue Nutzungen mit in der Regel neuen Nutzer*innen und Akteur*innen sind hier das Ziel. Das Sanierungsrecht mit seiner eingespielten Verfahrensweise bietet sich also als rechtssicheres Instrument an; es erscheint aber geboten, Aufgaben der Transformation zu ergänzen. Darüber hinaus sind im bestehenden Sanierungsrecht bereits Missstände aufgeführt, die auf die energetische Beschaffenheit des Gebiets sowie auf die Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung abheben. Diese Aspekte sollten aber deutlicher und als zentrale Ziele der Maßnahme im Gesetz verankert werden.

Von besonderem Interesse ist zudem das umfängliche bodenpolitische Instrumentarium, das mit der Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme zur Verfügung steht. Sie eignet sich damit für unterschiedliche räumlich-funktionale Kontexte, Akteur*innenkonstellationen und Aufgaben. Idealerweise sollte das Baugebot (§ 176 BauGB) ebenfalls um eine Transformationskomponente ergänzt werden, damit auch ein Instrument gegen die Spekulation mit leerstehenden Immobilien anwendbar ist.

Der erste Teil des *Besonderen Städtebaurechts* sollte also in *Städtebauliche Sanierungs- und Transformationsmaßnahme* (§§ 136–164b BauGB) sowie § 176 BauGB in *Bau- und Transformationsgebot* umbenannt und mit entsprechenden Inhalten ergänzt werden.

Foto: Stefan Rettich

Rückblick und Ausblick

5.

Der offizielle Start des Projektes Anfang 2020 fiel zusammen mit dem Ausbruch der Covid-Pandemie. In den Vorarbeiten und Arbeitsthesen spielte die Auswirkung der Digitalisierung auf den Einzelhandel und die Arbeitswelt zwar schon eine zentrale Rolle, aber mit der danach einsetzenden Dynamik und deren Ausweitung auf andere Segmente wie Liefer- und Streamingdienste konnte in dieser Tragweite nicht gerechnet werden. Wegen wachsender Leerstände von Handelsimmobilien, insbesondere der Kaufhäuser, hat der Bund sogar das Förderprogramm *Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren* aufgelegt. Die Kirchen haben den ersten Schock überwunden und verstanden, dass sie auf den extremen Mitgliederschwund reagieren müssen. Bundesweit entwickeln sie durchdachte Strategien für eine gemeinwohlorientierte Nachnutzung ihrer städtebaulich prägenden Gebäude, auch wenn diese zu großen Teilen privatisiert werden müssen. Im Kirchenkreis Hamburg-West/Südholstein wird sogar das Experiment gewagt, alle Bestände zu erhalten und über Nachverdichtungen kircheneigener Flächen oder durch Umwandlung obsoleter Friedhofsteile in Bauland eine Querfinanzierung zu erreichen.

Zu einem der bedeutendsten Politikfelder ist inzwischen der Klimawandel geworden. Er hat zu wachsender Polarisierung in der Gesellschaft geführt, aber auch, wie erwartet, zu positiven Entwicklungen bei der Verkehrswende. In der Pandemie wurden viele Experimente gestartet, wie Pop-Up-Radwege oder temporäre Straßensperrungen, die sich verstetigt haben – in Hamburg wurde beispielsweise der Jungfernstieg dauerhaft für den MIV gesperrt. Auch die Energiekrise wirkt sich positiv auf die Verkehrswende aus: Mit dem 9-Euro-Ticket haben viele Personen in ihrem Mobilitätsalltag erstmals den Umstieg auf die Schiene oder den Bus getestet, mit Einführung des 49-Euro-Tickets werden nun dauerhafte Effekte auf das Pendlerverhalten erwartet. Das führt zu Entlastungen und Obsoleszenzen auf den Straßen, insbesondere beim ruhenden Verkehr.

In Hannover ist geplant, den City-Ring verkehrsgerechter umzubauen und mit mehr Grün auszustatten. In Hamburg ist mit den Magistralen Ähnliches geplant, und ebenfalls in Hamburg wird ein innerstädtisches Parkhaus von einer Genossenschaft in den Gröninger Hof (Gröninger Hof 2022) transformiert.

