

## Standpunkte 14/ 2006

Informationsdienst des Münchner Forums e.V.

ISSN 1861-3004



Schellingstraße 65, 80799 München  
☎ 089 282076, info@muenchner-forum.de

Redaktionsschluss dieser Ausgabe:  
29.11.2006 Redaktion: Gernot Brauer

Sehr geehrte Damen und Herren,

fragt man in München, welche deutsche Stadt der Bayern-Metropole am ehesten Konkurrenz machen kann, wird immer öfter **Hamburg** genannt. Der Stadtstaat ist mit rund 1,8 Millionen Einwohnern größer als München, wenn auch sein weiteres Umland nicht so groß wie das bayerische ist, so dass sich beide Metropolregionen in ihrer Größe nicht viel geben. Hamburg hat in den letzten 15 Jahren 150.000 Einwohner gewonnen. Nach Berlin und München ist Hamburg außerdem die attraktivste Stadt für Gäste aus aller Welt. Die Übernachtungszahlen wachsen stürmisch. Die Stadt hat begriffen, dass sie sich gründlich umbauen muss, um in der globalisierten Welt weiterhin eine aktive Rolle zu spielen. In dieser Ausgabe berichtet Standpunkte-Redakteur Gernot Brauer über Hamburg. Möglich gemacht hat das eine Fachexkursion des Münchner Instituts für Städtebau und Wohnungswesen (ISW). Lesen Sie Einzelheiten auf den Seiten 2 bis 17. Danach folgen zwei Gespräche über Hamburg und München mit Holger **Adam**/ISW und mit Münchens Stadtbaurätin Prof. Christiane **Thalgott**.

Über das neue Quartier der Münchner **Lokalbaukommission** informieren wir kurz auf Seite 23. Ferner berichten wir über eine Podiumsdiskussion des Münchner Forums zum **Schulhausbau** (Seite 24).

Wie immer freuen wir uns über Ihre Resonanz, über Zustimmung, ebenso wie über Widerspruch oder Anregungen. Sie erreichen uns stets über [info@muenchner-forum.de](mailto:info@muenchner-forum.de).

Außerdem zeigt Ihnen ein **Stichwortverzeichnis** auf S. 25, welche Themen Ihr Online-Magazin „Standpunkte“ seit seinem ersten Erscheinen im März 2005 aufgegriffen hat. Sollten Sie etwas nachlesen wollen, finden Sie es nun schnell. Alle Ausgaben sind auf der Website [www-muenchner-forum.de/](http://www-muenchner-forum.de/) Standpunkte jederzeit aufrufbar.

Dies ist unsere letzte Ausgabe des Jahrgangs 2006. Wir wünschen schöne Feiertage, einen guten Start ins neue Jahr und melden uns wieder mit der Januar-Ausgabe 2007 zum Schwerpunkt Reichtum und Armut als Thema der Stadtentwicklung.

Mit freundlichen Grüßen  
Wolfgang Czisch  
Vorsitzender des Programmausschusses

### INHALT:

Mit seiner HafenCity krempelt  
Hamburg sich um:

Mit seiner HafenCity erobert  
Hamburg sich sein Hafenge-  
lände zurück **Seite 2**

Stadtentwicklungspolitik in der  
Hansestadt:

Die „Wachsende Stadt“ Ham-  
burg soll mehr Neubürger an-  
ziehen **Seite 5**

Im Wohnungsbau geförderte  
Bauherrengemeinschaften:  
Hamburg ist erst halb so  
dicht bebaut wie Berlin **S.13**

Die Stadtentwicklung rechnet  
mit weiter wachsender Stadt:  
Noch 60.000 Neubürger will  
Hamburg bis 2020 gewinnen  
**Seite 16**

Holger Adam, ISW München,  
zu München und Hamburg:  
Der Städtewettbewerb bleibt  
eine Herausforderung **S. 17**

Stadtbaurätin Prof. C. Thalgott  
zu München und Hamburg:  
München hat seine Chancen  
bisher gut genutzt **S. 20**

LBK jetzt in neuen Räumen in  
der Blumenstraße 19:  
In 100 Tagen ist ein Bauan-  
trag genehmigt **S. 23**

Der Arbeitskreis Bildung zeigte:  
Schöne Schulen sind schön,  
aber funktionierende wichtiger  
**S. 24**

Und zum Schluss bringen wir  
ein **Stichwortverzeichnis** aller  
Beiträge 2005 und 2006.  
**S. 25**

### IMPRESSUM

Münchner Forum e.V.  
Schellingstr. 65, 80799 München  
verantwortlich: U. Ammermann

## Städtebau im Norden: Die Freie und Hansestadt Hamburg krepelt sich um:

### Mit seiner HafenCity erobert Hamburg den Hafen zurück

Es war einmal ein bunter, lebendiger Stadtteil, barock und gründerzeitlich geprägt, zwischen seinen Kanälen mit hohen Häusern aufs Engste bebaut, Heimat für rund 15.000 Personen, Arbeitsplatz, Umschlagplatz, ein quirliger Teil einer Stadt, die als Ganze ein Freihafen war: Hamburg. Als sich die Hansestadt 1881 entschloss, sich der deutschen Zollunion anzuschließen, war es binnen Jahren damit vorbei. Nur noch ein eingezäuntes Stück Binnenhafen blieb „Zollausland“ und wandelte sich in einem durchaus brutalen Stadtumbau vom durchmischten Wohnquartier bis 1888 zur Monostruktur der Speicherstadt. Seit Anfang des 21. Jahrhunderts sind die Zollschranken aber gefallen. Die Speicherstadt und mit ihr der gesamte Binnenhafenbereich nördlich der Elbe, 100 Hektar Land und weitere 55 Hektar Wasserfläche, gehören wieder zur Stadt, deren City hier um 40 Prozent wachsen wird. Hier dürfen Menschen wieder beliebigen Arbeiten nachgehen und wohnen – im Hafenaerial selbst ist das verboten. Schon sind in durchschnittlich nur 800 Metern Entfernung vom Rathaus die ersten Büro- und Wohnblocks entstanden. Über 10.000 Menschen und 40.000 Arbeitsplätze sollen folgen – auf 1,8 Millionen Quadratmetern künftiger Bruttogeschossfläche ist noch viel Platz.



*Hamburg und seine HafenCity: Wo eine Reihe von Bogenbrücken ein Fleet .berspannt, begann bis zur Jahrtausendwende das .Zollausland.. Hier, in Fußg .ngerentfernung vom bestehenden Zentrum, erweitert sich dieses um 40 Prozent. Foto: G&B*

„Stadtentwicklung bedeutet nicht nur Aufbruch, sondern auch Abbruch und Zerstörung“, sagt Jürgen Bruns-Berentelg, der die stadtseigene HafenCity Hamburg GmbH führt, „aber es ist ein kreativer Akt der Zerstörung.“ Seit Jahren sind Abrissbagger mit dem Freiräumen der HafenCity beschäftigt. Kürzlich erst, in den ersten Oktobertagen 2006, haben sie die Reste der einstmals weltgrößten

Kaffeelagerei eingeebnet. Kühlhallen am früher geschäftigen Magdeburger Hafen sind ebenso verschwunden wie Kaischuppen und Kräne. Hinter denkmalgeschützten Speicherreihen sind bereits die ersten Vorboten einer neuen City entstanden. Mit der Erschließung durch eine eigene U-Bahnlinie wird gerade begonnen; ab 2011 sollen Züge die Menschen in drei Minuten vom Jungfernstieg hierher bringen. Zwischen den Elbbrücken flussaufwärts, die von einem Hochhaus-Ensemble flankiert werden sollen, und der kommenden Elbphilharmonie an der prominenten Spitze des Quartiers flussabwärts arbeitet die Stadt am größten Zentrumsprojekt in Europa. Das Industriezeitalter ist hier komplett vorbei. Wissensbasierte und freizeitorientierte Einrichtungen sollen die HafenCity bald prägen. Hebel für solche Projekte ist ein stadttypisches Anhandgabeverfahren: Der Investor erhält ein Grundstück für ein Jahr „an die Hand“, um es entwickeln zu können, darf es aber erst kaufen, wenn klar ist, dass er auch baut.

### **Elbphilharmonie, Maritimes Museum, Science Center/Aquarium – ein kultureller Dreiklang**

Die Elbphilharmonie, ein mit rund 50.000 Quadratmetern Bruttogeschosfläche und über hundert Metern Bauhöhe künftig stadtbildbeherrschender teils backsteinkalter, teils verglast strahlender Klotz mit einem wie aufgewühltes Wasser schwappenden Dach, wird auf einem erhaltenen Kakaospeicher aus den 1960er Jahren errichtet, der nach langem Hickhack nun innen komplett ausgehöhlt und zu einer gigantischen Hochgarage ausgebaut wird, ehe auf seinem Flachdach in 37 Metern Höhe eine für die Allgemeinheit offene Plattform entsteht. Über ihr reckt sich auf Stelzen ab 2009 die eigentliche Philharmonie mit zwei riesigen Sälen, eingehüllt in die Suiten eines Hotels und teure Apartmentwohnungen in unvergleichlicher Lage, deren exorbitante Preise das 200 Millionen Euro teure Gesamtprojekt mitfinanzieren müssen. Die rund 70 Millionen Euro, die die Stadt für die Philharmonie aufbringen muss, sind schon jetzt fast völlig durch Spenden wohlhabender Hamburger Familien und Firmen gedeckt. Über die Architekten Herzog und de Meuron hat Hamburgs Oberbaudirektor kraft Amtes entschieden; für die privaten Investitionseinheiten Hotel, Wohnungen und Parkhaus lief 2005 ein europaweites Bieterverfahren.



*Das Modell der HafenCity zeigt links die bestehende City, vorn in weiß bereits realisierte Neubauten, rechts daneben die k. nftige Elbphilharmonie und dahinter, durchzogen von Fleeten, die Zukunftsbebauung. Auch dass Hafenbecken zu Freizeitanlagen umfunktioniert werden, ist auf dem Modell gut zu sehen: links hinter der Elbphilharmonie der entstehende Museumshafen, rechts der k. nftige Sportboothafen, rechts außen der Kreuzfahrtterminal. Foto: GB*

Zur Wissens- und Freizeitgesellschaft gehören weiter die Projekte Kreuzfahrtterminal und HafenCity-Universität ebenso wie der Plan für ein 6.000 Quadratmeter großes Aquarium, das selbstbewusst eine weitere Landspitze prägen wird. Die Areale dazwischen entwickelt die Stadt, die inzwischen auch den restlichen Grund und Boden dieser Zentrumserweiterung, der ihr noch nicht gehörte, aufkaufen konnte. Sie errichtet mittelhohe Bauten von sechs bis neun Stockwerken; nur ganz vereinzelt sind im Überseequartier höhere Bauten vorgesehen. In dieser „24-Stunden-Stadt“ des Überseequartiers sollen sich Tag und Nacht rund 40.000 Menschen vergnügen, rund 8.000 arbeiten und rund 1.000 wohnen. Auch ein Science Center soll hier entstehen. Pläne für groß ausgelobte „neue Shoppingangebote“ mit einem „Mediterraneum“ und einem „Asiatikum“, in dem man nicht nur Waren aus diesen Weltregionen kaufen, sondern auch Lebensgewohnheiten ausprobieren und mit Haut und Haaren in dortige Lebenswelten eintauchen sollte, kommen aber wohl nicht. Die Hamburger Einzelhändler sehen solche Ideen einstweilen mit Skepsis, sie „sind noch nicht so weit“, wie sich der Leiter des Hamburger Amtes für Landesplanung und Umwelt, Wilhelm Schulte, mokiert.

### **Die Entmischung der Stadt in bessere und billigere Quartiere hat Tradition und setzt sich fort**

Mit der HafenCity, dieser Stadt des 21. Jahrhunderts, schreibt Hamburg Traditionen der europäischen Stadt ganz bewusst, aber auch sehr selbstbewusst fort. In diesem Areal verbaut die Stadt rund 1,3 Milliarden Euro an öffentlichen Investitionen. 5 bis 6 Milliarden Euro privates Kapital werden dadurch bewegt. Treibende Kräfte sind internationale Investorengruppen, die in einem städtischen Auswahlverfahren zum Zuge kamen. Die Bürgerschaft, also das Stadtparlament, hat den Ausbauplänen im letzten Jahr durchweg zugestimmt. Direkte Bürgerbeteiligung gab es nicht; das Argument hieß: Hier wohnt ja noch niemand. Investiert wird im Wesentlichen privates Kapital, und nur wer über genügend Barmittel verfügt, kann hier künftig auch wohnen.



