

Mit dem Wachstumsdruck verändert sich auch das Gerüst der Stadt

Interview **Claas Gefroi** mit **Franz-Josef Höing**



Das Gespräch fand am 4. Dezember 2017 in Hamburg statt.

Foto: Martin Kunze

Franz-Josef Höing

2000 bis 2004 Referent in der Hamburger Baubehörde. 2004 – 08 Professur in Münster, danach Senatsbaudirektor in Bremen und dann Baudezernent in Köln, Seit 1. November Nachfolger von Jörn Walter als Oberbaudirektor in Hamburg.

Die 100 Tage sind noch nicht abgelaufen – seit Anfang November ist Franz-Josef Höing neuer Oberbaudirektor in Hamburg. Wir haben ihn zum Jahresanfang gebeten, sich noch „im Sprung“ von Köln nach Hamburg über einige Eckpunkte der künftigen Planung in der Elbmetropole Gedanken zu machen.

Herr Höing, Sie sind gerade von Köln nach Hamburg gekommen. Haben Sie für sich schon eine Bleibe gefunden?

Ja, ich habe eine Wohnung: eine kleine Wohnung, die zentral liegt. Ich kann von dort aus schnell in die U-Bahn steigen. Weil man in meiner Rolle auch ein unstetes Leben führt und spät unterwegs ist, war es mir ein Anliegen, mitten in der Stadt zu wohnen und kurze Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu haben. Das hat geklappt. Man muss ehrlicherweise hinzufügen, dass es einem als Oberbaudirektor erheblich leichter möglich ist, eine solche gut gelegene Wohnung zu finden und zu bezahlen als großen Teilen der Bevölkerung. Dieses Privileg ist mir bewusst.

In der Tat fällt es vielen Menschen sehr schwer, eine Wohnung zu finden, geschweige denn eine Wohnung nach Wunsch. Wohnen ist das große Thema in Hamburg, aber natürlich nicht nur hier. Die Stadt hat sich ambitionierte Zielzahlen gestellt. Da haben viele Menschen den Verdacht, dass vor allem Masse erzeugt wird und die Qualität der Wohnbauten und Quartiere nicht mehr so im Fokus liegt. Was sind Ihre Möglichkeiten als neuer Oberbaudirektor, darauf Einfluss zu nehmen, dass die Qualität stimmt?

Zunächst möchte ich vorausschicken: Ich komme aus Köln, wo die Debatte über zusätzlichen Wohnraum viel später begonnen hat. Zur Situation in Hamburg kann man aner kennend sagen, dass die Stadt zu einem relativ frühen Zeitpunkt erkannt hat, dass man an dieser Stelle wirklich etwas tun muss. Und zwar nicht in homöopathischen Dosen – es geht wirklich um die große Zahl.

Und wie steht es mit der Qualität?

Man muss aufpassen, dass man nicht nur in Zahlen denkt und versucht, den von den Statistikern

ermittelten Bedarf umzusetzen, und um alles Andere kümmert man sich, wenn man wieder mehr Zeit und mehr Muße hat. Das richtige Maß zwischen Quantität und Qualität zu finden, ist ein Spagat und im Zweifelsfall auch eine Gratwanderung.

Qualität als stadtentwicklungs-politisches Thema

Die Frage führt aber weit über die einzelnen Bauvorhaben hinaus, es geht hier um ein stadtentwicklungspolitisches und ein sozialpolitisches Thema. Denn im Zuge des Wachstumsdrucks verändert sich an vielen Stellen in der Stadt parallel auch das räumliche Gerüst. Und natürlich muss man auch in diesem Maßstab genau hinschauen, dass es nicht zu Qualitätsverlusten kommt. Im ersten Schritt hat das gar nicht so sehr mit Architektur zu tun, wenn es darum geht, zu fragen: Was sind eigentlich die richtigen Standorte, und wo befinden sich diese?

Mit neuen Standorten meinen Sie neue Quartiere?

