

einen meist durchgehenden besonderen Bahnkörper vergleichsweise hoch. Niederflur-Straßenbahnsysteme sind außerdem ohne zusätzliche kostenaufwändige Maßnahmen durchgehend barrierefrei. Nicht zuletzt haben Straßenbahnen den großen Vorteil, keine Emissionen vor Ort zu verursachen.

Infrastrukturelemente wie ein geschlossener Oberbau – z. B. Rasengleis oder ansprechend eingepflasterter Gleiskörper –, elegante Einzelfahrdrahte statt eisenbahnartiger Hochkettenfahrlösungen, Verzicht auf Einzäunung der Trasse und moderne Haltestellen minimieren die stadträumliche Beeinträchtigung und führen in vielen Fällen zu einer gestalterischen Aufwertung.

Hinzu kommen einige weiche Faktoren, die zu einer hohen Beliebtheit des Systems Straßenbahn bei den Fahrgästen führen. Das Fahrgefühl in der Straßenbahn ist durch die sanftere Fahrweise deutlich angenehmer als im Bus. Die Gleise ermöglichen eine Orientierung im Stadtraum und vermitteln die Sicherheit, dass hier ein dauerhaftes Verkehrsmittel fährt. Im Gegensatz zur unterirdischen U-Bahn ermöglicht die Straßenbahn eine Wahrnehmung der durchfahrenen Stadtbereiche und somit auch spontane Fahrten. Zudem bietet sie eine soziale Kontrolle des tangierten Stadtraums.

Die Diskussion um die Wiedereinführung der Straßenbahn begann in Hamburg bereits Ende der 1980er Jahre. Zehn Jahre später wurden die Planungen im damals rot-grünen Senat konkret und standen im Jahr 2001 kurz vor der Planfeststellung. Die neue Koalition aus CDU und der „Partei rechtsstaatlicher Offensive“ brachte das Projekt dann jedoch jäh zu Fall. Erst im Koalitionsvertrag von CDU und Grünen im Jahre 2008 wurde das Projekt – leicht modifiziert – wieder verankert. Dabei zeigt die viel zu lange Vorlaufzeit für die Wiedereinführung der Straßenbahn in Hamburg, dass nachhaltige Verkehrsplanung oft durch große und kleine Sandkörner im Getriebe ausgebremst wird. Es bleibt zu hoffen, dass diesmal alle bis zum Schluss an einem Strang ziehen und dass der Bau wie vorgesehen 2012 beginnen kann.

Die erste Linie der neuen Hamburger „Stadtbahn“ soll von Bramfeld über die Großwohnsiedlung Steilshoop und die Bürostadt City Nord durch die Stadtteile Winterhude, Eppendorf, Hoheluft und Eimsbüttel zum Altonaer Bahnhof führen. Der erste Teilabschnitt, dessen Inbetriebnahme für 2014 vorgesehen ist, verläuft von Bramfeld bis zum U-Bahnhof Kellinghusenstraße in Eppendorf, ist 7,6 km lang und umfasst zwölf Haltestellen. Die Stadtbahn soll für dieses Teilstück eine Fahrzeit von ca. 20 Minuten brauchen.

Im Juli 2009 fiel die Entscheidung, die Strecke direkt über den Winterhuder Marktplatz zu führen. Anstatt die Stadtbahn um dieses wichtige urbane Zentrum herum entlang einer breiten Straßenachse zu führen, wird die Linie nun den Kern des Stadtteils Winterhude direkt anbinden. So können die Qualitäten der Stadtbahn am besten ausgeschöpft werden: direkte Anbindung wichtiger Punkte im Stadtgefüge durch das neue Verkehrsmittel sowie Aufwertung von teils auch engen Straßenräumen durch seine Präsenz. Zugleich erfolgt mit der gewählten Variante die beste Verknüpfung mit dem U-Bahnnetz.