Viele dieser Vorhaben waren schon vor Projektbeginn in Planung, aber die Raumwirkung der Megatrends Digitalisierung, Klimawandel oder Wandel der Religiosität auf die identifizierten Gebäude- und Flächentypen hat sich bestätigt und zudem im Untersuchungszeitraum deutlich an Dynamik gewonnen – die Transformation der Obsoleten Stadt ist also in vollem Gange. Was noch fehlt, ist das Bewusstsein dafür, dass sich diese Transformation vor einem systemischen Hintergrund vollzieht und in bestimmten Stadtteilen und Quartieren, wo sich urbane Obsoleszenzen häufen, stärker zum Tragen kommen wird. Es ist außerdem in der Fachwelt und der breiten Öffentlichkeit noch nicht angekommen, dass dies in wachsenden Großstädten keine Problemquartiere sein werden, sondern Potenzialräume, in denen eine gemeinwohlorientierte, klimagerechte Transformation prototypisch vorangetrieben werden kann. Dafür bietet die Studie probate Instrumente, die von einem Monitoring anhand georeferenzierter Daten (Inventur und Modellannahmen) über einen Gemeinwohlkompass zur sozial-ökologischen Orientierung bis hin zu planungsrechtlichen Instrumenten zur konkreten Umsetzung reichen. Dafür sollten die Kommunen wieder verstärkt auf das Sanierungsrecht zurückgreifen. An die Bundespolitik ergeht der Apell, das Sanierungsrecht als *Städtebauliche Sanierungs- und Transformationsmaßnahme* fortzuschreiben.

Wir danken ...

Wir danken allen Expert*innen, die uns für Interviews zur Verfügung standen oder sich mit ihrer Expertise in den multiplen Werkstätten und dem Planspiel aktiv in das Projekt eingebracht haben. Insbesondere gilt unser Dank den Planungsämtern der Hamburger Bezirke Eimsbüttel und Hamburg-Nord für ihre Unterstützung des Projekts und die Bereitstellung der erforderlichen Daten. Der Ansatz einer transformativen Forschung, der eine konkrete Wirkung auf den Planungsalltag und die Verbesserung der Lebensbedingungen in unseren Städten entfalten will, wäre ohne dieses vielfältige fachliche Engagement nicht möglich gewesen.

Anhang

A.1 Publikationen

Alexander, C.; Schmidt, A. (2021):
Raumpotentiale für eine nachhaltige Stadtentwicklung – Interdisziplinäre Perspektiven auf potentiell obsolete Stadtstrukturen.
In: Gotthard Meinel et al. (Hg.): Flächennutzungsmonitoring XI Berlin: Rhombos, IÖR Schriften 79, S. 39–50.

Alexander, C. (2021):
Shox and the City.
In: Raumplanung 6-2021, S. 48.

Alexander, C. (2021):
Nachhaltige Stadtentwicklung.
In: Thomas Veith; Christiane Conrads; Florian Hackelberg (Hg.): ESG in der Immobilienwirtschaft – Praxishandbuch für den gesamten Immobilien- und Investitionszyklus. Haufe Verlag, Freiburg, S. 579–591.

Batista, A.; Siedle, J. (2023):
Zur Frage der Umnutzung obsoleter Räume: wie Kommunikationsräume physische Räume prägen.
In: Planerin, Mitgliedsfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung 2/2023, S. 24–27

Batista, A.; Siedle, J.; Tastel, S. (2021):
Ein systemischer Blick auf die Obsoleszenz.
In: dérive 83, S. 38–45.

Beucker, N.; Rettich, S.; Tastel, S. (2022):
Obsolete Systeme. Ressourcen für die zirkuläre Stadt.
In: architheses, Schweizer Architekturzeitschrift 2/2022, S. 4–11.

Rettich, S. (2021):
Urbane Obsoleszenzen.
In: Doris Kleilein, Friederike Meyer (Hg.): Die Stadt nach Corona. Jovis, Berlin, S. 49–63.

Rettich, S. (2021):
Urban Obsolescences.
In: Doris Kleilein, Friederike Meyer (Hg.): Post-pandemic Urbanism. Jovis, Berlin, S. 49–63.

Rettich, S. (2021):
Memorandum Urbane Resilienz –- Nationale Stadtentwicklungspolitik (Co-Autor)
In: Bundesministerium des Innern (Hg.): Memorandum Urbane Resilienz – Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt. Berlin, S. 80–97.