Nachdem unsere Planerzunft ja zu Recht jahrzehntelang eher das Arbeiten an der bestehenden Stadt im Auge hatte, muss man jetzt schlichtweg konstatieren: Das allein reicht nicht aus, wenn man auf die prognostizierten Zahlen schaut. Wenn es um die Weiterentwicklung der Städte geht, geraten auf einmal wieder Standorte am Rande in den Fokus, die zuvor nicht ständig im Blickpunkt standen. Dort ging es bisher eher um kleinteilige Sanierung oder darum, bestimmte Problemlagen nicht zu groß werden zu lassen. Unter welchen Umständen kann man sich nun in solchen Lagen neue Stadtteile vorstellen? Hamburg hat sich dazu mit seiner Doppelstrategie „mehr Stadt in der Stadt“ und „mehr Stadt

an neuen Orten“ bekannt. Einer dieser neuen Standorte ist der derzeit in der Planung befindliche Stadtteil Oberbillwerder in Bergedorf, vis-à-vis von Allermöhe. Allermöhe ist einer der Orte in den Marschlanden der Elbe, die wir als Studierende und angehenden Planer ausgiebig besucht hatten. Wir haben damals gestaunt, wie unsere Vorgänger den Mut hatten, da draußen Stadtentwicklung zu betreiben. Das kann man aus der heutigen Perspektive schlaue kommentieren, weil vielleicht nicht alles so geworden ist, wie man sich das seinerzeit gedacht hat. Und trotzdem trifft man dort auf gute Architektur und auf städtebauliche Qualitäten, wo wir erst mal zeigen müssen, dass wir das heute besser machen können.

Kostengünstiges und serielles Bauen

Wir brauchen offenbar wieder diese Stadterweiterungen auch in größeren Dimensionen. Hinzu kommt der Zwang, nicht einfach nur Wohnraum zu schaffen, sondern das auch noch besonders kostengünstig zu tun. Das heißt: erschwinglichen Wohnraum für die Masse der Bevölkerung mit geringem und mittlerem Einkommen. Wie kann das geschehen? Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz will frei finanzierten Wohnungsneubau mit Mietpreisen von 8 Euro pro Quadratmeter. Er glaubt, dass durch serielles Bauen die Kosten so gesenkt werden, dass dieses Ziel erreicht werden kann. Bei vielen Menschen schrillen da die Alarmglocken, weil sie Platten oder Module vor Augen haben und fürchten, dass stereotype Gebiete entstehen. Wie können Sie den Menschen diese Ängste nehmen?

Ende November hatten wir in unserer Veranstaltungsreihe „Stadtwerkstatt“ ein Gespräch genau zu diesem Thema: Gut und bezahlbar Woh-



nungen bauen: Wie kann das gelingen? Wir neigen ja dazu, immer alles zu einem ganz neuen Thema zu erklären. Aber in Wirklichkeit sind das Aufgaben, mit denen sich unsere Zunft schon sehr lange beschäftigt und die sie an vielen Stellen auch schon sehr vorzeigbar gelöst hat. Daran gilt es anzuknüpfen! Aber ich kann die Skepsis natürlich verstehen, weil heute vieles im Zeitraffer passieren soll.

Ist es nicht zu kurz gedacht, das serielle Bauen als den Schlüssel für bezahlbaren Wohnungsneubau zu betrachten? Die Baukosten sind doch nur ein Faktor von vielen, die die Mietpreise bilden.

Natürlich gibt es da eine Fülle weiterer Stell-schrauben, zum Beispiel die Frage nach der Liegenschaftspolitik einer Stadt. Welchen Anteil haben die Grundstückspreise bei der Preisbildung auch für diejenigen, der eine günstige Wohnung mieten will? Aber wenn wir nicht auch bei den Baukosten ansetzen, bleiben bezahlbare Wohnungen fromme Wünsche. Wir wollen bei 1.800 Euro pro Quadratmeter respektive bei acht Euro Miete landen. Das finde ich im Grundsatz richtig. Es zeigt auch: Wir müssen uns richtig anstrengen. Wenn man sich umsieht, dann passiert das ja nicht nur hier in Hamburg, sondern in vielen Städten der Republik. Zum Beispiel in Berlin, da arbeitet die HOWOGE an einem Typen-

Wohnhochhaus. Hier in Hamburg beschäftigt sich die SAGA mit diesen Fragen, im Geschosswohnungsbau wie auch im Reihenhausbau. Und es gibt eine ganze Reihe von interessanten Entwicklungen im Holzbau.