*Backstein-Neugotik als Gestaltungsvorbild: Die Neubauten an Hamburgs Sandtorkai in der HafenCity nehmen traditionelle Gestaltungselemente bewusst auf, aber variieren sie auf zeitgem. Ge Art.* Foto: G&B

Von Sozialwohnungen ist in der HafenCity bisher nirgends die Rede. Aber es gibt offensichtlich auch im Norden genügend privates Vermögen für Eigentumswohnungen in herausgehobener Lage und deshalb genügend Nachfrage. Für 3.000 bis 3.500 Euro pro Quadratmeter sind Eigentumswohnungen an diesen prominenten Adressen durchaus zu haben. In der Stadt, in der gut geschnittene Neubauwohnungen von Bauherrengemeinschaften mitten in der Stadt noch für wenig über 2.000 Euro pro Quadratmeter möglich sind, sind das aber bereits relativ exklusive Preise. Sie fördern die Entmischung der Stadt in bessere und billigere Quartiere.

### **Die Kaufmannsstadt Hamburg macht auch in der Freizeitgesellschaft gute Geschäfte**

Auch in Hamburgs HafenCity werden die Häuser nicht in den Himmel wachsen – das Ingenhoven-Hochhaus am Eingang, dem Baumwall gegenüber, wird im inneren Stadtbereich eine Ausnahme bleiben. Aber in diesem Areal wird nicht gekleckert, sondern geklotzt. In rund einem Kilometer Entfernung von der künftigen Elbphilharmonie wird der älteste Kaispeicher dieses Areals, ein massiger zehnstöckiger Ziegelbau, derzeit zum Internationalen Maritimen Museum umfunktioniert. Auf 11.500 Quadratmetern Ausstellungsflächen bekommen hier 27.000 Schiffsmodelle, 35.000 Konstruktionszeichnungen von Schiffen und eine Vielzahl nautischer Geräte eine neue Heimat. Wie quirlig es in wenigen Jahren dort zugehen könnte, zeigt heute schon eine mit 850.000 Besuchern pro Jahr trotz 8 Euro Eintritt geradezu überlaufene Modelleisenbahnlandschaft in zwei Obergeschossen eines alten Speicherblocks. In den sehr niedrigen Geschossen dieses alten Lagerhauses wunderbar eingepasst, ziehen dort schon jetzt 700 Züge ihre Runden (1.300 sollen es bis zum Endausbau werden), schleppen auf 9 km (20 km) Gleisen bereits über 10.000 (15.000) Waggons, rattern über 1.900 (4.000) Weichen an 150.000 (300.000) weniger als bleistiftspitzenkleinen Figuren und noch mehr Bäumen sowie über Hunderte von Brücken an Tausenden von Mini-Häusern vorbei, passieren 6.600 (15.000) Mini-Autos, von denen nicht wenige wie von Geisterhand gelenkt fahren – denn in einem offenen Leitstand dirigieren 33 (64) Computer und rund 120 Personen dieses bislang über 7 (15) Millionen Euro teure Miniatur-Wunderland. Hamburg, die Kaufmannsstadt, macht also auch in der Freizeitgesellschaft gute Geschäfte.

### **Stadtentwicklungspolitik läuft in der Hansestadt als angewandte Wirtschaftspolitik**

#### **Das Projekt „Wachsende Stadt“ soll mehr Neubürger anziehen**

**Hamburg ist Stadt und Bundesland zugleich. Das gewährt der Stadt Rechte, die in einem Flächenstaat gut verteilt sind. Die Stadt ergreift diese Chance, um ihre Entwicklung einerseits bürgernah in ihren Bezirken zu regeln, stadtbildprägende Entscheidungen andererseits zentral durch ihren Oberbaudirektor treffen zu lassen. Er hat traditionell eine starke Stellung und nutzt diese auch heute.**

Ein gewöhnlicher Bauantrag wird in Hamburg nicht mehr von einer zentralen Behörde entschieden, sondern in einem von sieben allerdings sehr großen Bezirken erledigt: in Mitte, einem an die 20 Kilometer langen Band beidseits der Elbe vom äußersten Osten Billstedts quer durch das Zentrum bis zum unterelbischen Finkenwerder ganz im Westen sowie in Altona, der bis 1864 dänischen und dann bis 1937 preußischen Stadt, in Eimsbüttel, das erst im ausgehenden 19. Jahrhundert vom Vorort zum Stadtteil aufstieg, aber schon in den 1920er Jahren die Einwohnerzahl einer Großstadt aufwies, im Bezirk Nord, der sich vom Nordrand der Außenalster bis in den äußersten Norden der Hansestadt ausdehnt, in Wandsbek mit dem gesamten Nordosten, dem mit über 400.000 Einwohnern größten Bezirk, in Bergedorf im Südosten, eher einem Vorort, der sich noch immer sehr eigenständig versteht, und im früher hannoverschen und seit 1866 preußischen Harburg, das ebenfalls erst in den 1930er Jahren an die Hansestadt fiel.

## Stadtbildprägende Bauten sind in Hamburg seit vielen Jahrzehnten Chefsache gewesen

Stadtbildprägende Bauten, etwa das Chilehaus, Hamburgs erstes reines Kontorhaus, sind aber seit vielen Jahrzehnten Chefsache gewesen. Und das ist auch heute nicht anders. Legendär sind der frühere Hamburger Oberbaudirektor Fritz Schumacher und sein Amtskollege Fritz Höger im damals noch selbstständigen Altona. In der Funktion des Oberbaudirektors besitzt die Hansestadt eine starke zentrale Stelle für die geplante und gesteuerte Entwicklung der Stadt.

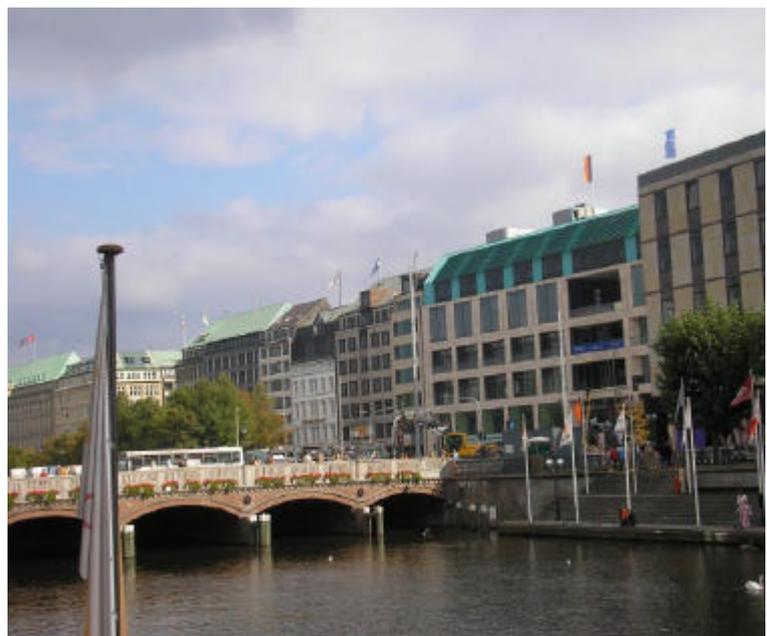
So setzte der Oberbaudirektor durch, dass der Bau eines Geschäftshauses direkt neben dem US-Konsulat an der Außenalster, das vorher der Reederei Rickmer Rickmers gehörte und in dem jetzt der in Hamburg vielfältig tätige private Investor Robert Vogel GmbH & Co. KG residiert, wenn schon nicht durch einen Wettbewerb, dann durch einen Star-Architekten erfolgte. Der Zuschlag ist an Richard Meier gegangen. (Praktisch, heißt es seither, sei der weiße Kubus ja nicht, jegliche Bilder an den Wänden habe sich Meier im klinischen Weiß eigentlich verbeten; und alle zwei Monate müsse der Bau außen komplett abgewaschen werden, ständig seien im Innern die Maler beschäftigt. Im Übrigen: Bei aller Noblesse könne sich das Verhältnis von umbautem zu nutzbarem Raum nur jemand leisten, der die Qualität und wirtschaftliche Potenz eines Mäzens aufbringen könne). Und es war der Oberbaudirektor, der auch die jüngste große Stadtbaudebatte mit Hamburgs derzeit erfolgreichstem Architekten-Trio Bothe-Richter-Teherani verhandelte, den Durchbruch einer vierstöckigen Einkaufspassage von der Binnenalster auf der Trasse der früheren Paulstraße zu Hamburgs Haupteinkaufsmeile, der Mönckebergstraße.

## Erstmals soll eine Einkaufspassage auf vier Etagen funktionieren – über eine Straße hinweg

Diese sogenannte Europapassage, ein 500 Millionen Euro teures Projekt, am 5. Oktober eröffnet, leistet in mehrfacher Hinsicht einen Spagat. Mit rund 35.000 Quadratmetern Verkaufsfläche erstmals auf vier Ebenen übereinander (über dem gewölbten Glasdach, von Spanten in Form eines halbierten McDonalds-M getragen, recken sich noch weitere fünf Bürogeschosse empor) durchstößt diese Passage nicht nur zwei komplette Häuserblocks, sondern überspringt auch eine zuvor öffentliche Straße. Die Straßenkreuzung haben die Investoren für 90 Jahre von der Stadt in Erbpacht erhalten und komplett mit überbaut, was in der Bevölkerung nicht geringe Debatten erzeugte.



*Das Innere von Hamburgs Europapassage wenige Tage vor der Eröffnung: 35.000 qm Verkaufsfläche auf vier Etagen. Foto: GB*



*Dass sich die mächtige Gebäudestruktur hinter Fassadenblenden versteckt (rechts, unter der Deutschlandfahne), hat Hamburgs Oberbaudirektor den Architekten Bothe-Richter-Teherani überverlangt. Foto: GB*

## Die „Gute Stube“ der Hansestadt, die Binnenalster, soll ihr Traditionsbild bewahren

Hart wurde über die alsterseitige Fassade gestritten. Eines der klassischen Kontorhäuser an dieser Schauseite der Stadt wurde für diese Passage abgerissen und aufgebaut – im verlangten blaugelben Sandstein-Outfit, mit kupfergrünem klassischen Dach, in dem bewegliche Lamellen bei Tag die Dachhaut öffnen, um die ausgebauten Dachgeschosse gut zu belichten. Nach Betriebschluss lässt sich die gewohnte geschlossene Dachlandschaft simulieren. Das vier Stockwerke hohe halbierte M ist von außen zumindest bei Tag nur zu erahnen; denn als Kompromiss zwischen Passagengestaltung und der „Gute Stube“-Fassade der Alsterumbauung ist es hinter einer gebäudehohen Glaswand um 15 Meter zurückgesetzt, so dass die Fassadenbänder des klassisch geschnittenen Vorderhauses die Proportionen eines Kontorhauses annehmen lassen. Um große Fenster und trotzdem ausreichend massiv aussehende Steinfassaden zu schaffen, sehen die Stützen sogar trapezförmig aus; immer sieht man also zwei Seiten und damit mehr Stein, als funktionell da ist. „Von außen“, heißt es in einer offiziellen Auskunft der Stadt, „erfährt man also hanseatisches Understatement, während sich im Inneren eine Konsumwelt besonderer Größenordnung entfaltet.“

## Das Dockland direkt in der Elbe sieht aus wie eine schnittige riesige Yacht in voller Fahrt

Selbstredend war auch ein weiterer architektonischer Geniestreich des Büros Bothe-Richter-Teherani in Hamburg Chefsache, nämlich der Bau eines an ein Kreuzfahrtschiff erinnerndes fünfstöckiges Bürohauses auf einem Grundstück, das es zuvor nicht einmal gab. Denn das Haus steht mitten in der Elbe auf einer verbreiterten Mole. Wahrscheinlich konnte nur ein privater Investor (die Vogel KG) ein so kühnes Bauwerk realisieren. Der von der Seite als strenges Parallelogramm entwickelte Bau schiebt seinen nach unten komplett verglasten „Bug“ mit nur 24 Grad Steigung 40 Meter weit freitragend flussabwärts über den Fluss und die Mole, während auf der anderen Schmalseite dieses höchst ungewöhnlichen Hauses ein Schrägaufzug wie früher in Münchens U-Bahnhof Marienhof die Mieter in die Stockwerke bringt. Trotz seiner exponierten Lage und seinem Wahrzeichen-Charakter ist dieses „Dockland“ mit eigener Schiffsanlegestation erst zur Hälfte vermietet. Außen erklimmen breite Freitreppen die fast 500 Quadratmeter große Dachterrasse. Sie ist bis spätabends für Spaziergänger offen – ein im Grundbuch gesichertes Recht für die Bürger.



