

Zusammenfassung digitale Fachveranstaltung

„Eine autoarme Innenstadt für Hamburg?“

19. Oktober 2021, 18.00 – 20.00 Uhr, via Zoom

Jörg Knieling begrüßte im Namen des BUND Hamburg die rund 50 anwesenden Zuhörer*innen und geladenen Gäste. Als Moderatorin der Abends begrüßte auch Kathrin Schmid alle recht herzlich und begann mit einer Vorstellungsrunde des Podiums.

Zunächst hörten wir einen Input-Vortrag von Philine Gaffron. Sie zeigte auf, in welchem Zusammenhang die Entwicklung zur autoarmen Innenstadt mit der Mobilitätswende als übergeordnetem Ziel gestellt werden muss. Sie sprach die Rolle des Verkehrssektor hinsichtlich Klimaschutz und urbaner Resilienz an, präsentierte aktuelle Zahlen aus Hamburg und gute Vorbilder anderer Städte.

Zum Einstieg in die Podiumsdiskussion wurden die Projekte „Ottensen macht Platz“ und „Fußgängerfreundliches Rathausquartier“ thematisiert. Kirsten Pfaue lobte beide Projekte als gute Beispiele im kleinen Rahmen, deren Erfolge es nun auf andere Bereiche der Stadt zu übertragen gelte. Stefanie von Berg betonte die positive Resonanz in Ottensen und bedankte sich auch für den Mut, einen solchen Versuch gewagt zu haben. Man hätte erleben können, wie es anders geht und welche Entschleunigung die Maßnahmen erzeugt hätten. Natürlich seien auch Fehler gemacht worden, doch aus diesen werde schließlich gelernt – so auch im aktuellen Prozess zur Verstetigung eines autoarmen Ottensen. Willfried Maier erzählte von den Erfahrungen im Rathausquartier. Hier habe es zwar wenig Mittel, aber dafür eine starke Initiative gegeben. Vieles war eher spontan und improvisiert, jedoch ebenfalls überaus erfolgreich. 93% der Befragten hatten sich nach drei Monaten Laufzeit des Projektes für eine Verlängerung ausgesprochen. Man habe hier einmal mehr den großen Druck des Verkehrs von außen auf das Stadtzentrum zu spüren bekommen.

Welche Rolle spielen also einzelne Projekte, wenn es darum geht, die Situation in der Innenstadt zu verbessern und können schon im kleinen Rahmen positive Effekte erzielt werden? Jörg Knieling ist sich sicher, dass sich derartige Experimente äußerst positiv auf die Stadtentwicklung auswirken. Vor allem durch die räumliche und zeitliche Begrenzung der Experimente gäbe es deutlich mehr stadtentwicklungspolitische Freiheiten. Quantitative Effekte seien zwar schwieriger festzustellen, ein größerer öffentlicher Diskurs jedoch bereits längst ausgelöst worden. Die Verankerung vom autoarmen Jungfernstieg im Koalitionsvertrag sei ein Beweis, dass die Stadt Experimente brauche, so Knieling. Kirsten Pfaue schloss sich dem an und erklärte, dass auch beim Jungfernstieg nicht von Beginn an alles perfekt gelaufen sei, dass man nachsteuere und die Erfahrungen fortlaufend reflektiere. Sie plädierte dafür, dass man in einer Stadt, die sich ständig verändert, auch bereit sein müsse, gemeinsam auszuhalten. Klares Ziel sei die Mobilitätswende und man habe sich auf den Weg gemacht, müsse jedoch dafür auch Veränderungen gemeinsam tragen, um den besten Weg finden zu können.

In diesem Kontext sprach Stefanie von Berg von der hohen Akzeptanz in der Bevölkerung. „Ottensen macht Platz“ sei bei den Befragten, sowohl Anwohner*innen, Besucher*innen als auch Gewerbetreibenden überwiegend positiv aufgenommen worden. Nichtsdestotrotz seien Stakeholder-Management und Beteiligung essentielle Faktoren für den Erfolg. Die Entwicklung gesellschaftlicher Akzeptanz könne am Beispiel Jungfernstieg verdeutlicht werden, so Willfried Maier.

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

Eine autoarme Umgestaltung wäre früher undenkbar gewesen. Daran anknüpfend stellte sich die Frage nach der Perspektive des Handels – besonders in der Innenstadt. Dietmar Hamm erklärte, dass Vertreter*innen von Handel und Senat in regem Austausch stünden und gemeinsam an der autoarmen Innenstadt arbeiteten. Der Handel werde fälschlicherweise oft als autosensibel eingeschätzt, so Hamm, wohingegen die Gewerbetreibenden größtes Interesse an einer Attraktivierung der Innenstadt hätten und eine verkehrliche Beruhigung befürworten.

Beim Vergleich der verschiedenen Projekte wurde deutlich, dass die Innenstadt letztlich anders zu betrachten sei, als Quartiere und Stadtteile in den anderen Bezirken. Es bestünden grundlegende Unterschiede sowohl in baulicher Struktur als auch in den wesentlichen Nutzungen. Könnte eine Stärkung der Bezirkszentren nach dem Vorbild der 15-Minuten-Stadt nicht auch den Druck auf die Innenstadt reduzieren, warf Jörg Knieling auf. Stefanie von Berg betonte, dass Ottensen und Altona bereits heute so viel vor Ort böten, dass die Innenstadt an Bedeutung verliere. Die Innenstadt nur aus der Perspektive des eigenen Einkaufskorbes zu bewerten, greife deutlich zu kurz, widersprach Dietmar Hamm. Die Hamburger Innenstadt sei unsere Geschichte, geistiges Zentrum und Zentrum der Macht, sodass ihr immer völlig unabhängig von den anderen Bezirken eine besondere Rolle zuteilwerden müsse. Willfried Maier gab daraufhin zu bedenken, dass die Hamburger Innenstadt ohne nennenswerte Wohnnutzung reines Handelszentrum bleibe, während andere Städte deutlich mehr Qualitäten in ihren Zentren aufwiesen. Kurze Wege und eine gute Versorgung innerhalb des Bezirks und die besondere Bedeutung der Innenstadt sollten sich nicht ausschließen, so Philine Gaffron. Beides sei wichtig, doch der Weg dorthin brauche mehr Ehrlichkeit – grundlegende Veränderungen seien notwendig.

Im Zuge der vielen diskutierten Maßnahmen und Vorhaben, Forderungen und Vorschlägen zeigte sich deutlich, dass das Thema der autoarmen Innenstadt ein komplexes ist und sich nicht losgelöst von der gesamtstädtischen Mobilitätswende betrachten lässt. Angesichts der großen Komplexität wurde aus dem Publikum die Frage nach der großen Überschrift für Hamburg gestellt. Kirsten Pfaue antwortete, dass das erklärte Ziel darin bestehe, in Hamburg zukünftig kein Auto mehr zu benötigen. Sie verstehe, dass es schwierig sei, den großen Überblick über all das zu behalten, was bereits an vielen Stellen in Hamburg passiere und doch die Mobilitätswende und konkret ein Anteil von 80% des Umweltverbundes am Modal Split seien nach wie vor das übergeordnete Ziel. Zum Abschluss der Diskussion bestätigte Philine Gaffron, dass viele Veränderungen bereits in Sichtweite seien, ermahnte jedoch auch, dass keine Zeit mehr für ein Weiter-wie-bisher bliebe. Auch unbequemere und drastischere Veränderungen gelte es jetzt anzugehen.