Rettich, S. (2021):
Space matters: Nach der Pandemie ist vor der nächsten Krise – auch im Städtebau.
In: Bundesministerium des Innern (Hg.): Memorandum Urbane Resilienz – Wege zur robusten, adaptiven und zukunftsfähigen Stadt. Berlin, S. 18–23.

Rettich, S. (2021):
Neues Leitbild? Altes Leitbild! – Nachhaltigkeit benötigt Substrategien.
In: Planerin, Mitgliedsfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung 1/2021, S. 5–8.

Rettich, S. (2021):
Ressourcen für morgen – Das Potenzial der Obsoleszenz für die Stadtentwicklung.
In: Politik & Kultur – Zeitung des Deutschen Kulturrates 2/2021, S. 29.

Rettich, S. (2023 i.E.):
Die zirkuläre Stadt – das Potential obsoleter Bestandsbauten für die Zukunft der Städte.
In: HALLE 14 (Hg.): Future of the Cities.

Rettich, S.; Tastel, S. (2023):
Die zirkuläre Stadt – urbane Obsoleszenz.
In: Stadtbauwelt 237, S.64–69.

Rettich, S.; Tastel, S. (2023 i. E.):
Urbane Obsoleszenzen – Zukünftige Transformationsfelder erkennen und vor Spekulationen schützen.
In: Uwe Altrock et al. (Hg.): Stadterneuerung und Spekulation, Jahrbuch Stadterneuerung 2022/23. Springer Verlag, Wiesbaden.

A.2 Literaturverzeichnis

Aberdeen (2010): Aberdeen Research – ImmobilienFOKUS. Leerstandsproblematik bei Büroimmobilien – eine Analyse der C-Flächen. Frankfurt.

Berlin – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2014): Bericht zum Stand der Umsetzung des Friedhofsentwicklungsplans (FEP) 2006. Berlin, S. 12.

Berlin (2023): Molkenmarkt. [online] https://molkenmarkt.berlin.de/ [12.03.2023].

Beste, Jörg (2014): Kirchen geben Raum. Empfehlungen zur Neunutzung von Kirchengebäuden. StadtBauKultur NRW. Gelsenkirchen, S. 7, 9.

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017): Online-Handel – Mögliche räumliche Auswirkungen auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren. BBSR-Online-Publikation Nr. 08/2017. Bonn.

BMI – Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2021): Innenstadtstrategie. Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ. Beirat Innenstadt beim BMI. Berlin.

Bohlken, E. (2018): Das Gemeinwohl. Orientierungsmaßstab der Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung (IzR) (5/2018). Bonn, S. 8–15.

Bohne, R. (2018): Dem Gemeinwohl verpflichtet. Nachhaltige Stadtplanung. In: Politik & Kultur. [online] https://kulturrat.de/unkategorisiert/dem-gemeinwohl-verpflichtet/ [05.01.2021].

BPB – Bundeszentrale für politische Bildung (2009): Das Lexikon der Wirtschaft. Bonn.

Burgdorff, F. (2016): Das Gemeinwohl – ein altes Fundament für neue Entwicklungen. In: Bauwelt 24.2016, Stadtbauwelt 2010. Berlin, S.14–21.

destatis (2021): Pressemitteilung Nr. 404 vom 26. August 202. [online] https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/08/PD21_404_61.html [12.03.2023].

destatis (2023): Konjunkturindikatoren – Erwerbstätige im Inland nach Wirtschaftssektoren. Nach: Ergebnisse der Erwerbstätigenrechnung im Rahmen der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR). [online] https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/Lange-Reihen/Arbeitsmarkt/lrerw13a.hthttps://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/Lange-Reihen/Arbeitsmarkt/lrerw13a.htmlml [27.01.2023].

EKD – Evangelische Kirche Deutschland, Deutsche Bischofskonferenz (2018): Langfristige Projektion der Kirchenmitglieder und des Kirchensteueraufkommens in Deutschland. Eine Studie des Forschungszentrums Generationenverträge an der Albert-Ludwig-Universität Freiburg. Hannover, Bonn, S. 8.