Gutes Stichwort. Gleich neben der Stadtentwicklungsbehörde hier in Wilhelmsburg steht ja ein Vorzeigebau, der sogenannte Woodie, ein Studentenwohnheim in Holzmodulbauweise. Der ist kostengünstig erstellt worden, wird aber dennoch teuer vermietet: 525 bis 657 Euro warm für 20 Quadratmeter kleine Apartments – wohlgemerkt in Wilhelmsburg, nicht im Zentrum. Daran sieht man, dass kostengünstig bauen noch nicht unbedingt günstige Mieten bedeutet.

Ich kenne das konkrete Beispiel nicht im Detail, also wie groß die Spanne dort ist zwischen dem, was es gekostet hat und dem, was man dafür aufruft. Aber ich habe die SAGA schon erwähnt, die auf diesem Themenfeld unterwegs ist. Auch da wird es so sein, dass acht Euro der Maßstab sind. Ich denke nicht, dass die SAGA sich nur deshalb anstrengt, um den Gewinn zu vergrößern. Und immer dort, wo die Stadt selbst in die Liegenschaftspolitik eingreifen kann, lassen sich solche Ziele sehr konkret mit den Investoren vereinbaren. Das Grundstück gibt es eben nur dann, wenn das Ergebnis genau so ist, wie man das

zuvor besprochen hat. Aber dass es für den einen oder anderen Entwickler eine Möglichkeit bedeutet, die Spanne etwas zu erhöhen, will ich nicht ausschließen.

Konzeptausschreibungen

Die Grundstückspolitik ist ein entscheidender Schlüssel. In Hamburg gibt es statt Höchstgebotsverfahren mittlerweile Konzeptausschreibungen. Dennoch bleibt der gebotene Preis ein sehr entscheidender Faktor bei der Auswahl. Es gibt zum Beispiel die Genossenschaften, die von den Politikern zwar gelobt werden für ihre nachhaltigen Bauten, moderaten Mieten und eine nicht profitorientierte Unternehmensführung, – die aber andererseits aus genau diesen Gründen beim Ringen um die Höhe der Grundstückspreise nicht mithalten können. Muss sich da nicht etwas bewegen in der Politik?

Zunächst einmal: Ich habe in den letzten Jahren schon etwas neidisch nach Hamburg geschaut, weil es hier Konzeptausschreibungen gibt. Ich habe sie in meiner Kölner Zeit mit einer sehr großen Anstrengung erst mal in die Köpfe bringen müssen, weil das auch immer mit einer Reduzierung von Preisvorstellungen zu tun hatte. Die Konzeptausschreibung kann zumindest eine Konkurrenz der besten Ideen ermöglichen – wie die Erfahrung zeigt, wonach mehrheitlich das



Konzept den Ausschlag gab und nicht der gebotene Preis. Dass man in einer Phase, in der die Baukosten permanent steigen, auch über Grundstückspreise nachdenkt und die Frage stellt, was eine Stadt auf diesem Feld tun kann, ist legitim. Und bezüglich der Genossenschaften sprechen Sie mir aus dem Herzen. Ich glaube, das sind zentrale Player in dieser Frage.

Rolle der Genossenschaften

Was erhoffen Sie sich von ihnen?

Ich hatte in meiner beruflichen Vergangenheit in Bremen und Köln viel mit Genossenschaften zu tun. Vor allem Köln ist eine Stadt mit sehr vielen Genossenschaften. Ich habe denen immer wieder in den Ohren gelegen und gesagt: Könnt ihr nicht mehr machen? Ihr solltet aktiver werden, auch beim Bauen von neuen Wohnungen, nicht nur beim Sanieren. Schaut doch mal in eure Bestände hinein: Kann man da nicht mehrere Fliegen mit einer Klappe schlagen? Damit haben sie sich ehrlicherweise zu Anfang etwas schwer getan. Das hat auch mit den Entscheidungsstrukturen und der Verfasstheit der Genossenschaften zu tun. Die Geschäftsführung oder der Vorstand kann nicht einfach sagen: Komm, wir bauen mal was. Das muss mit allen Mitgliedern erst besprochen und entschieden werden. Zunächst war es also eher eine abwartende Position. Dann sagten

