

Wenn ich lese, dass die rot-grüne Regierung in der HafenCity im Jahr 2019 Überschreitungen der Grenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe im Bebauungsplan akzeptiert, befremdet mich das: Glaubt die Politik tatsächlich, dass Bewohnern die Nähe zur Elbe mehr wert ist als ihre Gesundheit und vor allem die Gesundheit ihrer Kinder? Die Städte im Umland rüsten auf, schaffen ein attraktives Ortszentrum, um den Menschen

MATTHIAS IKEN UND PETER WENIG

Der gebürtige Hamburger André Poitiers gehört zu den wichtigsten Architekten und Stadtplanern. Er entwarf viele Kontorhäuser in der Hansestadt und den neuen Jungfernstieg. 2010 erhielt sein Büro den Zuschlag für die Planung der Neuen Mitte Altona. Auch am Bauforum zu den Magistralen wirkte der 60-Jährige mit. Ein Gespräch über die Herausforderungen für die Stadt im 21. Jahrhundert.

Hamburger Abendblatt: Wo steht Hamburg als Stadt im nationalen und internationalen Vergleich?

André Poitiers: Hamburg ist mit der Elbe, dem Hafen, Speicherstadt, Alster, der Reeperbahn, dem Kontriviertel und nun auch der Elbphilharmonie eine einzigartige Stadt; eine Stadt mit sehr hoher Lebensqualität, einer eigenen Identität und Unverwechselbarkeit. Doch das echte Hamburg ist bedroht durch das Diktat der Globalisierung. Austauschbare Shoppingcenter verdrängen die kleinen Passagen und Läden. Die Innenstädte haben einen großen Teil ihrer individuellen Prägung verloren, die immer gleichen Ketten dominieren, in vielen Erdgeschosszonen herrscht uniforme Langeweile. In dieser Hinsicht wird Hamburg immer internationaler, aber leider weder schöner noch besser. Die Stadt muss sehr viel Energie daran setzen, sie selbst zu bleiben und für Hamburger attraktiv zu sein.

Trotzdem ist die Stadt derzeit en vogue, Hamburg gewinnt Jahr für Jahr neue Bewohner.

Ja, aber damit wachsen auch Stress, Lärm und Reizüberflutung. Dieses Wachstum ist nicht mehr überall nur positiv.

Aber was wäre die Alternative? Erwarten Sie eine Renaissance des Landes, der Provinz?

Der ist zumindest nicht ausgeschlossen. Es gibt Pendelbewegungen: Mal ist das Stadtleben attraktiv, mal das Landleben. Über Jahre gewann die Stadt, weniger als die Hälfte der Menschen lebt heute auf dem Land. Doch der Raum, die Freiheit dort, werden gerade wiederentdeckt. Der Wunsch nach Land, Natur und Authentizität wächst, schauen Sie sich den Erfolg der Zeitschrift „Landlust“ an. Manche versuchen, das Land in die Stadt zu holen, wie die steigende Zahl der Hobbygärtner und -gärtner in Metropolen belegt.

In den USA gibt es den Trend, aus den Metropolen aufs Land zu ziehen.

Ja. Saubere Luft und Natur gab es allerdings dort schon immer. Doch heute hat die Peripherie alles, was man braucht – einen Supermarkt, Ärzte, Infrastruktur. Viele einstige Schlafstädte haben sich gemauert, auch viele Unternehmen sind in die Peripherie gezogen. Hier sind Einfamilienhäuser bezahlbar – und mit der technologischen Revolution könnte das Leben noch attraktiver werden: Was wird ein besseres ÖPNV-Netz bringen, was werden autonome Fahrzeuge verändern, der Arztbesuch per Skype, die Optimierung der Lieferservices, der digitale Arbeitsplatz? Wie viele Sorgen machen sich die Hamburger um die Lärm-, Stickoxid- und Feinstaubbelastungen durch Autos oder durch den Hafen? Wie viel Dreck sind sie bereit einzatmen fürs Kino um die Ecke?

Was meinen Sie?

Wenn ich lese, dass die rot-grüne Regierung in der HafenCity im Jahr 2019 Überschreitungen der Grenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe im Bebauungsplan akzeptiert, befremdet mich das: Glaubt die Politik tatsächlich, dass Bewohnern die Nähe zur Elbe mehr wert ist als ihre Gesundheit und vor allem die Gesundheit ihrer Kinder? Die Städte im Umland rüsten auf, schaffen ein attraktives Ortszentrum, um den Menschen et-

was zu bieten. Kein Wunder, schließlich zahlt man seine Steuern dort, wo man seinen ersten Wohnsitz hat.

Wie kann die Stadt punkten und langfristig erfolgreich sein?

Ganz einfach: indem sie für die Menschen attraktiver ist als das Umland. Wenn Menschen das Grün und die Natur wollen, muss die Stadt grüner, gesünder, nachhaltiger werden. Sie darf nicht gewinnen- und flächenoptimierend bis in die letzte Ecke zubetoniert werden. Es wäre sinnvoll, auch mal Brachen zu lassen, für ein bisschen Wildnis, zur Aneignung durch die Bürger. Es gibt aber auch große Freiflächen beispielsweise in Wilhelmsburg, auf denen es einmal im Jahr ein Musikfestival gibt – und sonst nichts. Kann sich die wachsende Stadt eine solche Nachlässigkeit leisten?