Die direkte Linie über Barmbek in die Innenstadt wäre zwar für die Einwohner von Bramfeld und Steilshoop die deutlich bessere Referenzstrecke gewesen, sie bindet allerdings den Betriebshof nicht direkt an. Zudem sind bei einer Streckenführung in die Innenstadt größere Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr zu erwarten, was bei einigen Verantwortlichen sicherlich auch ein wichtiger Grund für die Entscheidung zugunsten einer Tangentiallinie war.

Neben der Realisierung der Strecke von Bramfeld nach Altona sind derzeit zwei radiale Linienführungen von der Innenstadt nach Bramfeld und nach Niendorf, eine Erweiterung der tangentialen Linie nach Rahlstedt und ein Abzweig von Eimsbüttel zu den Arenen und nach Lurup/Osdorf vorgesehen. Eine Präsentation zur Stadtbahnplanung findet sich unter: www.hamburg.de/contentblob/1580578/data/niederflur-stadtbahn.pdf

Mit der Stadtbahn kommt neue Bewegung in den Ausbau der nachhaltigen Verkehrsmittel in der Hansestadt. Die Lücken im Schnellbahnnetz können nun innerhalb eines vergleichsweise kurzen Zeitraums von ca. 15 bis 20 Jahren durch ein neues, qualitativ hochwertiges öffentliches Verkehrsmittel geschlossen werden. Einige Stadtbereiche im Osten und Süden Hamburgs werden von den derzeitigen Planungen jedoch noch nicht berührt. Es bleibt zu hoffen, dass man sich auch hier für eine zügige Anbindung durch die Straßenbahn entscheidet – anstatt auf einen viel kosten- und zeitaufwändigeren U-Bahnbau zu setzen.

Johannes Bouchain, Dipl.-Ing. Stadtplanung, lebt und arbeitet in Hamburg. Er ist freischaffend tätig im Bereich Stadt- und Verkehrsplanung (www.stadtkreation.de) und freier Mitarbeiter in mehreren Planungsbüros.

■ Klimawandel

„KLIMZUG-NORD“ in der Metropolregion Hamburg

Die unterschiedlichen Szenarien regionaler Klimamodellierung kommen zu dem Ergebnis, dass sich das Klima auch in der Metropolregion Hamburg verändern wird. Erwartet werden jahreszeitliche Variationen der Niederschlagsmengen mit trockeneren Sommern und mehr Niederschlag im Herbst und Winter, zunehmende Extremwetterereignisse, wie Starkregen und Stürme, sowie ansteigende Temperaturen und häufigere Hitzeperioden. Der Klimawandelbedingte Meeresspiegelanstieg und die Stürme führen zu steigenden Sturmflutwasserständen in der Unterelbe. Die veränderten klimatischen Rahmenbedingungen können schwerwiegende Konsequenzen sowohl für die urbanen Räume als auch für die ländlichen Gebiete der Metropolregion haben, in denen die landwirtschaftliche Flächennutzung überwiegt.

Das Forschungsprojekt „KLIMZUG-NORD – Strategische Ansätze zur Anpassung an den Klimawandel in der Metropolregion Hamburg“, das vom Bundesministerium für Bildung und



Abb. 1: Hochwasser in der Hamburger Speicherstadt, Herbst 2007 [Foto: M. Schaeffer]

Forschung (BMBF) über einen Zeitraum von fünf Jahren gefördert wird, hat sich zum Ziel gesetzt, Strategien, Verfahren, Methoden und Techniken zur Anpassung an den Klimawandel weiterzuentwickeln und praktisch zu erproben. Als zentrales Ergebnis wird bis zum Jahr 2014 in einem Dialog zwischen Wissenschaft, Öffentlichkeit und Behörden ein Masterplan „Klimafolgen-Management“ für den Zeithorizont 2050 erarbeitet. Im Projekt kooperieren 80 Partner verschiedener Hochschulen, außeruniversitärer Forschungseinrichtungen, Behörden und Unternehmen. Der interdisziplinäre Forschungsverbund bearbeitet drei Themenfelder:

- *Ästuarmanagement*, in dem unter anderem der Küstenschutz, Sedimentationsprozesse sowie Anpassungsprozesse des Naturschutzes in dem unter Gezeiten-Einfluss stehenden Einzugsbereich der Elbe untersucht werden;
- *Integrierte Stadt- und Raumentwicklung*, die auf Fragen der Anpassung an den Klimawandel in den Siedlungsräumen der Metropolregion fokussiert, sowie
- *Zukunftsfähige Kulturlandschaften*, in denen vor allem Fragen der Anpassung der Vielfalt landschaftlicher Strukturen an den geänderten Wasserhaushalt bearbeitet werden.

Zusätzlich zu den Themenfeldern werden in den fünf Querschnittsaufgaben Klimawandel, Naturschutz, Ökonomie,

Governance sowie Kommunikation und Bildung themenfeldübergreifend Grundlagen, Handlungsstrategien und konkrete Maßnahmen für einen Masterplan „Klimafolgen-Management“ erarbeitet; außerdem wird die Umsetzbarkeit der entwickelten Maßnahmen erprobt.

Ausgangspunkt des Themenfeldes „Integrierte Stadt- und Raumentwicklung“, das vom Fachgebiet Stadtplanung und Regionalentwicklung der HafenCity Universität Hamburg (Prof. Dr.-Ing. Jörg Knieling) koordiniert wird, sind die noch ungewissen Folgen des Klimawandels für die Siedlungsstrukturen in der Metropolregion Hamburg. Daraus resultieren folgende zentrale Fragestellungen:

- Welche neuen Anforderungen ergeben sich aus dem veränderten Klima für die zukünftige Stadt- und Raumentwicklung der Metropolregion?
- Welche Anpassungsstrategien und -maßnahmen können die Lebensqualität der Bewohner/innen auch zukünftig sichern?



Dabei sollen mögliche Konflikte mit bestehenden planerischen Leitvorstellungen ausgelotet werden, wie das folgende Beispiel zeigt: Das Leitbild der Stadt Hamburg „Wachstum mit Weitsicht“ geht von einem anhaltenden Bevölkerungsanstieg in der Kernstadt aus. Aufgrund der begrenzten Flächenreserven des Stadtstaats ist weiteres Wachstum nur mit baulicher Verdichtung möglich, was mit einem Verlust von Freiflächen sowie einer erhöhten Versiegelungsrate einhergeht. Die innerstädtischen Freiflächen sind für die Anpassung an die klimatischen Veränderungen jedoch von hoher Bedeutung, da sie zum einen dazu beitragen, den Temperaturanstieg im urbanen Raum zu begrenzen, und zum anderen der vom sommerlichen Hitzestress betroffenen Bevölkerung wichtige Naherholungsräume bieten. Daher ist es notwendig, solche stadt- und raumplanerischen Strategien und Maßnahmen zu entwickeln und deren Wirkungen



Abb. 2: Hochwasser in der Hamburger Speicherstadt, Herbst 2007 [Foto: J. Fröhlich]

zu quantifizieren, welche die Zukunftsfähigkeit der urbanen Lebensräume in der Metropolregion gewährleisten.