*Ein früher fensterloser Speicherschuppen in bester Lage wurde zur gesuchten Seniorenresidenz. Sie ist so be-  
rühmt, dass hinter ihr schon ein Erweiterungsbau steht. Nicht weit entfernt: Wie eine riesige Yacht scheint das B.-  
rogebäude Dockland, auf einer schmalen Mole im Fluss er-  
baut, am Betrachter vorbeizufahren. Fotos: GB*

Mit einer Handbewegung hatte Hamburgs Oberbaudirektor diese Bauidee übrigens um 40 Meter flussabwärts über die Mole verschoben. Denn der Bau hätte sich genau vor die Aussichtsterrasse des „Altonaer Balkons“ in die Elbe gestreckt. Der Blick von der nur zwei Meter höheren Geestkante auf Hafen und Fluss hatte Priorität. Der spitze Bug und das abfallende Heck des auch technisch kühnen Neubaus (seine 40 Meter lange Spitze war, wie sich das für Hamburg gehört, in einer Schiffswerft gebaut, per Schwimmkran transportiert und dann mit dem Gebäu-

derumpf verschweißt worden) versperrt trotz seiner enormen Größe kaum die Sicht: Man meint einen Oceanliner vorbeifahren zu sehen. Unter seinem Bug erblickt man dem Fluss. Am Ufer stehen neben diesem Neubau noch Schuppen des längst aufgegebenen Hamburger Fischereihafens. Auch sie werden bald weichen; nach Jahrhunderten, in denen am Fluss gearbeitet, aber nicht gewohnt wurde (nur über ihr, an der hochgelegenen Elbchaussee mit ihren Millionen teuren Villen), siedelt die Stadt nun auf komplizierten Hochwasserschutzbauten auch direkt an der Elbe.



*Unter dem himmelst. rmenden, unten verglasten Dockland-Bug erl. utert BRT-Architekt Richter seinen Bau. Foto: GB*

### **Eine „Perlenkette“ strenger Neubauten in einheitlichem Rastermaß begleitet den Fluss**

Das zeigt schon jetzt eine sogenannte Perlenkette von Neubauten auf einem vom Hochwasserschutz erzwungenen gemeinsamen Sockelgeschoss im Polder Neumühlen, einem schmalen Stück Land unterhalb des Elbhangs weiter flussabwärts. In einem strengen 30 mal 30 Meter-Raster stehen hier seit kurzem exklusive Büro- und Wohngebäude mit unverbaubarem Blick auf die Elbe und dem allerdings etwas lärmenden Containerhafen auf der anderen Flussseite. Ein identisches Modul, von vier Architekturbüros im Detail variiert, auf gemeinsamem Unterbau hat ein sehr prägnantes städtebauliches Bild geschaffen. Der Ausblick vom Geesthang auf den Fluss über die Häuser hinweg bleibt gewahrt. Einwände der oben wohnenden einflussreichen Hamburger hat man mit der Idee besänftigt, auf einigen der Flachdächer künstliche Seen anzulegen und so die Flusslandschaft quasi in den sechsten Stock zu transportieren.

### **Hamburg macht „Stadtentwicklungspolitik in höchster Architektur- und Städtebauqualität“**

Was die Hansestadt unter ihrem Oberbaudirektor mit dem Segen des zuständigen Senators (des Ministers) und mit Genehmigung der Bürgerschaft (des Stadtparlaments) derzeit aus sich macht, spiegelt nach Einschätzung von Holger Adam, dem wissenschaftlichen Referenten des in München arbeitenden Instituts für Städtebau und Wohnungswesen, „eine Stadtentwicklungspolitik wider, die höchste Architektur- und Städtebauqualität erreichen will, um die Lebensqualität der Bewohner zu steigern, aber auch, um im Wettbewerb der europäischen Metropolen zu bestehen.“ Die Öffnung der innerdeutschen Grenze und damit die Wiederentdeckung des elbi-

schen Hinterlands, der Zustrom von Arbeitskräften aus den neuen Bundesländern, die engere Anbindung auch an Skandinavien und die Nähe zu Osteuropa auf der einen sowie die wachsende Globalisierung der Handelsströme auf der anderen Seite haben Hamburg den Wandel aufgezwungen, aber auch große Chancen eröffnet.

Seit 2001 gilt ein Programm „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“. Es ist wirtschafts- und finanzpolitisch ausgerichtet und verspricht eine „umfassende und langfristig angelegte strategische Vision für die Entwicklung der Stadt.“ Angelegt war diese Entwicklung schon unter der rot-grünen Regierung der 1990er Jahre. Seit die CDU in Hamburg das Sagen hat, fokussiert Hamburg noch stärker auf Stärken und Potenziale, auf stärkere Koordinierung der verschiedenen Politikbereiche, auf Orientierung an der gewünschten Außenwirkung und auf einem konsequenten Stadt- und Politikmarketing.

### **Die Stadtarchitektur ist ein wichtiges Thema für Medien und Bürger – sie mischen sich ein**

Dieser Schwung hat nicht nur die Behörden und die Wirtschaft erfasst. Städtebau und Stadtentwicklung ist in Hamburg ein erstklassiges Medienthema und damit Alltagsgespräch unter den Bürgern. Ein mehr als hundert Quadratmeter großes Stadtmodell steht täglich bei freiem Eintritt allen Bürgern offen und ist gut besucht. Es zeigt strahlend weiß den gesamten elbnahen Stadtbereich vom äußersten Osten bis zum entfernten Westen und dazwischen alle Neubauplanungen in abweichender Farbe. Die HafenCity präsentiert ihre Planungen in der ehemaligen Energiezentrale der Speicherstadt ebenfalls anschaulich und bürgernah. Der grundlegende Umbau der Stadt wird von einer breiten Mehrheit getragen. Der regelmäßige Architektursommer und architektonische Debatten in der Stadtöffentlichkeit zeigen das klar.



*Über hundert Quadratmeter groß ist Hamburgs Stadtmodell. In einem eigenen Saal ist es täglich bei freiem Eintritt zu besichtigen, ein Besuchermagnet und Kristallisationspunkt der Bürgerdiskussion über die Stadt. Foto: GB*

Derzeit erlebt dies das Münchner Büro Auer + Weber, das auf dem Domplatz, der Keimzelle der Stadt, seit Kriegsende jedoch eine Brache, die Zentralbibliothek bauen soll, dazu das Forum der Bürgerschaft und ein Archäologiezentrum. Die vorgesehene Glitzerfassade wird von Hamburger Alteingesessenen, zu denen auch Ex-Kanzler Helmut Schmidt gehört, vehement abgelehnt. Hamburgs Bürger erleben den Wandel der Stadt und „fremdeln“, kommentiert der in der Hansestadt tätige ZEIT-Redakteur und Architekturkritiker Hanno Rauterberg.

In dieser Debatte über vermeintliche Äußerlichkeiten seien Misstrauen und Beunruhigung der Bürger sichtbar geworden, sagt Rauterberg, „so als hätten nicht wenige Menschen den Eindruck, die Veränderungen in Hamburg erfolgten gleichsam schicksalhaft, seien unabwendbar und fremdbestimmt.“ Neuerdings präge ein „autoritärer Städtebau“ das dortige Planungswesen, meinte sogar der Kunsthistoriker Hermann Hipp. Tatsächlich hat die Stadt traditionell sehr lange über ihr Gesicht diskutiert; das Rathaus etwa musste jahrzehntelange Debatten über seine Bauform ertragen. Von dieser Tradition des gemächlichen Abwägens hat sie nach Rauterbergs Beobachtung einiges verloren. Heutzutage muss es schnell gehen. Für die Bürger seien es „vor allem die großen, die symbolträchtigen Bauvorhaben, die ihre Skepsis nähren.“

So ist etwa das Überseequartier der HafenCity weitgehend der Mitsprache der Bürger entzogen. Hier plant ein internationales Konsortium im direkten Schulterschluss mit der Senatsbauverwaltung. Auch der Bau der Europapassage hat nach Rauterbergs Eindruck auf manche Bürger wie eine Art Enteignung gewirkt, weil dort alte Kontorhäuser und ein Teil des historischen Hamburger Stadtgrundrisses aufgegeben wurden – „der Investor, so schien es, war wichtiger als der Denkmalschutz und der öffentliche Raum.“

### **Das Gewebe der Stadt wird mit Neubauprojekten weitergesponnen, nicht zerrissen**

In der Hansestadt bestehen jedoch vielfältige Formen bürgerschaftlichen Engagements. Das äußert sich nicht nur in einer erstaunlichen Spendenbereitschaft betuchter Familien, sondern auch in der lebendigen Debatte über das, was sich schickt in dieser Stadt. Backstein-Rot und Fassaden-Weiß sind nicht mehr die alles dominierenden Farben. Mit Beton und vor allem Glas breiten sich im Stadtbild neue Materialien aus. „Aber die bewährten Typen“, urteilt Adam, „werden fortgeführt und in die heutige Stadt übersetzt. Maßstab und Struktur des Bestehenden werden aufgenommen. Sowohl bei neuen Projekten als auch der Runderneuerung der Substanz wird das Gewebe der Stadt weitergesponnen, nicht zerrissen. Es entsteht der Eindruck, dass wie in den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts zeitgemäße, hochwertige Architektur und qualitätsvoller Städtebau wieder Markenzeichen Hamburgs sind.“

Jörn Walter, Hamburgs derzeitiger Oberbaudirektor, treibt gleichzeitig an und tritt auf die Bremse. Er fördert Projekte, aber fordert bauästhetisch zugleich „eine Linie, die über den jeweils aktuellen Strömungen steht.“ Sie besteht für ihn „aus einer hanseatischen Zurückhaltung, einer unaufdringlichen Noblesse, einer durchweg hohen Qualität und einem sorgsamem Umgang mit der Materialität der Bauwerke.“ Nicht das spektakuläre Einzelobjekt steht im Zentrum, sondern die Formung eines stimmigen Ensembles, ohne dabei in Stagnation zu geraten.

### **Hochhäuser sind in der Hansestadt kein Problem – ganze Hochhauscluster entstanden**

Ein Beispiel für die Entwicklung unter heutigen Voraussetzungen ist das Berliner Tor am östlichen Cityrand, wo seit 1962 ein von der Polizei genutztes Hochhaus etwas verloren herum stand. 40 Jahre später ist ein regelrechter Hochhauscluster entstanden, sehr bewusst auf die Höhe des Altbaus bezogen. Auf der Westseite der Stadt wächst derzeit über St. Pauli, zwischen Reeperbahn und Elbe, auf einem früheren Brauereigelände ein ähnliches Hochhausensemble empor. Mit hohen Häusern hatte Hamburg nie Probleme, so lange sie die „Gute Stube“ der Binnenalsterfront nicht tangierten.

Das Unilever-Hochhaus aus den 1960er Jahren hat das freilich getan. Die Stadt hat seine Umgebung in den letzten Jahren mit Blockrandbebauung geschlossen. Eine riesige Baugrube für

eine weitere Ausdehnung des Axel-Springer-Verlages (dessen zwölfstöckiges einstmaliges „Hoch“-haus die massiv verdichtete Bebauung der Umgebung nur noch sehr moderat überragt) wird Hamburgs Neustadt noch weiter verdichten.

Im übrigen heilt die Zeit manche Wunden: Das maßstabssprengende Unilever-Gebäude steht inzwischen unter Denkmalschutz. Wenn demnächst seine Fassade wegen nachzurüstender Dämmungsarbeiten komplett entfernt werden muss, muss sie nachher in unveränderter Optik wieder angebracht werden.



*Ein ganzes Hochhauscluster ist rund um das fr. here Polizeihochhaus am Berliner Tor (Bild Mitte) entstanden.*



*Eine weitere Hochhausfamilie entsteht derzeit zwischen den Landungsbrücken und der Reeperbahn. Fotos: GB*

### **Straßenbau mit Privatkapital – das ist die Privatisierung des öffentlichen Interesses**

Die Stadt hat ihre Alsterterrassen und den Jungfernstieg in einem Zug mit erneuert; hier hat die Stiftung Lebendige Stadt des mit Hamburg eng verbundenen Otto-Konzerns kräftig mitfinanziert. Überwiegend aus privaten Mitteln hat die Stadt auch ihre teuerste Einkaufsstraße, den Neuen Wall, gleich mit renoviert. Sie erklärte ihn zu einem *Business Improvement District* und motivierte die Anrainer, die Straße vor ihren Haustüren selbst aufzuräumen. Bezahlt haben die neuen Straßenbeläge weitgehend die Geschäftsleute, die in dieser Straße verdienen.

Sie stellen auch den Sicherheitsdienst, der in der Straße nicht nur für Ordnung sorgen und die Parkstreifen überwachen soll, sondern auf Wunsch gut betuchter Kunden auch schon einmal deren Bentley von der Ladentür in die nächste Tiefgarage fährt. Auf Poller hat man in dieser frisch hergerichteten Straße völlig verzichtet. Dass diese Privatisierung des öffentlichen Interesses, gefördert durch ein spezielles Steuergesetz, und die private Verkehrsüberwachung durchweg funktionieren, kann man nicht sagen; bei einer Stichprobe am 1. Oktober nachmittags waren die Straßen voller Menschen und der frisch angelegte, zum Flanieren gedachte Bürgersteig verbotenerweise, aber offenbar unbehindert, mit Autos zugeparkt.