FHH – Freie und Hansestadt Hamburg (2016): Ohlsdorf 2050. Hamburg, S. 15.

FHH – Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Eimsbüttel (o. J.): Bezirksentwicklungsplanung 2021–2026 – Eimsbüttel lebenswert gestalten. Hamburg, S. 8.

Bauer, W. et al. (Hg.) (2020): Beschäftigung 2030 – Auswirkungen von Elektromobilität und Digitalisierung auf die Qualität und Quantität der Beschäftigung bei Volkswagen. Fraunhofer IAO. Kurzfassung, S. 2. [online] https://www.iao.fraunhofer.de/content/dam/iao/images/iao-news/beschaeftigung-2030-kurzfassung.pdf [07.03.2021].

Deutscher Bundestag (2017): Dokumentation. Flächenverbrauch in Deutschland. WD7-3000-163/17.

Geels, F. W. (2002): Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: A multi-level perspective and a case-study. In: Research Policy 31 (8/9), S. 1257–1274.

Gennies M., (2021): Konzeptverfahren als Instrument einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung. In: ISR Impulse Online /68, Technische Universität Berlin, Fakultät VI: Planen, Bauen, Umwelt Institut für Stadt- und Regionalplanung. Universitätsverlag der TU Berlin, Berlin.

Glaser, B. G.; Strauss, A. L. (2005): Grounded theory. Strategien qualitativer Forschung. 2. korrigierte Auflage. Huber, Bern.

Goebel, E. (2015): Wirtschaftlichkeit im deutschen Friedhofswesen. IKH – Institut für kommunale Haushaltswirtschaft. Helsa, S. 27.

Gröninger Hof (2022): Gröninger Hof. Gemeinsam für urbane Lebensqualität. [online] https://groeninger-hof.de/ [28.03.2023].

Hamburg – Magistrale Nord (2023): Gutachten für die Entwicklung der Magistrale. [online] https://www.hamburg.de/magistrale-nord [13.03.2023].

Hamburg – Magistralen-Masterplan: Aktuelles zur Magistralenentwicklung. Ein Masterplan für Hamburgs Magistralen. [online] https://www.hamburg.de/magistralen/15981792/masterplan-magistralen [13.03.2023].

Hamburg – U5 (2022): U5 Hamburg – Neue U-Bahn-Linie für Hamburg. [online] https://www.hamburg.de/u5/ [28.01.2023].

Hornbogen, M.-L. (2014): Heute Friedhof – und morgen?. In: vhw FWS 3/Mai–Juni 2014, vhw – Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e. V. Berlin, S. 163–166.

Horx, M. (2011): Das Megatrend-Prinzip. Wie die Welt von morgen entsteht. Deutsche Verlags-Anstalt, München, S. 9.

IAB – Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (2015): Aktuelle Berichte – Industrie 4.0 und die Folgen für Arbeitsmarkt und Wirtschaft, 16/2015. Nürnberg, S. 3.

infas et al. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

infas et al. (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht. Metropolregion Hamburg und Hamburger Verkehrsverbund GmbH. Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin, S. 35 f.

A.2 Literaturverzeichnis

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (2015): Industrie 4.0 und die Folgen für Arbeitsmarkt und Wirtschaft, Bericht 16/2015, S. 1. [online] http://doku.iab.de/aktuell/2015/aktueller_bericht_1516.pdf [07.03.2021].

Jansen, H. et al. (2018): Out of Office. Umbau von Büroimmobilien und Büroparks. StadtBauKultur NRW, Gelsenkirchen, S. 6.

KBA – Kraftfahrtbundesamt (2020): Anteil von Elektroautos am Bestand der Personenkraftwagen in Deutschland von 2018 bis 2020 und Prognose bis 2030. In: statista 2023. [online] https://de-1statista-1com-196zxkcpk0694.han.ub.uni-kassel.de/statistik/daten/studie/1202904/umfrage/anteil-der-elektroautos-am-pkw-bestand-in-deutschland/ [13.03.2023].

Kuckartz, Udo (2016): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 3. überarbeitete Auflage. Beltz, Weinheim.

Lamnek, S. (2005): Qualitative Sozialforschung. 4., vollständig überarbeitete Auflage. Belz, Weinheim.