sie, okay, wir machen es. Wir haben uns dann in Köln parallel acht verschiedene Standorte vorgenommen, Siedlungen der 20er, der 30er und der 60er Jahre, und ganz konkret gefragt: Kann man diese Siedlungen weiterentwickeln, ohne dass bestehende Wohneinheiten herausfallen? Gibt es Chancen für zusätzliche Wohnangebote, etwa auch für eine Klientel, die sich das bis dato an diesen Standorten nicht vorstellen konnte? Und ist es nur Wohnen oder gibt es an diesen Standorten auch andere Einrichtungen, die Sinn machen? Die Architekturbüros, die wir einbezogen hatten, waren auch gefordert, über das Konventionelle hinaus zu denken, vielleicht sogar etwas Experimentelles zu wagen. Und weil die Genossenschaften nicht verpflichtet waren, das morgen schon zu bauen, war es im Grunde auch eine Art sportliches Denken. Das Thema der Nachverdichtung von Siedlungen steht auch in Hamburg auf der Tagesordnung. Vieles passiert ja bereits, und ich bin gespannt auf die Gespräche mit den Genossenschaften in den kommenden Monaten.

Wohnmodelle unter Druck?

Eine weitere Frage zum Wohnungsbau und der Kostenreduktion: Eine Möglichkeit, Baukosten zu reduzieren, bestünde darin, die Bandbreite an Grundrisstypen weiter zu verringern. Auf der

Großstadtarchitektur in Deutschland: Links Quartier am Deutzer Hafen in Köln, Wettbewerbsgewinn 2016 Cobe Architekten, Kopenhagen.
Visualisierung: Cobe Architects

Oben: Elbbrückenquartier HafenCity Hamburg, Wettbewerbsgewinn 2015 Hosoya Schaefer, Zürich.
Aktualisierte Visualisierung: Hosoya Schaefer Architects

Nachdem man jahrzehntelang vor allem das Arbeiten an der bestehenden Stadt im Auge hatte, muss man heute schlicht konstatieren: das reicht nicht aus, wenn man auf die prognostizierten Wachstumszahlen schaut!

Ich denke man sollte nicht allzu apodiktisch argumentieren und sagen, das kommt jetzt alles aus der Strangpresse. Die Bauten der Gründerzeit sind doch auch serielles Bauen. Da konnte man sich höchstens noch die passende Stuckfassade aussuchen.



Franz-Josef Höing und Claas Gefroi
Foto: Martin Kunze

anderen Seite diversifiziert sich die Gesellschaft ständig aus, und die unterschiedlichsten Lebensmodelle – Alten- und Singlewohnungen, die klassische Familie, Wohngemeinschaften und Clusterwohnen usw. sollen sich in den Wohnungstypen auch abbilden. Gibt es da nicht einen Konflikt?

Ich glaube, man sollte aufpassen, solche Gegensätze nicht allzu apodiktisch zu betrachten: Jetzt gibt es nur noch den seriellen Wohnungsbau, der ist aus der Strangpresse und sieht immer gleich aus und hat immer die gleichen Grundrisse – so sehe ich das nicht. Gefragt ist ein Miteinander von verschiedenen Möglichkeiten, um Wohnungen zu bauen. Und auch dort, wo die SAGA künftig mehr Serie machen wird, wird man an bestimmten Stellen überlegen, ob es noch andere Angebote gibt. Man wird es mischen. Ich möchte noch einen weiteren Aspekt hinzufügen: Sehen Sie sich die guten Beispiele aus dem vergangenen Jahrhundert an. Die Bauten der Gründerzeit sind auch serielles Bauen. Da konnte man sich höchstens noch die passende Stuckfassade aussuchen. Oder blicken wir auf die 20er Jahre, wo die Stadt fantastische Siedlungen gebaut hat – die waren schon in ihrer Herstellung ziemlich präzise durchdacht. Ich glaube, nicht jedes Haus muss sich vom anderen unterscheiden. Nicht jede Schule muss ein Unikat sein.