### **Unten am Wasser zu wohnen war in Hamburg lange nicht fein und weithin sogar verboten**

Der Stadtumbau geht weiter, gründlicher vielleicht als schon bisher. Unten am Wasser zu wohnen, war in Hamburg lange nicht fein und auf Hafen-Flächen schlicht und einfach verboten. Wo Hafen war, also in der halben Stadt, durfte nur hafennahes Gewerbe arbeiten und schon gar niemand wohnen. Einzelne Konversionen von schon länger zur Umwandlung anstehenden Altbauten mussten erst formell aus der Hafenverwaltung entlassen werden, um überhaupt neue Zwecke erfüllen zu dürfen. Aber der Druck des Marktes hat diesen Wandel beschleunigt: Die Container-Schifffahrt hat alte Lagerschuppen entbehrlich gemacht. Mit den verwinkelten Kanälen des 19. Jahrhunderts kommt die Gegenwart ohnehin nicht mehr zurecht. Hamburgs Container-Terminal ist längst an den Stadtrand gezogen. Die HafenCity ist deshalb durchaus auch die Antwort auf eine Zwangslage gewesen. Hamburg hat sie jedoch mit Mut und Weitblick genutzt.

## Die Stadt setzt zum „Sprung über die Elbe“ nach Süden an – mit Hilfe von IGA und IBA

Nun setzt die Stadt zum „Sprung über die Elbe“ an. Die HafenCity breitet sich noch an deren Nordufer aus. Eine IGA und eine IBA, also eine Internationale Gartenbau- und eine ebensolche Bau-Ausstellung, sollen im nächsten Jahrzehnt die riesige Elbinsel zwischen Norder- und Süderelbe besser erlebbar machen und vor allem aufwerten. In die dortigen Ortsteile Veddel und Wilhelmsburg zieht derzeit nämlich nur, wer es in bessere Gegenden nicht schafft. Als überalterte Arbeiterquartiere sind sie heute soziale Brennpunkte. Zunehmend werden sie von Migranten bevölkert. Hier will die Stadt grundlegend Wandel schaffen. Hatte Hamburg im Mittelalter das Flüsschen Alster angestaut, um in der Stadt Wassermühlen betreiben zu können und so die



*Hamburgs .Gute Stube.. Wer sich dort aufhalten will, braucht mindestens ein Paddelboot.*

*Foto: GB*

seither stadtbildprägenden künstlichen Seen Binnen- und Außenalster geschaffen, so soll bis in zehn Jahren ein weiterer künstlicher See die Mitte Wilhelmsburgs bilden. Die Stadt, die ihren Marschniederungen Jahrhunderte lang den Rücken zuehrte und sie bestenfalls als Handelsplatz und Industrieland benutzte, dreht mit diesem „Sprung über die Elbe“ erstmals in ihrer Geschichte ihre Entwicklungssachse von Norden nach Süden.

### **„Hamburgs erstaunlichstes Bauprojekt“, sagt ein ZEIT-Journalist, „heißt: Optimismus“**

„Hamburg“, fasst der Architekturkritiker Hanno Rauterberg zusammen, „ist sich selbst ein Wunder. Mit einem Hafen, der boomt, einer Bevölkerung, die wächst, mit einer Politik, die auf Zuversicht baut und sich nicht weiter scheren muss um all die Schrecken, die viele andere deutsche Städte plagten.“ Hamburgs erstaunlichstes Bauprojekt“, sagt der ZEIT-Journalist, „heißt also: Optimismus.“ Keine andere deutsche Stadt habe sich in den letzten fünf Jahren so weit vorgewagt, habe so groß gedacht, so viel geplant.

## **Im Wohnungsbau setzt Hamburg auch auf geförderte Bauherrengemeinschaften:**

### **Noch ist Hamburg erst halb so dicht bebaut wie z.B. Berlin**

**Hamburg ist weitläufig. Vor dem Krieg wohnten auf einem Drittel der Stadtfläche mehr Menschen als heute in der Gesamtstadt. In Berlin leben pro Hektar doppelt so viele Einwohner wie in Hamburg. Besonders leer ist das Hamburger Zentrum: Nicht einmal ein Prozent der Hamburger wohnt in ihrer City. In keiner anderen deutschen Stadt gibt es dort so ausschließlich Geschäftsräume. Im Wohnungsbau außerhalb der City hat sich die Stadt kreative Lösungen einfallen lassen.**

Wie viele Großstädte hat auch Hamburg unter dem Wegzug junger Familien ins Umland gelitten. 300.000 Menschen arbeiten zwar im Stadtstaat, wohnen aber im Umland Schleswig-Holsteins oder Niedersachsens und zahlen dort ihre Steuern. Mehr als zwei Milliarden Euro gehen Hamburg deshalb jährlich verloren. In die Kernstadt zogen lange Zeit Menschen nach, die zur Wirtschaftskraft der Stadt nur wenig beitragen konnten: Studenten, Migranten. Mit erheblichem Aufwand dreht die Stadt diesen Trend. Ihr kommt entgegen, dass sehr viele Hamburger Bürger mit Herz und Seele Großstädter sind. In urbaner Umgebung zu wohnen, ist wieder schick. Seit einigen Jahren geht es verstärkt darum, für diese kaufkräftige Klientel passenden Wohnraum zu schaffen.

Die nötigen Flächen sind noch vorhanden. Die Stadtentwicklung hat gerade erst alle Freiflächen kartieren lassen und enorme Potenziale ermittelt. Allein die Konversionsflächen auf ehemaligem Hafengelände, früheren Kasernen, Kirchen und ehemals öffentlichen Einrichtungen addieren sich auf 460 Hektar. Das für das Bevölkerungswachstum nötige Neubauvolumen wird allerdings nicht erreicht. Denn der Wohnungsbau der in Hamburg jahrzehntelang dominierenden Wohnbaugenossenschaften hat stark nachgelassen. „Dort, wo Architektur für die meisten Stadtbewohner am ehesten identitätsstiftend wirkt,“ urteilt Rauterberg, „ist die Entwicklung eher bescheiden.“ Der soziale Wohnungsbau ist sogar fast komplett zum Erliegen gekommen. Die Stadt setzt deshalb auf private Bauherrengemeinschaften, und das zunehmend erfolgreich.

### **Bauherrengruppen, die gemeinsam Geschosswohnungen bauen, werden gefördert**

Eine eigene städtische Agentur für Baugemeinschaften informiert und berät Bauherrengruppen und vertritt deren Interessen in der Verwaltung, wenn sich diese Bauherrengemeinschaften zwei Bedingungen stellen: Sie müssen sich einen Architekten suchen und zugleich einen Baubetreuer, der das Projekt begleitet und moderiert. Dabei geht es in aller Regel um den Geschosswohnungsbau in bereits urbanisierten Gebieten. Sie sollen den bisher dominierenden Einfamilienhausbau nicht nur ergänzen, sondern tendenziell überflügeln. So strukturierte Projekte werden öffentlich in erheblichem Maß gefördert.

Ein gerade fertiggestelltes Projekt an der Max-Brauer-Allee beispielsweise mit jeweils gut fünfzig Eigentums- und ebenso vielen Mietwohnungen, vier Praxen und ein paar Büros, zuvor eine Gebrauchtwagenmeile, nun eine Heimat für neun Hausgemeinschaften mit etwas über 200 Bewohnern, unter ihnen einer Gruppe von Behinderten, hat sich 2004 zusammengetan, gemeinsam Pläne geschmiedet, dazu eine GbR als Träger gegründet und sich die Stadtentwicklungsgesellschaft Stadtbau Hamburg als Partner geholt. Eine engagierte Architektin, die in dem fertigen Objekt inzwischen auch ihr Büro hat, hat zusammen mit einer hauptberuflichen Baubetreuerin das Vorhaben durchgezogen.

Es wies Tücken auf. So fahren unmittelbar neben dem Grundstück die Fernbahn vorbei, S- und Fernbahnen von morgens früh bis spät in die Nacht und Güterzüge rund um die Uhr - Großstadtgeräusche. Aber trotz aller Probleme und bei guter Bauqualität und Gestalt kosten die Eigentumswohnungen hier kaum über 2000 Euro pro Quadratmeter und sind die Mietwohnungen entsprechend erschwinglich. Der geplante Effekt: Junge Familien mit Kindern bleiben in der

Stadt, werden nicht ins Umland verdrängt. Investoren erkennen dieses Segment erst langsam; noch hat sich nicht herumgesprochen, „wie stark sich die Gesellschaft verändert und individualisiert hat, wie wichtig es wäre, den flexibleren Lebensweisen mit einer adäquaten, variantenreichen Architektur zu entsprechen“ (Rauterberg).

### Ein Trambahndepot wird zur Luxusadresse – ein Modell für Münchens Postfuhrhof?

Wesentlich teurer, zu Preisen von 500.000 Euro aufwärts, kamen Stadthäuser und Geschosswohnungen auf dem Gelände eines früheren Straßenbahndepots auf den Hamburger Markt – und fanden schnell Absatz. Die Altbauten mit ihren dunkelroten Backsteinziegeln vor Fachwerk- und Rahmenträgern waren ein typisches Beispiel für Industriehallen der späten 1920er Jahre.

Splitlevel-Häuser hinter restaurierten Toren einer früheren Straßenbahnhalle sehen nun auf den ersten Blick sehr ähnlich aus, doch gleicht keines dem anderen. Zwänge, die sich aus den unregelmäßigen Stockwerkshöhen des Altbestandes ergaben, gingen als willkommene Störung und als belebendes Element in die Planung ein. Wohnen und Arbeiten sind eng verzahnt; neben den Stadthäusern zog RTL ein. Die neu eingerichtete Postfiliale ist so situiert, dass auch Menschen aus den umliegenden Vierteln hierher kommen (müssen). Grünräume und Dachterrassen machen das Wohnen mitten in der Stadt zu einem naturnahen Erlebnis. Neben den um-



*Falkenried: Das sind exklusive Stadthäuser mit Dachterrasse und Hausgärten hinter restaurierten Toren einer Trambahnhalle*



*...und Neubauten im gleichen Stil, aber anderem Maßstab. Neben ist RTL eingezogen. Fotos GB*

gebauten ehemaligen Straßenbahnhallen sind konsequent neuzeitliche Bauten mittlerer Höhe und ein quartiersbeherrschendes Hochhaus entstanden. Sie nähern das Gebiet der Maximaldichte von 70.000 Quadratmetern an. Das 1999 begonnene und ab 2004 bezogene Areal erhielt im Jahr der Fertigstellung den Deutschen Städtebaupreis.

### Handlungsbedarf für die „soziale Stadt“ - es gibt Stadträume der Sieger und der Verlierer

In Gegenden, die geprägt sind von eher langweiliger Nachkriegs-Zeilenbauweise, sind nicht wenige Areale zu sozialen Brennpunkten geworden. Die Probleme lagen weniger in einer schlechten Bausubstanz als in sozialen, funktionalen und wirtschaftlichen Defiziten bei den Bewohnern. Schon seit Anfang der 1990er Jahre gibt es in der Hansestadt deshalb ein Armutsbekämpfungsprogramm. Mit integrierten Ansätzen und Bürgerbeteiligung war es ein Vorläufer des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf - die soziale Stadt“.

Bedarf an sozialer Entwicklung besteht in der Hansestadt auch heute in hohem Maß. ZEIT-Autor Roland Kirbach hat die Probleme in diesem Sommer unter dem Schlagwort „Armutszeugnis für Hamburg“ zusammengefasst. Professor Jens Dangschat kommt zu dem Urteil, dass die vor

allem an der Standortentwicklung orientierte kommunale Politik auch die Stadtentwicklungspolitik so stark prägte, dass „Räume der Sieger und Verlierer“ entstünden oder sich deutlicher herausbildeten. Ganz generell wird Kritik laut, die Wirtschafts- und Standortförderung gehe mit ihren unbestreitbaren Highlights zu Lasten der sozialen Stadtentwicklung.