Ludwigshafen (2023): Helmut-Kohl-Allee/Stadtstraße. [online] https://ludwigshafen-diskutiert.de/helmut-kohl-allee_stadtstraße [13.03.2023].

Meyhöfer, D. (Hg.) (2020): Put People First. Bericht vom internationalen Bauforum 2019, Magistralen in Hamburg. Jovis, Berlin.

Misoch, S. (2015): Qualitative Interviews. Walter de Gruyter, Berlin.

Münkler, H.; Fischer, K. (Hg.) (2015): Gemeinwohl und Gemeinsinn. Rhetoriken und Perspektiven sozial-moralischer Orientierung. Forschungsberichte der interdisziplinären Arbeitsgruppe „Gemeinwohl und Gemeinsinn“ der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften, Band 2. Berlin.

Naisbitt, J. (1984): Megatrends – 10 Perspektiven, die unser Leben verändern werden. Hestia, Bayreuth, S. 13–14.

Petzet, Michael (Hg.) (1975): Eine Zukunft für unsere Vergangenheit. Denkmalschutz und Denkmalpflege in der Bundesrepublik Deutschland. Europäisches Denkmalschutzjahr 1975. Prestel, München.

PlanBude (2015): St. Pauli Code, Außen-GbR PlanBude. [online] https://planbude.de/st-pauli-code/ [28.01.2023].

Rettich, S. (2017): Berlin denkt weiter. In: Garten + Landschaft 5/2017, München, S. 42–45.

Schneidewind, U.; Singer-Brodowski, M. (2014): Transformative Wissenschaft: Klimawandel im deutschen Wissenschafts- und Hochschulsystem. In: Schneidewind, U: Die große Transformation. Einführung in die Kunst gesellschaftlichen Wandels. 3. Auflage. Fischer, Frankfurt am Main, S. 430 f.

SPD – Landesorganisation Hamburg; Bündnis 90/ Die Grünen – Landesverband Hamburg (2020): Zuversichtlich, solidarisch, nachhaltig – Hamburgs Zukunft kraftvoll gestalten. Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft, S. 97. [online] https://www.spd-hamburg.de/fileadmin-hamburg/user_upload/Koalitionsvertrag2020.pdf [13.03.2023].

statista (2017): Warum kaufen Sie manchmal lieber im Internet als im Geschäft?. Statista GmbH. [online] https://de.statista.com/statistik/daten/studie/219677/umfrage/gruende-fuer-online-shopping/ [27.01.2023].

Ulm (2023): Ulms Neue Mitte. [online] https://www.ulm.de/tourismus/stadtgeschichte/schicksalstage-und-orte/neue-mitte [13.03.2023].

Umweltbundesamt (2021): CarSharing nutzen. [online] https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/carsharing-nutzen#unsere-tipps [27.01.2023].

Vogel, H.-J. (1972): Bodenrecht und Stadtentwicklung. In: Neue Juristische Wochenschrift 35/1972. Verlag C. H. Beck, München, S. 1544.

WBGU (2016): Der Umzug der Menschheit. Die transformative Kraft der Städte. [online] https://www.wbgu.de/de/publikationen/publikation/der-umzug-der-menschheit-die-transformative-kraft-der-staedte [08.01.2023].