Bisher fließen Themen wie Stadtklima, Windkomfort und Erhalt von Grünkorridoren in den Siedlungsgebieten nur unzureichend in die Pläne der verschiedenen Planungsträger ein. Darüber hinaus sind kaum Erfahrungen im Umgang mit den unsicheren Folgen der klimatischen Veränderungen vorhanden. Das bestehende formelle Planungsinstrumentarium (mit Landesentwicklungs- und Regionalplan, Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) bietet bereits Möglichkeiten, Nutzungen und Nutzungsvorgaben für Flächen festzulegen, um z. B. Grünflächen großräumig zu schützen oder hochwasserangepasste Bauweisen festzusetzen. Allerdings besteht die Herausforderung, die entwickelten Konzepte so flexibel zu gestalten, dass sie auch gegenüber nicht erwarteten klimatischen Veränderungen robust sind. Multifunktionale Flächennutzungskonzepte können ein Lösungsansatz sein, der untersucht werden soll. Die im Themenfeld „Integrierte Stadt- und Umlandentwicklung“ in Zusammenarbeit mit Praxispartnern entwickelten regionalen Strategien der zukünftigen Siedlungsentwicklung werden für ausgewählte Teilräume bis auf die Quartiersebene und darüber hinausgehend bis auf die Gebäudeebene konkretisiert. In die inter- und transdisziplinäre Zusammenarbeit sind dabei unter anderem Meteorologen, Wasserbauer,

Biologen und Architekten sowie zahlreiche Praxispartner einbezogen, um Anforderungen an die räumlichen Strukturen aus der jeweiligen fachlichen Perspektive zu benennen und die möglichen Wirkungen planerischer Lösungsansätze zu quantifizieren.

Das „Leitbild Klimaanpassung Metropolregion Hamburg“, das im Dialog mit den Akteuren der Metropolregion Hamburg erarbeitet werden soll, wird deren zukünftiges Handeln mit Blick auf die Frage koordinieren: Wie und wo wollen wir im Jahre 2050 vor dem Hintergrund des Klimawandels leben? Die Querschnittsaufgabe Governance, die ebenfalls am Fachgebiet Stadtplanung und Regionalentwicklung bearbeitet wird, begleitet einen entsprechenden Leitbildprozess.

Diese Querschnittsaufgabe identifiziert darüber hinaus Chancen und Hemmnisse für eine erfolgreiche Umsetzung der entwickelten Strategien und Maßnahmen. Dazu werden die zentralen rechtlichen, politisch-administrativen, sozialen und ökonomischen Rahmenbedingungen untersucht und bestehende Instrumente weiterentwickelt. In einer Akteursanalyse werden die Handlungslogiken unterschiedlicher Organisationen sowie Interessenkonflikte erkundet. Mit kommunikativen Prozessen soll die Akzeptanz von Anpassungsmaßnahmen und die Bereitschaft zur Eigenvorsorge gefördert sowie die Zusammenarbeit der lokalen Akteure langfristig verbessert werden.

Damit widmet sich das inter- und transdisziplinäre Forschungsprojekt „KLIMZUG-Nord“ einer der zentralen Fragen für eine auch zukünftig nachhaltige Siedlungsentwicklung, und dies nicht nur in der Metropolregion Hamburg. Denn ein Anspruch des Projektes besteht darin, auch auf andere Regionen übertragbare Strategien, Verfahren, Methoden und Techniken zu entwickeln. Weitere Informationen unter: <http://klimzug-nord.de>

Mareike Schaerffer, Dipl.-Umweltwissenschaftlerin, und **Thomas Zimmermann**, Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung, arbeiten am Fachgebiet Stadtplanung und Regionalentwicklung der Hafencity Universität Hamburg.

■ Partizipation und Stadtplanung „Nexthamburg“ – Forum zur Stadtentwicklung

Wie sieht das Hamburg von morgen aus? Wer entwickelt die Ideen für die Zukunft unserer Stadt? Die im Jahre 2009 gegründete Initiative *Nexthamburg* liefert hier eine klare Antwort: Es sind die Stadtbewohner selbst mit ihren vielfältigen Ideen, Wünschen und Anregungen. *Nexthamburg* fokussiert den Gedanken der direkten, informellen Bürgerbeteiligung auf eine Stadtentwicklung von unten, aus der Mitte der Stadtbevölkerung heraus.