### **Derzeit neun Sanierungsgebiete im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“**

Hamburg hat derzeit neun Sanierungsgebiete, die im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ gefördert werden. Wie effizient dieses Programm wirkt, ist noch nicht abzusehen. Sichtbar sind indessen Wandlungen in Kiezen, die in den 1970er Jahren und noch danach mit „alternativ“ eher höflich umschrieben waren. Das Karolinenviertel neben Hamburgs Messegelände beispielsweise war damals schon aufgegeben; es sollte der Messeerweiterung weichen. Nun wird zwar die Messe bis auf 90.000 Quadratmeter Hallenfläche ausgebaut und gleichzeitig durchgreifend erneuert, das „Karo“ aber nicht mehr berührt. Dort blüht inzwischen das Leben. Jedes zweite Haus ist schon renoviert, ein Teil zwar noch in erbärmlichem Zustand, aber bereits auf der Liste der Häuser, die als nächste dran kommen.



*Hamburgs Sanierungsgebiet Karolinenviertel, zerteilt vom Schlachthof (hellgrau, Bild Mitte), bedrängt vom Messegelände (dunkelgrau, rechts) und vom Heiliggeistfeld mit einem brutalen Hochbunker (unten), wurde entgegen früherer Planung nicht von der Messe geschluckt, sondern hat sich zu einem quirligen Szeneviertel entwickelt. Foto: G&B*

### **Der ehemals ausschließlich „alternative“ Kiez wird interessant für Eigentumswohnungen**

Aus den Spontis der vorherigen Generation sind Bürger mittleren Alters geworden. Mehrere dieser Bewohnergruppen haben inzwischen Bauherrngemeinschaften gebildet und mitten im Kiez Neubauten für sich selbst errichtet und bezogen. Allmählich dreht sich so der ganze Bezirk. Wer ausgefallene Kleider, seltene Platten, bunte Steine oder Exotisches aus aller Welt sucht, wird hier besonders schnell fündig. Das „Karo“ ist noch immer alternativ, aber zugleich auch schon „in.“ In einer früheren Schlachthofhalle und in einem Neubau daneben hat die Stadt jungen Firmen eine Heimstatt geboten, die hier auf befristete Zeit zu billigen Mieten erste Gehversuche als Musikunternehmer machen. So stützt die Stadt Subkultur und Kultur, kurbelt die Selbständigkeit an und fördert die Revitalisierung und die Standfestigkeit eines urbanen Quartiers.

## **Die Stadtentwicklung rechnet trotz weniger Kindern mit weiterem Wachstum**

### **Noch 60.000 Neubürger will Hamburg bis 2020 gewinnen**

**Die programmatisch „wachsende Stadt“ setzt auf Zukunft. Dass sie für die nächsten zwanzig Jahre plant und entwickelt, weiß an der Elbe jeder interessierte Bürger. Die Stadt legt ihre Planungen bereitwillig auf den Tisch, die Medien berichten und die Bürger diskutieren sie intensiv. Das Thema Stadtentwicklung ist bei interessierten Bürgern der Hansestadt so alltäglich wie das Wetter oder der Fußball.**

Die Internationale Gartenbau-Ausstellung und die Internationale Bau-Ausstellung des Jahres 2013 werfen bereits ihre Schatten voraus. Sie sollen vor allem den „Sprung über die Elbe“ absichern helfen, also die Entwicklung des traditionell vernachlässigten Hamburger Südens. Außerdem will Hamburg unter allen Bedingungen bei der nächsten möglichen Sommerolympiade als Austragungsort Olympischer Spiele gewinnen. Attraktive Flächen in der inneren Stadt werden derzeit nicht konkret überplant, bis feststeht, ob die Stadt diesen Zuschlag erhält.

Der Ausbau der HafenCity ist auf zwanzig Jahre veranschlagt, und jeder, der das derzeit teilweise brach liegende, leer geräumte Gelände durchmisst, erkennt seine Weitläufigkeit und den Bedarf an Kraft, Zeit und Geld, den dieser neue Südteil des Zentrums noch einfordern wird. Aber blitzneue vierspurige Straßen, überwiegend hochwassersicher aufgeschüttet und bereits durch neue und breite Brücken verbunden, durchmessen das Quartier schon da und dort. Die heute völlig verödeten Hafenbecken, die wohl niemals wieder Handelsschiffe im Alltagsbetrieb sehen, werden binnen weniger Jahren als Marinas mit schwimmenden Freizeiteinrichtungen revitalisiert. Mit seinem künftigen Kreuzfahrtterminal will Hamburg den Ausnahmezustand, in den die Stadt bei jedem Anlaufen des Ozeanriesen „Queen Mary 2“ aufs Neue verfällt, zum image- und verkaufsfördernden Normalzustand machen. Vielleicht werden sich Hamburgs Flotte ja eines Tages auch mit Hausbooten beleben, wie sie in Amsterdam alltäglich sind.

### **Bei aller Bauentwicklung ist Hamburg eine sehr grüne Stadt und soll das auch bleiben**

Bei aller Bauentwicklung ist Hamburg eine sehr grüne Stadt und soll das auch bleiben. Allerdings will Wilhelm Schulte, der Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Umwelt, das Ausfarnen von Siedlungs- und Grünräumen durch schärfere Kanten zwischen bebautem und nicht bebautem Land stärker fassen. Entlang von Grünräumen sollen dichtere Baumassen entstehen; aus Landschaftsraum soll allmählich Parkraum werden. Auch über die in Hamburg besonders weit verbreiteten Schrebergärten wird nachgedacht. Zu Zeiten, als Kleingärtner noch keine Autos besaßen, sind sie vorwiegend rund um Bahnhöfe des öffentlichen Schienennetzes entstanden – da, wo man heute am ehesten die Siedlungsdichte verstärkt. 2008 Jahr feiern die Schrebergärtner den zweihundertjährigen Geburtstag ihres Namenspatrons, natürlich in Hamburg. Bis dahin will die Stadt mit Vorschlägen kommen, wie man die Gartler, ohne ihnen ihren Freiraum zu nehmen, in einer wachsenden Stadt besser unterbringen kann. Würden Gartenlauben nicht mehr durchweg als Einzelhäuschen gebaut, sondern als Mini-Doppelhäuser oder als Reihenhäuschen, wäre schon viel Grünland gewonnen.

### **Die Stadt rüstet sich für einen nationalen, europäischen und globalen Städtewettbewerb**

Die Stadt rüstet sich für einen nationalen, europäischen und globalen Städtewettbewerb, in dem nicht mehr Produktionszahlen von Wirtschaftsbetrieben über die Strahlkraft entscheiden, sondern der Glanz der „Marke“, der sorgfältig inszenierte, systematisch kommunizierte und in markantem Städtebau manifestierte Ruf einer Stadt.

Dass sich die Stadt dazu rastlos umbaut, ist so alltäglich geworden, dass eine einzelne Baustelle kaum mehr jemandem auffällt. Bürogebäude in der City, kaum 20 oder 25 Jahre alt, werden reihenweise beseitigt, um neuen, zwei Stockwerke höheren und 30 Prozent rentierlicheren Platz zu machen. Die Büroleerstandsquote ist auch in Hamburg mit rund einer Millionen Qua-

dratmeter hoch. Den Bauboom hat das nicht wirklich getroffen. Neubauten werden genehmigt, wenn es mindestens 70 % Vermietungssicherheit gibt. Die Stadt selbst hilft diesem Boom mit auf die Beine. So zieht das komplette Amt für Landesentwicklung und Umwelt aus einem großen Kontorhaus im Zentrum in ein paar Jahren in die HafenCity um – wenn die vereinbarte Miete dann marktüblich ist. Kann der Investor auf dem freien Markt mehr Erlösen, kann er die Behörde, die mit ihrem Mietvertrag die Investition absicherte, vor der Tür halten. Die muss dann entweder bleiben, wo sie ist, oder sich ein billigeres Quartier suchen.



*Während Hamburg das städtebauliche Gesamtbild der Binnenalster (S. 11) sorgfältig schützt, verleugnet die Skyline der Außenalster nicht mehr, dass sie ein See mitten in einer Millionenstadt ist. Foto: GB*

**Holger Adam, Institut f. Städtebau und Wohnungswesen, über München und Hamburg:**

## **Der Städtewettbewerb bleibt für München eine Herausforderung**

**Das in München ansässige Institut für Städtebau und Wohnungswesen beobachtet die Entwicklung in den Kommunen kontinuierlich. Standpunkte-Redakteur Gernot Brauer fragte dessen wissenschaftlichen Referenten Holger Adam nach seinen Eindrücken in Hamburg und nach einem Städtevergleich.**

**Gernot Brauer (GB):** München gilt als die deutsche Stadt Nummer 1. Wo kann sich München im Vergleich zu Hamburg entspannt zurücklehnen?

**Holger Adam (HA):** Gar nicht. München hat zwar das schönere Umland, aber Hamburg das urbanere Klima. Ich begreife Städtewettbewerb vor allem als wirtschaftlichen Wettbewerb. Der Ruf einer Stadt stärkt ihre Attraktivität für die knappe und gesuchte Ressource hochqualifizierter Arbeitskräfte. Und Hamburg investiert in seinen Ruf als attraktive Metropole so konsequent wie erfolgreich. In ihrer Struktur sind beide Städte unterschiedlich aufgestellt. Hamburg hat Stärken vor allem im Bereich der Dienstleistungen, nicht zuletzt in der Kommunikation, in der Werbung. Natürlich ist auch der Hafen ein Wirtschafts-, aber kein entscheidender Arbeitsplatzfaktor. München ist im Bereich der Hochtechnologie präsenter. Die Bedeutung einer Stadt im internationalen Wettbewerb kann sich aber schnell ändern. Hamburg spürt das gegenwärtig im Bereich der Luft- und Raumfahrt mit EADS, München muss das Ende der Kommunikationssparte bei Siemens und den Konkurs von BenQ hinnehmen.

**GB:** Wie kann eine Stadt, die so locker bebaut ist wie Hamburg, ein urbanes Klima entwickeln?

**HA:** Das urbane Flair bildet sich in den vielen Zwischenräumen und Nischen, die eine Stadt wie Hamburg aufweist. Ehemalige Industriegelände, frühere Hafengelände und lange Zeit vernachlässigte, innenstadtnahe Wohnquartiere bieten Menschen vielfältige Möglichkeiten, um neue Lebensformen auszuprobieren – und günstige Mieten, um mit einer neuen Idee eine Firma zu gründen. Das mediterrane München lebt homogener, mittelständischer, bürgerlicher, solider,

gelassener. Zweitens ist das Umland Münchens so attraktiv, dass mancher Münchner offiziell zu einer anderen Gemeinde gehört und die Wochenenden an den Seen oder in den Bergen verbringt. Und drittens hat es Hamburg verstanden, den Stolz der Bürger auf ihre Stadt neu anzufachen. Bürgersinn hat in der Hansestadt eine lange Tradition. Identitätsstiftende Projekte haben mit starker Medienunterstützung aus der Stadtentwicklung ein Thema für alle gemacht.

**GB:** *Woran liegt das?*

**HA:** Wohnungsbau und Stadtentwicklung – auch die längerfristige – sind in Hamburg ein für viele Menschen spannendes Thema, weil es eine sehr offensive Stadtentwicklungspolitik gibt. Sie setzt Prozesse in Gang, um den Wirtschaftsstandort Hamburg ins Gespräch zu bringen, ihn im Gespräch zu halten und um Menschen anzuziehen. Was geschieht, regt Menschen durchaus auch auf. Aber es erzeugt damit Gesprächsplattformen. Außerdem gibt es ein über Jahrhunderte gewachsenes Selbstverständnis der Bürgerschaft, dass die Stadt nur so ansehnlich und lebendig sein kann wie das Engagement ihrer Bürger. Alteingesessene wie Neubürger verstehen sich sehr schnell als die Städter, auf die es ankommt. In München sind die Übergänge zwischen Stadt und Umland viel fließender; das Bild der Stadt ist in den Köpfen der Menschen weniger stark ausgeprägt. Hamburg ist vor allem Stadt – München ist Zentrum seines Umlandes.

**GB:** *Was tut Hamburg, um die Bürger für Langfristprojekte zu mobilisieren, die über Wahlperioden ebenso weit hinaus reichen wie über den Horizont, in dem Bürger ihr Privatleben planen?*

**HA:** Es gibt ein sehr offensives Stadtmarketing auch nach innen. Eine ausgefeilte Öffentlichkeitsarbeit arbeitet mit sehr guten Veranstaltungen und Publikationen sowie mit exzellenten Informationszentren – nicht wie der Münchner PlanTreff, der dann, wenn Berufstätige Zeit haben, geschlossen hat. Zum anderen arbeitet Hamburg stark mit Bildern und Symbolen. Gleich ob alle in der Stadt mit dem Projekt der Elbphilharmonie glücklich sind – es funktioniert phantastisch, der Zukunft so ein Gesicht zu geben. Das gesamte Projekt der Hamburger HafenCity ist nicht nur ein Stück Stadterweiterung, sondern will ausloten und umsetzen, was diese Stadt für Ihre Bürger in Zukunft sein will. Das findet in diesem Symbol seinen für jeden verständlichen Ausdruck.