A.3 Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Foto S. 5, Nicolas Beucker
Abb. 02: Transition Cycle, Team Obsolete Stadt
Abb. 03: Foto S. 10–11, Julia Siedle
Abb. 04: Foto S. 18–19, Universität Kassel
Abb. 05: Megatrend-Map, Stefan Rettich, Sabine Tastel
Abb. 06: Matrix der Obsoleten Stadt, Stefan Rettich, Sabine Tastel
Abb. 07: Foto S. 26, Julia Siedle
Abb. 08: Stadtschema der Obsoleten Stadt, Stefan Rettich
Abb. 09: Foto S. 29, Universität Kassel
Abb. 10: Mehr-Ebenen-Perspektive Arbeit, Marius Gantert, Stefan Rettich, Sabine Tastel (nach Geels und Shot 2007)
Abb. 11: Mehr-Ebenen-Perspektive Handel, Clemens Brück, Marius Gantert, Stefan Rettich, Sabine Tastel (nach Geels und Shot 2007)
Abb. 12: Mehr-Ebenen-Perspektive Mobilität, Marius Gantert, Stefan Rettich, Sabine Tastel (nach Geels und Shot 2007)
Abb. 13: Mehr-Ebenen-Perspektive Religiosität, Marius Gantert, Stefan Rettich, Sabine Tastel (nach Geels und Shot 2007)
Abb. 14: Gemeinwohlkompass, Anamarija Batista, Nicolas Beucker, Julia Siedle, Anika Schmidt
Abb. 15: Gemeinwohlmatrix, Anamarija Batista, Nicolas Beucker, Julia Siedle, Anika Schmidt
Abb. 16: Foto S. 43, Nicolas Beucker
Abb. 17: Foto S. 45, Stefan Rettich
Abb. 18: Taxonomie der Obsoleten Stadt, Marius Gantert, Julia Siedle
Abb. 19: Typenstichprobe: Einkaufszentrum, Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn
Abb. 20: Grafische Analyse, Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn
Abb. 21: Quervergleich der untersuchten Typen, Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn
Abb. 22: Prototyp eines Einkaufszentrums, Lea Nolte, Universität Kassel
Abb. 23: Beispielhafte Bestandstransformation Einkaufszentrum (A), Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn
Abb. 24: Beispielhafte Bestandstransformation Einkaufszentrum (B), Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn
Abb. 25: Akteur*innen-Mapping Tankstelle, Nicolas Beucker, Clemens Brück, Anika Schmidt, Dorothee Volker
Abb. 26: Akteur*innen-Mapping Friedhof, Nicolas Beucker, Clemens Brück, Anika Schmidt, Dorothee Volker
Abb. 27: Akteur*innen-Mapping Nachkriegskirche, Nicolas Beucker, Clemens Brück, Anika Schmidt, Dorothee Volker
Abb. 28: Foto S. 59, Universität Kassel
Abb. 29: Ausgewählte Inventurkarten, Stefan Rettich, Sabine Tastel
Abb. 30: Übersicht Modellannahmen, Stefan Rettich, Sabine Tastel
Abb. 31: Modellannahme für Parkplätze, Stefan Rettich, Sabine Tastel
Abb. 32: Modellannahme für Bankfilialen, Stefan Rettich, Sabine Tastel
Abb. 33: Übersichtsplan perspektivischer Obsoleszenzen, Stefan Rettich, Sabine Tastel
Abb. 34: Die Innere Stadt, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 35: Häufungen potenzieller Obsoleszenzen, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 36: 24 perspektivische Potenzialräume in Hamburg, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 37: 3 von 24 Potenzialräumen und ihre potenziell obsoleten Typen, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 38: Foto S. 76–77, Universität Kassel

Abb. 39: Lage des Potenzialraums Stellingen im Stadtkontext, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 40: Lage des Potenzialraums Stellingen im Bezirkskontext, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 41: Übersichtsgrafik Potenzialraum Stellingen, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 42: Isometrie des Potenzialraums Stellingen, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 43–45: Ausgewählte Steckbriefe perspektivischer Obsoleszenzen, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 46: Transformierbarkeit perspektivischer Obsoleszenzen in Stellingen, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 47: Lesart des Potenzialraums Stellingen, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 48: Foto S. 95, Universität Kassel

Abb. 49: Foto S. 96, Universität Kassel

Abb. 50: Marktorientiertes Leitbild: Stellingen – Stadtteil der Herzen, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 51: Gemeinwohlorientiertes Leitbild: Stellingens neue Kraftzentren, Marius Gantert, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 52: Ein Leitbild für Stellingen, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 53–55: Auswahl an Planungs- und bodenrechtlichen Instrumenten, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 56: Gemeinwohlinstrumente, Anamarija Batista, Julia Siedle

Abb. 57: S. 114, Stefan Rettich

Abb. 58: Szenarien im Vergleich, Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn

Abb. 59: Szenario 01 – Die Kieler Straße als Bewegungsraum und dienende Infrastruktur, Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn

Abb. 60: Szenario 02 – Die Kieler Straße als Aufenthaltsraum und städtebauliche Entwicklungsachse, Marius Gantert, Julia Siedle, Elias Eichhorn

Abb. 61-62: Auswertung des Planspiels – Szenario 1 und 2, Stefan Rettich, Sabine Tastel