Die Stadt bietet Infrastruktur, die das Land nicht besitzt: Kinos, Theater, Schulen, viele Geschäfte und Kneipen ...

Natürlich muss die Infrastruktur stimmen. Deshalb müssen Schulen, Sportflächen, Freizeitmöglichkeiten mitwachsen. Zugleich muss Hamburg ein attraktiver Wirtschaftsstandort bleiben. Vor allem beim Nahverkehr wird Hamburg deutlich zulegen müssen, beim Ausbau

Viele Menschen kritisieren, es werde zu einseitig gebaut, Hamburg werde hässlich ...

In der Tat gibt es sehr viele bauklotzartige Häuser mit den immer gleichen Balkonen und bodentiefen Fenstern, die man heute schick findet. Ob man die in 20 Jahren noch mag, ist schwer zu sagen. Vielleicht denkt man dann: Ja, das war damals halt der schnellste und billigste Weg, Wohnraum zu schaffen. Die Schweden sind dazu übergegangen, mit komplexer Software zu planen und mit Fertigbetonteilen zu bauen. Da wird zum Beispiel eine Schule entworfen und dafür eine Baugenehmigung eingeholt. Diese Schule wird dann einzeln gebaut. Das spart viel Geld und Zeit. Die Frage ist, wie viel Vielfalt kann, will und soll man sich leisten? Wenn die Schule von der Stange ein gut durchdachtes, anspruchsvolles Gebäude ist, spricht für mich nichts dagegen, sie mehrfach zu bauen.

Wie wichtig ist das Thema des Bauforums, die Entwicklung der Magistralen, für eine lebenswerte Stadt?

Sehr wichtig. Das Bauforum war fantastisch, denn es hat den Blick geöffnet. Den Blick über die ganze Stadt, vom Stadtkern bis in die Peripherie und darüber hinaus. Je mehr ich über die Magis-

„Das echte Hamburg ist bedroht“

Stadtplaner und Architekt André Poitiers über die Globalisierung, die Folgen des Zuzugs, grünere Städte und Konkurrenz aus dem Umland

des U-Bahn-Netzes wird nicht mutig genug gedacht: Schon vor zehn Jahren hätte man die Verlängerung der U 4 nach Süden beschließen müssen. Wir brauchen nicht nur eine Busbeschleunigung, sondern auch eine Planungsbeschleunigung. Während hier gegrübelt, diskutiert und geplant wird, haben sie in Shanghai ein ganzes U-Bahn-Netz unter der Stadt gebaut. Die Bürokratie muss sich an das Tempo gesellschaftlicher Veränderungen anpassen. Es sagt ja wohl alles, dass die Schulbehörde in diesem Jahr feststellt hat, in den nächsten zehn Jahren nicht drei oder vier, sondern mehr als 40 neue Schulen zu benötigen.

Welchen Beitrag kann die Architektur für eine geignende Metropole leisten?

Einen großen! Architektur gestaltet, wie Menschen leben und zusammenleben. Gibt es gemeinsame grüne Innenhöfe? Schafft man Gemeinschaftsräume, wird ein Miteinander gefördert? Sind die Wohnungsgrundrisse flexibel und können atmen? Kann man sozialen Wohnungsbau entwerfen, der so attraktiv ist wie frei finanzierte Eigentumswohnungen? Das sind zentrale Fragen. Wir haben gemeinsam mit WES Landschaftsarchitektur den Jungfernstieg neu geplant, um ihn zu beleben und eine hohe Aufenthaltsqualität zu bieten. Intelligente Architektur ist ein wesentlicher Faktor fürs Gelingen, um Plätze wieder zum Leben zu erwecken. Wer nur ein Haus entwirft und die Stadt nicht mitdenkt und keine Vorstellungen von den Lebensmodellen der Menschen hat, der hat etwas Wesentliches nicht verstanden.

tralen nachdenke, desto absurder kommt es mir vor, sie in ihrem Wesen unverändert zu lassen. Es kann doch nicht sein, dass sie nur möglichst viele Menschen im Auto in die Innenstadt befördern. Diese Straßen sind die Hauptfreiflächen des Stadtreils und damit ein atmosphärischer Generator für das angrenzende Quartier.

Welche Alternativen gibt es denn?

Die Dänen bauen eine vollautomatische Bahn, die auf Betonständern steht. Darunter läuft ein begrünter Kanal mit großzügigen Fuß- und Radwegen. In Zukunft wird auf einer der Kopenhagener Magistralen eine neue Stadtbahn im 90-Sekunden-Takt verkehren. Der Autoverkehr wird zurückgebaut. Ist Verkehrsberuhigung der Schlüssel zu einer Verbesserung der Lebensqualität? Ja. Der Autoverkehr kann nicht so bleiben, wie er ist. Schauen Sie, heute stellen wir schallgedämmten Wohnraum an die Straßenränder. Wir sollten umdenken, vom passiven Schallschutz bei den „Opfern“ hin zum aktiven Schallschutz beim Verursacher. Die drastische Reduzierung des Autoverkehrs bleibt Ziel Nummer eins.