**GB:** *Also braucht eine Stadt so etwas wie Leuchtturmprojekte, bauliche Ikonen, um ihre Politik rüberzubringen. Aber wie bekommt man Leute dazu, sich für eine Politik zu begeistern, deren Horizont zwei Jahrzehnte voraus liegt – jenseits dessen, was Menschen eigentlich interessiert?*

**HA:** Mit zwei Methoden: mit dem Appell an das Verantwortungsbewusstsein für das Leben unserer Kinder und mit dem professionellen Ehrgeiz, die Stadt bewohnerfreundlicher zu machen und damit Neubürger zu gewinnen. Dafür hat Hamburg in seiner Verwaltung eigens Stellen geschaffen. Und die rechnen sich auch. In Hamburg ist Stadtentwicklung ein ganz wichtiger Teil der Wirtschaftspolitik. Die Stadt brezelt sich ganz unverblümt auf, um bessere Geschäfte zu machen. Das Hamburger Konzept „Wachsende Stadt“, das neben Unternehmensstandorten vor allem bessere Lebensbedingungen für Familien in der Stadt schaffen möchte, wurde beim Finanzsenator ersonnen. Die Rechnung ist relativ simpel: Für jeden Neubürger erhält die Stadt einige tausend Euro im Länderfinanzausgleich. Das ist pro Bürger nicht viel, aber addiert sich.

**GB:** *Kann der Zug, der da fährt, München in irgend einer Weise gefährlich werden? Wo muss München aufpassen, wenn es in Deutschland die Nummer 1 bleiben will?*

**HA:** Der Wettbewerb wird nur noch zum kleinen Teil national ausgetragen. Hamburg muss sich gegenüber London plazieren, München gegenüber Wien oder Mailand. Wenn aber der Kuchen nur einmal verteilt werden kann und Hamburg sich ein wachsendes Stück davon abschneidet, dann muss München schon aufpassen, was da geschieht. Wichtiger scheint mir eine nationale Debatte um Städtepolitik, die in Deutschland ja erst beginnt. Es muss darum gehen, den Kuchen größer zu machen und nicht nur den existierenden gerecht zu verteilen. Wenn Hamburg und München klar sagen, welchen wichtigen Beitrag Städte zur Bewältigung der Zukunftsaufgaben der deutschen Gesellschaft leisten, aber welche Voraussetzungen und Rahmenbedingungen dafür auch geschaffen werden müssen, und damit Bewegung in die deutsche Politik bringen, dann profitieren beide Städte davon.

**GB:** *Hamburg hat in der Personen seines Oberbaudirektors eine starke Hand für die Stadtgestaltung. Bräuchte München jemanden, der so sehr Regie führen kann?*

**HA:** Der Oberbaudirektor steht außerhalb der Bauverwaltung, er arbeitet als Stabsstelle des Bausenators. Sein Auftrag ist die Entwicklung der Innenstadt und das gesamtstädtische Bild.

**GB:** *Ein Libero in der Mannschaft?*

**HA:** Das trifft es sehr gut. Hamburgs Oberbaudirektor ist nicht aufgrund seiner Amtsausstattung mächtig – im Gegenteil: er braucht kein Stadtplanungsreferat zu administrieren – sondern durch die Kraft seiner Persönlichkeit. Er lanciert wichtige Themen und treibt Entwicklungen voran. Wer zugleich Chef einer großen Behörde ist, ist viel stärker in die Verwaltungsraison eingebunden und muss deutlich mehr Rücksichten nehmen. Das Entscheidende am Oberbaudirektor ist, dass er frei ist, die für ihn wesentlichen Themen aufzugreifen, und dass er gleichzeitig als Person so präsent ist, wie es in einer Mediengesellschaft nötig ist, um solche Themen öffentlich ausreichend sichtbar und durchsetzungsfähig zu machen. Es geht um die Wahrnehmung der Sache ebenso wie um die Wahrnehmung der Person, die sie vertritt.

**GB:** *Sollte München diese Funktion adoptieren?*

**HA:** Wenn man sich den Erfolg Hamburgs ansieht, müsste man mit ja antworten. Ich bin trotzdem skeptisch. Denn zum einen bin ich zu sehr Basisdemokrat, um mir nicht lieber Entscheidungen von unten zu wünschen. Zum anderen muss die Debatte, in welcher Stadt wir leben wollen, an vielen Orten und von ganz unterschiedlichen Akteuren geführt werden.

**GB:** *Lieber öfter einmal einen Volksentscheid über Hochhäuser?*

**HA:** Im Grunde ja, auch wenn das natürlich ein furchtbares Beispiel ist. Aber als erster Schritt war er richtig. Die Rolle des Oberbaudirektors bedient die wachsende Autoritätsgläubigkeit. In einer Stadtgesellschaft muss aber das Bewusstsein wachsen, dass die Stadtentwicklung alle angeht. Hamburg hat das – trotz des Oberbaudirektors oder weil es ihn gibt – begriffen und geleistet. Bewusstseinsentwicklung läuft langsamer und schwieriger - aber auch tragfähiger.

**GB:** *Der Diskurs über die Qualität des Städtebaus existiert bei uns im Wesentlichen nur in der Fachwelt. Er erreicht keine größeren Bevölkerungsgruppen. Was ist zu tun?*

**HA:** In Österreich gibt es bodenständige, qualitativ hochstehende Architektur. Wir brauchen keine *Grands Projets* à la Frankreich, sondern eine breite Befassung mit qualitativem Bauen. Drei Voraussetzungen, die dazu nötig sind, sind in München vorhanden: erstens innerstädtische Flächen, auf denen Neues geschaffen werden kann, vor allem die Bahnflächen und die Kasernengelände, zweitens gute Architekten und Planer und drittens eine Vorstellung davon, wohin die Reise gehen soll.

**GB:** *Der Wandel Hamburgs war ein Kind der dortigen städtebaulichen Not. Not macht bekanntlich erfinderisch...*

**HA:** ... macht erfinderisch, aber ist kein guter Ratgeber, wenn es um Qualität geht. Unter Not sind Budgets so klein, dass Qualität auf der Strecke bleibt. Auch mit mehr Geld entstehen natürlich manchmal schlechte Projekte, die Debatten auslösen: „So wollen wir das nicht.“ Münchens Hochhausdebatte war so ein Beispiel. Ich hätte sie mir differenzierter gewünscht, aber sie war ein Beginn. So entwickelt sich Bewusstsein, so entsteht Aufmerksamkeit. Stadtentwicklung bedeutet nicht nur, Wohnraum zu schaffen. Sie definiert zu einem guten Stück die Qualität, in der wir leben.

**GB:** *Was haben wir in München, woran sich die Debatte hier entzünden und verstärken kann?*

**HA:** Auf Münchens Konversionsflächen wird mit hoher Qualität geplant. Das schafft ein Bewusstsein. Und es gibt eine Debatte über das Leben in der Stadt, über die Stadt im demografischen Wandel. Das ist das Entscheidende: eine Vorstellung davon zu entwickeln, in welcher Stadtgesellschaft wir leben wollen. Daraus kann etwas Gutes werden.

## Stadtbaurätin Prof. Christiane Thalgott zum Städtevergleich mit Hamburg:

### München hat seine urbanen Chancen bisher gut genutzt

**Im Gespräch mit der Standpunkte-Redaktion äußerte sich auch die Münchner Referentin für Stadtentwicklung und Bauplanung zu München und Hamburg. Christiane Thalgott trug früher u.a. in Norderstedt direkt an der Hamburger Stadtgrenze Verantwortung. Sie kennt die Entwicklungspolitik auch von Hamburg genau.**

**Christiane Thalgott (CT):** Beide Städte unterscheiden sich sehr, strukturell und in ihrer Verfassung. Hamburg ist ein Stadtstaat, der mit der einen Hand als Bundesland Vorschriften und Förderrichtlinien macht, die er mit der anderen Hand als Kommune umsetzen kann. Bayerische Vorschriften haben dagegen von Aschaffenburg bis nach Berchtesgaden zu passen. Sie können deshalb nicht für die Belange der Landeshauptstadt München maßgeschneidert sein.

Sehr grundsätzlich unterscheidet sich auch die Bevölkerung beider Städte und die Art, wie die Öffentliche Hand mit ihr umgeht. München war seit Jahrhunderten eine Residenzstadt mit eher handwerklich geprägtem Bürgertum, mit Gastwirten, Kleinbürgern und zugewanderten Dienstmädchen vom Lande. Zuwanderer sah man hier nie als „andere“. Sie waren Teil der allgemeinen Stadtgesellschaft. Hamburg dagegen ist geprägt von einer großbürgerlichen Oberschicht, die immer die politische Repräsentanz gestellt und die Entwicklung der Stadt stets für sich selbst voran gebracht hat. Arbeiter und Zuwanderer waren nie ihresgleichen.

Schaut man sich Münchner Stadtratsprotokolle aus den 20er Jahren oder noch ältere an, sieht man immer den Blick auf die Gesamtbevölkerung. Immer spürt man Verantwortung für die, die arm waren und von draußen kamen. Natürlich hat sich auch Hamburg speziell in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts um die Geringeren, die nicht für sich selbst sorgen konnten. Das hat aber das Bild von dieser Stadt und auf diese Stadt nicht grundsätzlich verändert. Hamburg beschäftigt sich mit seinen Wasserflächen und mit seinen „besseren“ Vierteln. Es gibt dort keinen Beschluss wie den Münchner über sozial gerechte Bodennutzung, keinen, der die Kohäsion der Gesellschaft als das Grundsätzliche, das Gemeinsame herausstellt. Das ist in Hamburg kein Thema.

**Gernot Brauer (GB):** *Auch in Nymphenburg wohnt eine andere Schicht als am Hasenberg.*

**CT:** Natürlich. Aber die geplanten Stadtentwicklungsgebiete wie früher schon etwa das Gärtnerplatzviertel oder Schwabing waren immer Gegenden, in denen arm und reich gemeinsam wohnten. Das gab es im Hamburg bestenfalls mit den sogenannten Terrassen, also mit Wohnungen für feine Leute im Vorderhaus und hinten, im Schatten, für die anderen. Münchens Gärtnerplatzviertel haben seinerzeit ärmere Leute vielleicht trocken gewohnt. Aber es gab keine Stadtentwicklungsgebiete, wo nur die jeweils „anderen“ gelebt haben. In Münchens Stadterweiterungen des späten 19. und des frühen 20. Jahrhunderts haben Handwerker und Kleingewerbetreibende gebaut – als ihre Altersvorsorge. In München fielen Eigentum und Wohnort deshalb weit hin zusammen. In Hamburg gab es auch damals schon Investorenmodelle. Hamburgs Geschossbauten entstanden nicht durch bürgerliche Mittelschichten, sondern durch Großunternehmer. Dort wurden Mieten in einen Stadtteil erzielt und in einem anderen verbucht.

Auch heute gibt es in München abgesehen vom Hasenberg keine großen Neubauquartiere, die nur für den sozialen Wohnungsbau entstanden. Neuperlach hatte von Anfang an eine gemischte Entwicklung. Ein Hamburger Neubauquartier aus dieser Zeit, Steilshoop, ist nicht annähernd vergleichbar gemischt, noch weniger Mümmelmannsberg oder Osdorfer Born, auch nicht Neugraben-Fischbeck weit weg am Rand der Stadt. In Hamburg gibt es also ganz große Gebiete für „die anderen“. Das hat dort Geschichte. Für den Freihafen hatte man in den 1880er Jahren innerhalb kürzester Zeit 20.000 Menschen abgesiedelt. Das hat keine Revolution ausgelöst, nicht einmal einen Aufschrei. In Hamburg ist das Bild, das die herrschende Schicht von der Stadt hat, mit München also nicht ansatzweise zu vergleichen. Graduell hat sich das im 20. Jahrhundert verändert. Aber das Grundmuster bleibt.

**GB:** *Gäbe es in München eine HafenCity, müssten hier auch Sozialwohnungen gebaut werden.*

**CT:** Wir würden unsere klassische Regel anwenden: ein Drittel untere, ein Drittel mittlere und ein Drittel obere Einkommensschichten. Und wenn in München eine St. Pauli-Brauerei ihr Filetgrundstück über dem Hafen her gäbe, würden wir selbstverständlich fordern, dass auch dort 30 Prozent geförderter Wohnungsbau entstehen.

Auch dass in Hamburgs City kaum noch Menschen wohnen, war lange Zeit kein Thema. Sie wurde für Büros aufgehübscht. Dass es dort keine Wohnungen gab, war egal. Jetzt rächt sich das, weil das Wohngebiet HafenCity nirgends anknüpfen kann.