Abb. 63: Foto S. 125, Universität Kassel

Abb. 64: Foto S. 128–129, Stefan Rettich

A.4 Biografien

M.A. MBA Constantin Alexander (*1983)

ist studierter Ökonom (MBA) und Politikwissenschaftler (M.A.) mit einem analytischen Fokus auf Nachhaltigkeit. Nach seiner langjährigen Arbeit als Journalist, unter anderem für den NDR, dpa, WirtschaftsWoche und den Madsack-Verlag, wechselte Alexander 2014 die Branche: Er berät seitdem Unternehmen, Verwaltungen und Politiker*innen in den Bereichen Kommunikation, Nachhaltigkeit und Analytik. Seit 2017 hat er einen Lehrauftrag für nachhaltige und kreative Stadtentwicklung am Institut für Soziologie und Kulturorganisation der Leuphana Universität Lüneburg. Für seine Projekte im hannoverschen Quartier Ihme-Zentrum wurde er mit dem Netzwerk-Recherche-Preis für gemeinwohlorientierten Journalismus ausgezeichnet und für den Deutschen Lokalen Nachhaltigkeitspreis nominiert.

MMag. Anamarija Batista

ist eine erfahrene interdisziplinäre Forscherin und Kuratorin, die an der Schnittstelle von Kunst, Architektur und Wirtschaft arbeitet. Als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Kunsttheorie und Kulturwissenschaften der Akademie der bildenden Künste in Wien erforscht sie das Projekt „Collective Utopias of Post-War Modernism: Die Adriaküste als Freizeit- und Verteidigungsparadies“, gefördert durch das PEEK-Programm. Sie ist Mitherausgeberin von *Rethinking Density: Art, Culture and Urban Practices* (Berlin: Sternberg Press, 2017) *und Coercion and Wage Labour: Exploring Labour Relations Through History and Art* (London: UCL, 2023) sowie die Herausgeberin von *Notions of Temporalities in Artistic Practice* (Berlin und Boston: De Gruyter, 2022).

Prof. Dipl.-Des. Nicolas Beucker (*1970)

ist seit 2005 Professor für public & social design an der Hochschule Niederrhein. Er studierte Industrial Design an der Universität Essen und sammelte von 2000 bis 2005 Erfahrungen über menschzentriertes Entwerfen am Institut für Ergonomie und Designforschung der Universität Duisburg-Essen. An der Hochschule Niederrhein lehrt und forscht er heute über öffentliche Räume und gesellschaftszentrierte Gestaltungsmethoden. Beucker leitet das von ihm gegründete Kompetenzzentrum Social Urban Design (SOUND) der Hochschule Niederrhein. Von 2008 bis 2013 war er Dekan des Fachbereichs Design der Hochschule Niederrhein.

B.A. Clemens Brück (*1987)

hat Kommunikationsdesign in Düsseldorf, Barcelona und Krefeld studiert. Neben der Selbstständigkeit mit eigenem Designstudio gestaltet er als Teil des Künstlerkollektivs *betont.es* den öffentlichen Raum mit grafisch-abstrakten Wandgestaltungen. Als wissenschaftlicher Mitarbeiter forscht er seit 2020 an der Hochschule Niederrhein im SOUND und unterstützt das Team bei gestalterischen Umsetzungen.

Dipl.-Ing. MRes Marius Gantert (*1984)
ist Architekt und Städtebauer. 2011 gründete er mit drei weiteren Partnern in Berlin das Büro Teleinternetcafe Architektur und Urbanismus, das sich an der Schnittstelle von Architektur und Städtebau mit prozesshaften und kooperativen Entwicklungsstrategien für die Quartiersentwicklung befasst. Von 2012 bis 2014 lehrte er am Fachgebiet Internationaler Städtebau am Karlsruher Institut für Technologie, 2015 bis 2018 war er als Koordinator des Forschungsprojektes „Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur“ an der Universität Stuttgart tätig, und 2017/2018 lehrte er im Rahmen einer gemeinschaftlich geführten Vertretungsprofessur am Fachgebiet Stadtplanung und Entwerfen der Technischen Universität Darmstadt.