Wildschweingebiete an den Magistralen

Es fehlen in allen großen Städten die Flächen für Wohnungsbau im großen Stil. Eine der Ideen, mit denen der Hamburger Senat glaubt, den Wohnungsbau vorantreiben zu können, ist das sogenannte Magistralen-Konzept. Man will Nachverdichten entlang der großen Ausfallstraßen der Stadt, die durch Gewerbebauten und niedrige Dichten geprägt sind. Dort soll es noch Potential für 100.000 Wohnungen geben. Die Idee ist nachvollziehbar. Aber führt sie nicht zur weiteren Segregation und zu neuen Armenvierteln innerhalb der Stadt – Menschen mit weniger Einkommen müssen an Orte ziehen, die lagebedingt große Nachteile haben, beispielsweise Lärm und Abgase?

Zunächst zum fehlenden Platz: Hamburg ist eine Stadt, die leistet sich doppelt so viel Fläche, um die gleichen Einwohner unterzubringen wie Wien. Nun wollen wir das nicht umkehren. Man kann eine Stadt nicht gegen ihren Maßstab bürsten, das muss man der Ehrlichkeit halber auch sagen. Aber die Vorstellung, die Stadt sei an allen Stellen schon so dicht bebaut, teile ich überhaupt nicht. Zum zweiten muss man durchaus selbstkritisch feststellen, dass unsere Profession es zuließ, dass sich diese Magistralen in den letzten 50, 60 Jahren quasi zu Wildschweingebieten entwickelt haben. Juristisch ist das alles abgesegnet, es

ist alles abgewogen, und jeder Bebauungsplan lässt das sicher zu. Aber das Ergebnis ist häufig ein Trauerspiel. Und da meine ich jetzt nicht die Hamburger Magistralen im Besonderen. Ich denke, die Aufmerksamkeit und Sorgfalt, mit der wir als Planer zu Werke gegangen sind, nahm vom Zentrum nach außen hin systematisch ab. Da gibt es doch einen enormen Widerspruch: Wir streiten uns heute wie wild über die zentralen Lagen in der Stadt und wollen dort noch das kleinste Fenstermaß festlegen. Gleichzeitig produzieren wir diese Armseligkeiten an den Rändern unserer Städte. Wenn wir also heute sagen, wir müssen uns die Magistralen noch mal angucken, ihre Begabung genau ausloten, dann finde ich das gut und wichtig. Klar ist aber auch: Das ist kein Thema, das Sie von heute auf morgen so hinbekommen. Es hat viel mit den Eigentumsstrukturen und den Nachbarschaften zu tun. Die Nähe oder Verbindung von Gewerbe und Wohnen, das ist keine triviale Sache. Denn: Im Ergebnis müssen das selbstverständlich gute Wohnverhältnisse sein. Es geht nicht nur darum, möglichst viel Fläche zu produzieren.

Wenn man über so ein Magistralenkonzept nachdenkt, dann geht es natürlich auch um die Verkehrspolitik. Der städtische Verkehr hat viele ungelöste Facetten: Viele Großsiedlungen sind nicht optimal an den öffentlichen Nahver-

kehr angeschlossen; es fehlen U-Bahn- oder S-Bahn-Anbindungen. Nach wie vor ist der private Pkw-Verkehr sehr stark. In Hamburg gibt es große Lkw-Ströme mitten durch die Stadt. Werden sie sich auch in die Verkehrspolitik einmischen, obwohl dieses Ressort von der Stadtentwicklungs- zur Wirtschaftsbehörde verschoben wurde?