**GB:** *Diese Tendenz hat es auch in München gegeben. Das Europäische Patentamt war die Konsequenz des Beschlusses, das Zentrum zum Kerngebiet für Büros und Geschäfte zu machen.*

**CT:** Der Stadtrat hat nach Bürgerprotesten eingesehen, dass das ein Fehler war, und nach den Olympischen Spielen einen markigen Beschluss gefasst, um das zu ändern. München hat sich mit diesem Thema also gesellschaftspolitisch auseinandergesetzt. Man hat eingesehen, dass ein einzelnes Projekt eine Kette an Vertreibungen auslöste und dass eine bestimmte Bevölkerungsstruktur in der inneren Stadt unmöglich werden würde. Man wollte auch die schnelle Ökonomisierung nicht – selbst wenn sie trotzdem eintrat. Das widersprach Münchens bürgerschaftlichem Selbstverständnis. So etwas setzt einen Rahmen auch dann, wenn man nicht jede Entscheidung per Gesetz durchsetzen kann. Das Gesamtbild der Stadt lautet: Sie ist unser aller.

Was in München selbstverständlich ist, dass nämlich der Stadtrat sich für jede neu zu bauende Siedlung interessiert, auch wenn sie ganz draußen ist, gibt es in Hamburg nicht. Das Hamburger Parlament, die Bürgerschaft, beschließt zwar den Flächennutzungsplan. Aber eine so intensive Beschäftigung mit der gesamten Stadt wie schon in der Münchner Staffelbauordnung von Theodor Fischer ist an der Elbe nicht vorstellbar.

**GB:** *In der Gegenwart hat sich das Hamburger Bild aber verändert. Bauherrengemeinschaften werden jetzt massiv gefördert...*

**CT:** ...weil es sich Hamburg so wenig wie München leisten kann, weiterhin gut verdienende Familien an das Umland zu verlieren. Dabei muss man sehen, dass die Abwanderung aus Hamburg ins Umland schmerzhafter als hier im Süden war. Städte wie Ahrensburg und Norderstedt, Reinbek, Wedel etc. erreichten ein ganz anderes Gewicht als Münchner Umlandgemeinden. Das hat Hamburg lange missachtet, bis der Stadt die Mittelschichten in Massen wegliefen. Während die schleswig-holsteinischen Städte ein klares städtisches Gefüge haben und das auch ausspielen, zerstreuen sich die Münchner Pendler ins Umland wie die Petersilie auf der Suppe.

**GB:** *Pendler, die im Umland gemeldet sind, entziehen der Stadt Steueraufkommen. Kann die Stadt umgekehrt mit Grundstücksverkäufen zusätzliche Einnahmen generieren?*

**CT:** Ja, wir müssen das sogar ganz konsequent tun. Hamburg hat keine Auflagen, dass Grundstücksverkäufe wirtschaftlich sein müssen. Die Hansestadt darf auch einmal unter Wert verkaufen, wenn das städtebaulich Sinn macht. Wir dürfen das nicht. Sofort würde die Kommunaufsicht eingreifen – zu Recht. Das beschränkt die Möglichkeit sehr, unwirtschaftliche Aufwendungen unterzubringen. Hamburg kann Bedingungen für Ansiedlungen hingegen frei formulieren...

**GB:** *... und verzichtet dabei schon einmal auf einen Wettbewerb – siehe Elbphilharmonie. Der Auftrag zu diesem zweifellos spektakulären Gebäude ging freihändig an Herzog und de Meuron.*

**CT:** Wir schreiben Städtebauprojekte grundsätzlich aus. Selbst wo private Investoren handelten wie etwa Münchens Fußballvereine bei der Arena, haben wir deutlich gemacht, dass die Stadt einen Wettbewerb unter herausragenden Architekten erwartete, und die Vereine haben das damals auch verstanden.

**GB:** *Stadtentwicklung und Architektur sind in Hamburg sehr populär, stärker als in München.*

**CT:** Das gilt im weitesten Sinn für den Hafen, für einen Ort also, der ohnehin im Bewusstsein der Stadt verankert ist und das Interesse auf sich zieht. Alles was an der Elbe passiert, ist spektakulär. Die Hafenthemen sind emotional außerordentlich positiv besetzt. Woanders finden Sie dieses Interesse kaum. Die Gesamtstadt steht nicht annähernd so im Bewusstsein.

**GB:** *Hamburg fördert dieses Bürgerinteresse unter anderem mit einem riesigen Stadtmodell, das für jedermann öffentlich zugänglich ist. Münchens PlanTreff ist kein Vergleich. Braucht München mehr solche attraktive Orte zur Darstellung der Stadtentwicklung?*

**CT:** Das Engagement der Bürger hat in München weniger Ankerpunkte. Es gibt auch keine solche Vernachlässigung ihrer Ansprüche. Daher ist der Leidensdruck nach meinem Eindruck nicht so hoch. Wenn sie sich dann einmal richtig ärgern wie etwa über Hochhäuser, dann kommen sie schon. Im Allgemeinen können wir aber kein so starkes Interesse an langfristigen Planungen feststellen. Trotzdem wäre es schön, wenn wir Stadtbauprojekte besser ausstellen könnten. Wir fänden es sehr schön, wenn die Kassenhalle des Rathauses dafür ständig zur Verfügung stünde. Aber sie ist leider überwiegend für andere kulturelle Projekte gebucht. Wir bespielen sie jeweils zu Anfang des Jahres. Das ist für die Bürger sehr attraktiv. Im übrigen ist der Stadtrat auch sparsam. Er würde kaum auf einmal mehrere 100.000 Euro für ein Stadtmodell ausgeben, das nur einen Teil der Neuentwicklung zeigt.

**GB:** *Was muss man in München tun, um das Interesse der Bürger an städtebaulichen Projekten auch an der Isar zu fördern?*

**CT:** Die Menschen haben im Allgemeinen nicht die Fähigkeit, sich ungebaute Pläne vorzustellen. Erst wenn reale Gebäude entstehen oder verschwinden, entsteht normalerweise Engagement.

**GB:** *Hamburgs Medien haben bewirkt, dass Stadtentwicklung dort ein tagtägliches Thema ist.*

**CT:** Das bewirken Personen. Interessieren die sich, dann steht das in der Zeitung. Ich wünschte mir in München eine intensivere Medienbegleitung. Im Übrigen ist die Anbindung der Hamburger Quartiere südlich der Elbe lange vernachlässigt worden, so dass es für Aufmerksamkeit als Basis für Besserung höchste Zeit wird. Jahrzehnte lang haben in Hamburg nur Leuchttürme interessiert, der Rest nur sehr wenig oder gar nicht.

**GB:** *Ist Hamburgs Oberbaudirektor in diesem Sinn ein Leuchtturm-Direktor?*

**CT:** Der vorige war es ausgesprochen. Ein Beispiel: Die Hafenentwicklung startete in Hamburg nur mit Büros. Mit dem Thema Wohnen im Hafen besetzt Hamburg nun ein neues Thema. In München war das Wohnen in der Stadt dagegen immer aktuell. Hamburg holt also an einem sehr spektakulären Ort eine Entwicklung nach, die an der Isar nie wirklich abgerissen ist.

**GB:** *Wer nicht wie Hamburgs Oberbaudirektor sogenannte Leuchtturmprojekte freihändig voranbringen kann, legt sich unter Umständen stärkere Zügel an als der, der frei schaltet.*

**CT:** Unsere Pendelausschläge sind nicht so groß, im Guten nicht, aber auch nicht im Schlechten. Aber unser Gesamtergebnis ist ja gut. München hat sich *ein* Perlach geleistet und davon, nachdem dessen Mitte begonnen war, wieder abgelassen. Denn in München baut man für sich und nicht für „die anderen“. Das Ergebnis steht dafür.

**GB:** *Hamburg bezeichnet sich als wachsende Stadt...*

**CT:** ...aber wächst langsamer als München.

**GB:** *Ist Ihnen das Tempo von Münchens Stadtentwicklung groß genug?*

**CT:** Wir schaffen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von ca. 6000 Wohnungen pro Jahr, von ihnen ca. 3000 bis 3500 in Neubaugebieten. Umgesetzt werden diese Stadtentwicklungsprojekte im Großen und Ganzen von hiesigen mittelständischen Wohnungsunternehmen. Sie reagieren sehr sensibel auf Konjunkturausschläge, schneller als die großen Baukonzerne. Konjunkturbedingt gibt es da schon einmal Verzögerungen. Auch das zeigt aber: In

München herrscht ein ganz anderes Vorgehen als an der Elbe. Es gibt bei uns beispielsweise keine neuen Quartiere nur für die Wohlhabenden und keine ohne großzügige Grünflächen und Arbeitsplätze.

**GB:** *Außer wenn man etwa die Lenbachgärten betrachtet.*

**CT:** Auch dort haben wir 30 Prozent sozialen Wohnungsbau durchgesetzt. München entwickelt sich eben kleinteiliger und gemischer. Und: Wir sind immer der Gesamtstadt verpflichtet.

**GB:** *Man hat den Eindruck, die visionäre Kraft Hamburgs sei größer als die in München.*

**CT:** München hat keine so spektakuläre Topografie wie Elbe und Alster. Insoweit spielen wir in einer anderen Liga – ganz bewusst. Hamburgs Wasserkante erlaubt spektakuläre Projekte in einem größeren Maßstab. Aber wie gesagt: Große Bereiche der Stadtrandsiedlungen sind dort nie ein in der Bürgerschaft, also dem Parlament, diskutiertes Thema gewesen. Wenn man so ganze Stadtbereiche im Schatten des politischen Interesses liegen lässt, wird es verdammt Zeit, sie an das Licht der Gesamtstadt zu holen. Solche Quartiere haben wir nicht. Bei Perlach, bei der Panzerwiese oder in Freiham braucht niemand über Schatten zu reden.

**GB:** Gibt trotzdem Dinge, die Hamburg anderen Städten vormacht?

**CT:** Der Sprung über die Elbe ist ein großes, ehrgeiziges Ziel. Insgesamt ist die HafenCity ein wunderbares Projekt. Münchens Bahnkante ist nicht halb so spektakulär wie die Hafenkante. Das in München Aufregende ist das Vorhandene. Dem fügen wir immer mal wieder einmal ein Stückchen hinzu.

## **Münchens Lokalbaukommission jetzt in neuen Räumen in der Blumenstraße 19:**

### **LBK: In 100 Tagen ist in München ein Bauantrag genehmigt**

**Noch rund ein Jahr wird es dauern, bis alle rund 200.000 LBK-Bauakten aus dem Städtischen Hochhaus in der Blumenstraße schräg über die Straße in den früheren Bau der Stadtwerke verlagert sein werden. Der grundlegend sanierte Bau ging jetzt in Betrieb. Sein südlicher Anbau wird erst im nächsten Sommer bezogen.**

Acht Kilometer Akten, Rücken an Rücken gerechnet, muß die LBK auf Zuruf bereitstellen können. Bislang lagerten sie alphabetisch nach Straßen geordnet im städtischen Verwaltungshochhaus in der Blumenstraße 28 b. Vor Kurzem hat ihr Umzug in die Blumenstraße 19 begonnen, wo die Stadt nicht nur für rund 12 Millionen Euro auf gut 10.000 Quadratmetern Nutzfläche 230 Arbeitsplätze neu eingerichtet, sondern auch ein Servicezentrum und darunter ein 14 Meter tief in den Boden vergrabenes Dokumentenarchiv geschaffen hat. Es ist eine Art U-Bahnhof ohne Gleisanschluss und trotzdem mit Schienen. Auf denen lagern Tablare inzwischen Akten vollautomatisch, aber „chaotisch“ ein, wo gerade Platz ist. Jede Akte ist dazu inzwischen mit einem Barcode versehen. Das System holt sie in rund einer Minute ans Tageslicht. Die LBK, Deutschlands größte Baugenehmigungsbehörde, hat ein geschäftiges Jahr hinter sich. Sie spürt die anziehende Konjunktur mit wieder mehr Bauanträgen (von denen sie rund jeden zweiten als unbearbeitbar unvollständig zurückschicken muss) und ist zufrieden damit, die durchschnittliche Bearbeitungsdauer von hundert Tagen einhalten zu können. Tempo, sagte LBK-Chef Cornelius Mager bei der Vorstellung seines neuen Gebäudes am 15. 11., sei für seine Kunden zusammen mit verlässlichen Bescheiden der wichtigste Service: „Besser ein schnelles und klares Nein als ein Vielleicht.“ Die LBK prüft bekanntlich genau und, wie auch Christiane Thalgott einräumte, genauer als andernorts. „Bei den hiesigen Grundstückpreisen muss das auch so sein“, sagte sie. Die LBK hat in der Blumenstraße 19 alle ihre Büros mit Ausnahme ihrer Dienststellen für Werbeanlagen und Denkmalschutz zusammengezogen, die noch bis Mitte 2007 in der Blumenstraße 29 bleiben und dann in den Neubau nachrücken. Die Blumenstraße 29 soll danach wieder ein Wohnhaus werden.