Prof. Dipl.-Ing. Stefan Rettich (*1968)
ist Architekt und Professor für Städtebau an der Universität Kassel. Von 2011 bis 2016 war er Professor für Theorie und Entwerfen an der Hochschule Bremen, zuvor lehrte er vier Jahre am Bauhaus Kolleg in Dessau. Er ist Gründungspartner und Mitinhaber von KARO* architekten. Rettich berät das BMWSB als Mitglied des Expertenbeirats *Urbane Resilienz* sowie des IBA-Expertenrats. Schwerpunkte seiner Arbeit bilden Grundfragen von Raum und Politik, die Verkehrswende im urbanen wie im ländlichen Raum sowie Strategien der nachhaltigen Stadt- und Innenentwicklung.

M.Sc. Anika Schmidt (*1987)
studierte Wirtschafts- und Sozialgeographie mit dem Schwerpunkt Städtische Räume (M.Sc.) an der Universität Leipzig und ist seit Januar 2018 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Department für Stadt- und Umweltsoziologie am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung in Leipzig. Dort forscht sie seitdem in verschiedenen inter- und transdisziplinären Projekten zu nachhaltiger und resilienter Stadtentwicklung. 2018 bis 2020 war sie zudem Managerin des integrierten Projekts „Urbane Transformationen“.

Prof. Dipl.-Ing. M.Sc. Julia Siedle (*1981)
ist Städtebauerin und Architektin sowie Professorin für Wohnungsbau, Quartiers- und Bestandsentwicklung an der Hochschule Biberach. Zuvor war sie planend und beratend im Wohnungs- und Städtebau sowie forschend am Institut für Umweltgestaltung der Bergischen Universität Wuppertal sowie beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung tätig. Sie forscht an der Schnittstelle von Raum- und Sozialwissenschaften zu sozialen Praktiken der Flächennutzung und Flächensuffizienz im Gebäude- und Quartiersmaßstab.

Dipl.-Ing. Sabine Tastel (*1987)
hat am KIT Karlsruhe Architektur mit Vertiefung Städtebau studiert. Sie ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Städtebau an der Universität Kassel und promoviert dort zur sozial-räumlichen Bedeutung von Tankstellen vor dem Hintergrund der Verkehrswende. Zuvor war sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am KIT Karlsruhe am Fachgebiet Internationaler Städtebau und für diverse Architektenbüros tätig. Tastel ist Co-Kuratorin der Ausstellung „Die Bodenfrage – Klima, Ökonomie, Gemeinwohl“ und Mitherausgeberin der gleichnamigen Buchpublikation.

Impressum

Forschungsprojekt

Obsolete Stadt
Raumpotenziale für eine gemeinwohlorientierte, klimagerechte und koproduktive Stadtentwicklungspraxis in wachsenden Großstädten

www.obsolete-stadt.net

gefördert durch

Robert Bosch Stiftung

Robert Bosch Stiftung GmbH
Heidehofstraße 31
70184 Stuttgart

Förderprogramm

Spielraum – Urbane Transformationen gestalten

Projektzeitraum

1. Januar 2020 bis 30. April 2023

Herausgeber

Forschungsteam Obsolete Stadt

Beteiligte Institutionen

Universität Kassel, Fachgebiet Städtebau
Prof. Stefan Rettich mit Dipl.-Ing. Sabine Tastel (Projektleitung)
staedtebau@asl.uni-kassel.de

Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung GmbH – UFZ
M.Sc. Anika Schmidt
anika.schmidt@ufz.de

Kompetenzzentrum Social Urban Design der Hochschule Niederrhein –
Prof. Nicolas Beucker mit B.A. Clemens Brück
Nicolas.Beucker@hs-niederrhein.de

Forschungspartner*innen

M.A. MBA Constantin Alexander

MMag. Anamarija Batista
A.Batista@akbild.ac.at

Dipl.-Ing. MRes Marius Gantert
mg@teleinternetcafe.de

Prof. M.Sc. Julia Siedle
juliasiedle@gmail.com

Produktion
Stefan Rettich, Sabine Tastel

Satz und Layout
Clemens Brück

Lektorat
Dr. Ute Rummel

Copyright
Das Copyright für die Texte und Grafiken liegt bei den Autor*innen.
Das Copyright für die Fotos liegt bei den Fotograf*innen/Inhaber*innen der Bildrechte.

Stand
Mai 2023