Müssten wir, wie Daniel Fuhrhop fordert, das Bauen verbieten?

So eine Forderung ist eine gezielte Provokation, damit etwas ins Rollen kommt. Natürlich kann und soll man das Bauen nicht verbieten, denn jede Generation will ihre Stadt gestalten und Spuren hinterlassen. Außerdem kann ein neues Gebäude deutlich besser sein als ein altes. Seit die Menschheit sesshaft geworden



ist, hat sich die Stadt den Erfordernissen der Epoche angepasst. Welche Abrisse schmerzen Sie? Mich und wahrscheinlich alle anderen Hamburger schmerzen die Folgen des Abrisswahns für die autogerechte Stadt, die ehemalige Ost-West-Straße ist dafür ein sehr deprimierendes Beispiel. Man mag es kaum glauben, aber das Denken gibt es immer noch. Warum soll das Haus Große Bleichen 10 abgerissen werden? Um ausgerechnet Platz für eine Tiefgarageneinfahrt zu schaffen.

Sind Stadtteile auf der grünen Wiese wie Oberhüllwerder noch zeitgemäß?

Die Innenstadt lässt sich nicht beliebig verdichten. Wenn wir heute eine Satellitenstadt bauen, sollten wir aus den Fehlern der Vergangenheit lernen. Betonburgen wie Steilshoop oder Osdorfer Born wurden geplant, ohne künftige Bewohner einzubeziehen. Die Neue Heimat hat sich nie wirklich den Gedanken zu eigen gemacht, dass Wohnen mehr ist als ein Dach über dem Kopf. Ein Quartier braucht eine gute Anbindung an den ÖPNV, eine funktionierende Infrastruktur, soziale Durchmischung, Aufenthaltsqualität, Grün. Nachhaltig sollte jedes neue Quartier auch sein. Bürgerbeteiligungsprozesse sind heute selbstverständlich, die Orte müssen ja von den künftigen Nutzern angenommen werden. Das ist, wie ich aus der Neuen Mitte Altona weiß, ein sehr komplexer, aber ungeheuer wichtiger Prozess.

Was halten Sie von der Forderung nach grünen Fassaden?

Sie spielen auf die sogenannte „durchwachsende Stadt“ an? Ich begrüße jede gute Idee für ökologisch wertvolles Bauen, nachhaltigen Umgang mit Ressourcen und für Klimaschutz. Die grünen Fassaden sind ein Baustein ebenso wie begrünte Dächer, Regenwassernutzung oder auch Recyclingbeton. Ich bin aber immer skeptisch, wenn es gerade um eine Idee geht, die alles retten soll. Ich möchte nicht, dass grüne Fassaden, um mal den Jargon der Modebranche zu nutzen, zum Must-have werden. Sie sollen dorthin, wo sie richtig und sinnvoll sind. In Science-Fiction-Filmen sieht man manchmal menschenleere, überwachte Städte mit Rehen auf der Straße, die die Natur sich zurückerobert hat. Das sieht definitiv reizvoll aus.

Sind Ideen, den Bau von Eigenheimen zu untersagen, hilfreich?

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis 2020 täglich nur noch 30 Hektar Fläche zu verbrauchen. Nach der letzten Zahl des Bundesumweltamtes sind wir 2015 bei 58 Hektar angekommen. Das ist viel weniger als noch vor 20 Jahren, und trotzdem muss man sich vor Augen führen: Diese Fläche kommt ja zu der ohnehin verbrauchten Fläche hinzu. Da frage ich mich: Gibt es ein Recht auf ein Einfamilienhaus auf neu erschlossenem Grund? Während gleichzeitig kritisiert wird, die ebenfalls gewachsene Wohnfläche pro Person sei zu hoch. Ich möchte niemandem vorschreiben, wie er zu leben hat. Aber wir müssen mitdenken, wie viel Grund verbraucht wird für Carport, einen Steingarten, die gepflasterte Terrasse und so weiter. Die Abwägung ist doch: Wie viel Recht hat unser Land auf Natur und Grün, und wie viel Recht hat der Einzelne, sein Ideal-Lebensmodell zu verwirklichen vom Haus, um das man herumgehen kann? Können wir uns das eigentlich noch leisten – oder reicht es nicht, wenn die Menschen sich dann ein Bestandsgebäude zulegen müssen? Hinzu kommt ja: Einfamilienhausgebiete haben keine U-Bahn-Station, sondern sind, wenn überhaupt, nur ans Busnetz angeschlossen. Diese Busse fahren zu selten, weil in den Einfamilienhausgebieten relativ wenige Menschen wohnen. Deshalb pendeln die Menschen mit dem Auto zur Arbeit – also machen genau das, was ein ökologisches Desaster und eine Belastung für die Stadtbewohner ist.