Nexthamburg füllt dabei eine bisher vakante Position in Hamburgs Akteurslandschaft aus: die Rolle eines „öffentlichen Labors“, das abseits der Zwänge des politischen Alltagsgeschäfts nach neuen Antworten auf die Fragen der Zukunft sucht – ein unabhängiger, dauerhafter Ideenpool für Hamburg. Damit grenzt sich *Nexthamburg* deutlich von anderen Formen der Bürgerbeteiligung ab, bei denen meist nur auf ein vorgegebenes Spektrum an Ideen und Planungen reagiert werden kann, die aus den Reihen von Politik und Verwaltung kommen: Man kann nur „ja“ oder „nein“ sagen und an ein paar kleinen Stellschrauben drehen.

Bei *Nexthamburg* sieht es ganz anders aus: Jede/r kann seine Idee direkt einbringen, egal ob es sich um kleine Schönheitschirurgische Maßnahmen oder eine komplette Umkrepelung ganzer Stadtbereiche oder stadtstruktureller Prinzipien handelt. Das Ziel ist dabei mitzuhelfen, dass aus schnellen und persönlichen Wünschen und Ideen entstandene Zukunftsprojekte Realität werden können. Die Bürger/innen, die ja immer auch „Experten“ ihrer Stadt sind, liefern hierfür die entscheidenden Ausgangsimpulse.

Blickt man in die aktuelle Planungs-literatur, so überrascht das Konzept von *Nexthamburg* nicht völlig. Zurzeit werden Konzepte und Prinzipien diskutiert, die ein gänzlich neues Verständnis von Stadtentwicklung befördern und langsam den Schritt in die planerische Alltagspraxis vollziehen. Hier ist z. B. die Idee des Open Source zu nen-

nen, die in der Software-Entwicklung schon weite Verbreitung gefunden hat. Man kennt es von Projekten wie *Linux* oder *Open Office*: Viele Menschen arbeiten gemeinsam, aber nicht zentral gesteuert an einem Produkt. Der Quellcode der Software ist offen zugänglich. Jede/r kann dem System eigene Bestandteile hinzufügen, die „Community“ entscheidet, was genommen wird. Dieser Ansatz wird inzwischen auch auf den Bereich der Stadtentwicklung übertragen, so z. B. beim Ideenwettbewerb „Open Scale“ in München, der erstmals völlig auf einengende Grundstücks- und Programmfestlegungen verzichtet.

So erhält man echte Innovation: Man öffnet einen Rahmen, der einen Freiraum zu einem bestimmten Thema bietet und durch das kollektive Wissen der Beteiligten mit Inhalten, Leben und Informationen gefüllt werden kann. Auch mit *Nexthamburg* wird das Open-Source-Prinzip auf die Stadtplanung angewendet, indem die eingebrachten Ideen von anderen weiterentwickelt, ergänzt oder neu fokussiert werden. Es ist die Intelligenz der Gruppe in Interaktion mit der „Genialität“ Einzelner, die hierbei eine neue Qualität bringt. Ein neunköpfiges Team aus Planer/innen/n, Geograf/inn/en, Architekt/inn/en und Journalist/inn/en bereitet die Themen und Ideenbeiträge redaktionell auf, moderiert sie, entwickelt sie inhaltlich weiter und treibt so den *Nexthamburg*-Prozess engagiert voran.

Nexthamburg bietet den Bürger/innen/n der Hansestadt – und natürlich auch allen Interessierten von außerhalb – zwei Wege, sich einzubringen:

■ Zum einen gibt es die Internetplattform (www.nexthamburg.de), die es jedem – ohne Anmeldung – ermöglicht, einen Beitrag mit einer eigenen Idee zu verfassen, Beiträge zu kommentieren oder zu ergänzen sowie für die Weiterentwicklung von Ideen zu stimmen.

Jeden Monat erreichen die drei Beiträge mit den meisten Stimmen die Stufe 2 – als so genannte „Top-Ideen“. Diese werden dann vom *Nexthamburg*-Team in Zusammenarbeit mit den Autoren des Ursprungsbeitrags (sofern