Gernot Brauer

**Eine Podiumsdiskussion des Forums-Arbeitskreises Bildung zeigte am 21.11.06:**

## **Schöne Schulen sind schön, aber funktionierende sind wichtiger**

**Münchens Vorzeige-Schule am Südrand der Nordheide ist ein konsequent zeitgenössischer, luftiger und flexibel nutzbarer Bau am Hildegard-von-Bingen-Anger. Die Münchner, die sich rundum angesiedelt haben, sehen in ihr ein Quartierszentrum. Die große gläserne Aula, in angrenzende Räume durch bewegliche Wände noch vergrößerbar, eignet sich dazu perfekt. Und doch: In der gemäß staatlichen Regularien einzigen Turnhalle müsste zwölf Stunden lang Turnunterricht laufen, wollte die Schule all das bieten, was der Lehrplan vorsieht. Und ein Elternsprecher würde auch diese Schule am liebsten „in der Pfeife rauchen“ – denn eine Pädagogik für die Wissensgesellschaft, etwa mit viel mehr Räumen für Gruppenarbeit, lässt sich auch dort nicht realisieren. Was fehlt also unseren Schulen?**

Schulen, die nach PISA-Bedingungen gut funktionieren, hieß es auf einer Podiumsdiskussion des Münchner Forums am 21. November in der 2003 eröffneten Hildegard-von-Bingen-Schule in der Nähe des U-Bahnhofs Dülferstraße (U2), sehen Bayerns Schulbaurichtlinien einfach nicht vor. Nicht wenige seien noch immer „betonierte Lernhindernisse“, in denen Schüler „in Batteriehaltung“ unterrichtet werden müssen – keine Basis für Lern- und Lebenserfolg. Gibt es in Schulen dann auch noch nervtötenden und vor allem das Lernen verhindernden Lärm, weil die lediglich freiwilligen Akustikgrenzwerte missachtet werden (wir berichteten in Ausgabe 6/2006), ist Lernerfolg vollends unmöglich. Schöne Schulen sind schön, aber funktionierende wichtiger.

München versucht aus einer schwierigen Lage das Beste zu machen. Nach Auskunft des Leiters Bau und Planung des Schulreferats, Robert Schreiner, betreibt die Stadt in 1200 kommunalen Bauten 342 öffentliche Schulen für 148.000 Schüler. Sieben Millionen Quadratmeter Schulräume muss sie erhalten, unter ihnen die 18 historischen Schulhäuser, die in München schon vor 1900 entstanden. Einen Stadtschulrat hatte es in der Stadt seit 1869 gegeben; zuvor war die schulische Bildung weitgehend in kirchlicher Hand. Münchens Schulbauprogramm hatte in den 1870er Jahren begonnen und bis 1916 zu 58 weiteren Schulbauten geführt, ab 1880 grundsätzlich mit Kindergarten. In der Zwischenkriegszeit sind dann nur noch acht weitere Schulen entstanden. Erst nach 1945 setzte wieder ein regelrechter Schulbauboom ein, denn im kriegszerstörten München gab es Klassen von bis zu 120 Kindern mit Schichtunterricht. Und danach wuchs die Stadt stürmisch. Seit den 80er Jahren läuft in München ein ehrgeiziges Berufsschulzentrenprogramm; und derzeit muss die Stadt an 32 der 37 Gymnasien Kantinen einrichten, weil Oberschüler seit Einführung der achtjährigen Gymnasiumszeit auch nachmittags in der Schule sind und deshalb dort eine Mittagsmahlzeit brauchen. Längst bleiben auch Lehrer die meiste Zeit des Tages in ihrer Schule, benötigen dort also nicht nur ein gemeinsames Lehrerzimmer, sondern ruhige Vorbereitungsräume, die es ebenfalls keineswegs überall gibt.

Einige Münchner Schulen sind heillos überfüllt. Das gilt für ältere wie die Pestalozzi-Schule, die als Verwaltungsgebäude errichtet, dann zur Schule für 600 Schüler umfunktioniert wurde und nun für tausend benutzt wird, aber auch für ganz neue Schulen, in denen etwa der Musikraum aufgegeben werden musste und die Schülerbibliothek nicht mehr aufgestellt werden kann, weil Klassenzimmer nötiger sind. Auch in ganz neuen Schulen gebe es „keinen einzigen Ausweichraum“ für die pädagogisch so nötige Gruppenarbeit, sagten Diskussionsteilnehmer. Statistiken zeigen, dass Schüler drei Viertel ihrer Zeit nur zuhören. Dabei sollten sie viel stärker aktiviert werden. Aber das braucht auch mehr Raum – der nicht da ist, denn Raum kostet Geld. Patentrezepte hatten die Landeselternbeiratsvorsitzende Isabell Zacharias, die Landesschülersprecherin Raphaela Schweiger, die Leiterin der Bingenschule Gabriele Binder, die Architektin Annette Fest und Stadtrat Hans-Dieter Kaplan an diesem Abend unter Moderation der TV-Redakteurin Sabine Reeh nicht zu bieten. Einig waren sie sich aber, dass die Schule zum „Lebens-Ort“ werden muss, wenn sie Spaß machen soll, und dass sie Spaß machen muss, wenn Schüler gern und deshalb auch erfolgreich lernen sollen.

Gernot Brauer

## Stichwortverzeichnis der Ausgaben 2005 und 2006

- Abreißkalender 11/2006  
Ältere Menschen 11/2006  
Ägyptisches Museum 6/2005  
Allianz Arena 3/2005  
(vgl. Fröttmaning)  
Alte Akademie 1/2006, 7/2006,  
8/2006, 12/2006  
Altstadtring 10/2005, 5/2006  
Angerhof 10/2006  
Angerkloster 10/2006  
Architektur und Sport 7/2006  
Architekturwoche 7/2006  
Arnulfpark 7/2006  
Augsburgs Maximilianstraße  
6/2006 (vgl. Bürgerbeteiligung)  
Ausstellung „Zukunft findet  
[Innen] Stadt 2/2006  
AutoZüge 9/2006  
Bahnhofsviertel 1/2006  
(vgl. auch Hauptbahnhof,  
Starnberger Flügelbahnhof)  
Bahnnetz 3/2006  
Bauen im Speckgürtel 3/2005  
(vgl. Umlandgemeinden, Regio-  
nalentwicklung, Stadtrand)  
Bevölkerungsentwicklung 8/2005  
Bike Sharing 11/2006  
Bildung 3/2005, 4/2005, 5/2005  
(vgl. schulische Bildung)  
BMW Welt 7/2006  
Brandhorst-Museum 8/2006  
Bürgerbeteiligung 1/2005, 9/2005  
(vgl. Augsburgs Maximilianstr.)  
Bürgerinitiativen NRW 11/2006  
BUGA 9/2005 (vgl. Gartenbaukunst)  
Busbahnhof 6/2005, 9/2006  
Car Sharing 11/2006  
City 6/2005, 10/2005  
(vgl. Innenstadt)  
Clusterpolitik 12/2006  
compete-Tagung 12/2006  
Denkmäler 4/2005  
Film „München mag Dich“ 12/2006  
Filmhochschule 6/2005  
Flaneur 4/2005  
Flughafen 9/2006  
Freiham 10/2006  
Fröttmaning 2/2006  
(vgl. Allianz-Arena)  
Fußball-Weltmeisterschaft 2/2006,  
6/2006, 7/2006, 8/2006, 9/2006  
Gartenbaukunst 4/2005  
(vgl. auch BUGA)  
Gasteig 5/2005  
Gesundheitspark 12/2006  
Glashäuser 8/2006  
Greater Munich Area 12/2006  
HafenCity 14/2006  
Hamburg 14/2006  
Hauptbahnhof 8/2006  
(vgl. auch Bahnhofsviertel,  
Starnberger Flügelbahnhof)  
Haus der Kunst 12/2006  
Haus der Wissenschaft 12/2006  
Hirschgarten-Viertel 10/2006  
Hochhäuser 5/2006, 9/2006  
Höhe und Dichte 1/2006  
Innenstadt 6/05, 9/06 (vgl. City)  
Investitionen 8/2005  
Isar 5/2005  
Jüdisches Museum 10/2006  
Jüdisches Zentrum 10/2006  
Klinikviertel 6/2005, 1/2006  
Krieg der Zeichen 4/2005  
Kultur 2/2006 (vgl. Bildung)  
Lärmschutz 6/2006  
Lampugnani 6/2006  
Lenbachgärten 7/2005  
Lichtsmog 5/2006  
Lokalbaukommission 14/2006  
Marienhof 10/2005  
Marstallplatz 1/2006  
Metropolregion 9/2006, 12/2006,  
(vgl. Regionalentwicklung, Um-  
landgemeinden, Speckgürtel)  
Moscheen, Bau von 11/2006  
Münchener Forum 10/2005,  
1/2006, 4/2006  
Münchener Freiheit 1/2005,  
4/2005, 10/2006  
Münchener Maßstäbe 11/2006  
Münchener Osten 9/2006  
Musical-Theater 12/2006  
Neuperlach 7/2006  
Nymphenburger Höfe 10/2006  
Öffentlicher Raum 1/2005, 4/2005  
Olympiapark 2/05, 4/05, 5/2005,  
1/2006, 6/2006, 8/2006, 12/2006  
Opern-Plakate 8/2006  
Orte Plätze Räume 8/2005  
(vgl. Stadtplatz)  
Papst 9/2006 (vgl. Religionen)  
Pinakotheken 6/2006  
Radwege 5/2006  
Rad Sharing 11/2006  
Regionalentwicklung 8/2006  
(vgl. Metropolregion, Stadtrand,  
Speckgürtel, Umlandgemeinden)  
Regionalplanung 8/2006  
Reiß-Schmidt, Stephan 7/2005  
Religionen 4/2006 (vgl. Papst)  
Renaturierung der Isar 5/2005  
Residenzpost 10/2006  
S-Bahn-Stammstrecke 4/2005,  
2/2006, 7/2006  
Schulen, schulische Bildung (vgl.  
Bildung) 3/2005, 4/2006, 7/2006,  
8/2006, 9/2006, 11/2006, 14/06  
Selbständige 6/2006  
Sicherheitswahn 7/2006  
Soziale Unruhen 12/2006  
Speckgürtel 3/2005  
(vgl. Umlandgemeinden, Regio-  
nalentwicklung, Stadtrand)  
Sportbauten 8/2006  
Stadtbäche 5/2005  
Stadtbaurat, neuer 13/2006  
Stadtbevölkerung 4/2006  
Stadtentwicklung 4/2005, 7/2005,  
8/2005, 9/2005, 2/2006, 4/2006,  
5/2006, 9/2006, 11/2006, 12/06,  
Stadtentwicklung Hamburg 14/06  
Stadterneuerung NRW 11/2006  
Stadtbaujahr 7/2005, 6/2006  
Stadtmuseum 10/2006  
Stadtplanung 4/2006, 9/2006  
Stadtplatz 8/2005  
(vgl. Orte Plätze Räume)  
Stadtrand 5/2006 (vgl. Speck-  
gürtel, Umlandgemeinden)  
Stadtwerke 10/2006  
Städte schrumpfen 2/2005  
Städtevergleich 14/2006  
Starnberger Flügelbahnhof  
8/2006 (vgl. Hauptbahnhof,  
Bahnhofsviertel)  
Strobl, Bürgermeisterin Christine  
9/2006  
Süddeutscher Verlag 5/2005,  
8/2006  
Südtring 2/2006 (vgl. S-Bahn)  
Thalgott, Christiane 14/2006  
Thesen z. Stadtentwicklg. 11/06  
Thomas-Mann-Haus 8/2006  
Ude, OB Christian 5/2006  
Umlandgemeinden 9/2006  
(vgl. Münchener Osten, Stadt-  
rand, Regionalentwicklung)  
UNICEF-Patenschaft 10/2005  
Universitäten 5/2006, 12/2006  
Urbanität 9/2005  
Verkehrsbetriebe 10/2005  
Verkehrsentwicklungsplan 3/2006  
Verkehrskonzept 1/2006  
Wasser in München 5/2005  
Wassernetz 5/2005  
Wasserstoff 12/2006  
Weltreligionen 4/2006  
Werkbundsiedlung 6/2006  
Wissenschaft, Haus der 12/2006  
Wissenschaftsstandort 12/2006  
Wohnungsbau 6/2006  
Wohnungsbau Hamburg 14/2006  
Wohnungskauf 6/2006  
Zehn-Punkte-Plan 11/2006  
ZOB 6/2005, 9/2006  
Zukunft Münchens 12/2006