Ich werde jetzt nicht über dieses Interview vorab ankündigen, dass ich in anderen Themenfeldern wildern möchte. Ich habe in den nächsten Monaten genug damit zu tun, einen systematischen Überblick zu bekommen. Aber es ist natürlich klar, dass Stadtentwicklung immer auch ein Thema des Verkehrs ist. Wie organisieren wir die städtische Mobilität auch im Hinblick auf die Auswahl der Standorte? Wo ist eine Erweiterung sinnvoll und wo nicht? Und ohne jetzt das Thema Oberbillwerder zu strapazieren: Die Entscheidung, dort eine Entwicklung in Gang zu setzen, hat natürlich auch mit der verkehrlichen Erreichbarkeit und der beinahe zentralen Lage des Standortes zu tun.

Wir haben jetzt über eine ganze Reihe von Veränderungen gesprochen, die die ganze Stadtgesellschaft betreffen. Festzustellen bleibt: Die Bürger sind sehr aktiv und sensibel, wenn es um Nachverdichtung geht oder um Neubauten in ihrer Nachbarschaft. Hamburg hat eine sehr weitgehende Bürgerbeteiligung. Wie bekommt man als Oberbaudirektor den Spagat hin, einerseits die Wünsche und Bedenken der Bürger ernst zu nehmen und in die Planung einfließen zu lassen und gleichzeitig das Gesamtinteresse der Stadt im Blick zu behalten?

Nachverdichtung und Beteiligung

Es gibt kaum ein Thema, über das in den letzten Jahren mehr geschrieben wurde als über diese Frage. Jeden Tag gibt es irgendwo in Deutschland Veranstaltungen dazu. Ich habe auch kein Patentrezept. Ich glaube aber, es gibt dazu gar keine Alternative.

Die Zeit, wo Oberbaudirektoren Patriarchen waren und mit einem Fingerzeig die Stadt verändern konnten, die sind – wenn es sie je gegeben hat – längst vorbei. Dazu gehört auch die Vorstellung von einer klassischen Rollenverteilung mit der Verwaltung und den Verwaltungsbeamten, die dann den Bürgern erklären, was gut und richtig ist. Sind diese Beteiligungsprozesse nur eine lästige Pflicht, oder kann man ihnen auch etwas Lustvolles abgewinnen? Ich denke, an der Stelle muss man es offensiv angehen. Das heißt nicht, dass alles zu einer Harmonieveranstaltung wird im Sinne von: Man muss die Bürger nur lange genug beteiligen, dann lösen sich alle Konflikte in Luft auf. Oder umgekehrt, dass der eine oder

andere Bürger meint, wenn wir lange genug kräftig in eine Richtung ziehen, dann machen die schon, was wir wollen. Man muss sehr klar die Rollen definieren und vorher klären, worüber man redet und worüber nicht.

Was heißt das für den Beteiligungsprozess?

Es wird nicht darauf hinauslaufen, dass man sich immer einig wird. Manchmal sind die Probleme so groß, die Sichten so unterschiedlich und die Aufgaben so komplex, dass Beteiligungsverfahren, auch wenn sie noch so klug angelegt sind, nicht automatisch zu einem einvernehmlichen Ergebnis führen. Sie ersetzen schon gar nicht demokratisch legitimierte Prozesse, die sich seit langer Zeit bewährt haben. Sondern sie ergänzen diese und machen uns gemeinsam schlau. Dinge werden transparent, werden diskutiert und nicht im Hinterzimmer verhandelt. Konflikte werden auch mal präzise beschrieben. Am Ende ist es dann nach wie vor die Rolle der Politik, Entscheidungen zu treffen. Es handelt sich um

ergänzende Formate, und diese Formate muss man so anlegen, dass sie auch ernst gemeint sind. Das dürfen keine Alibiveranstaltungen sein, das merkt sofort jeder. Ich denke, je nach Aufgabe können die Formate auch etwas unterschiedlich ausfallen.

Nur: Was nicht sein kann, ist, dass man das Allgemeinwohl als Deckmantel dafür benutzt, seine eigenen Interessen durchzudrücken. Oder dass man das St. Florians-Prinzip durchsetzen will: Wir sind ja sehr dafür, dass mehr Wohnungsbau gemacht wird und die Stadt sich weiterentwickelt. Aber bloß nicht bei uns, bitteschön! Dass aber die Bürger in einer Phase, in der die Stadt in einer großen Geschwindigkeit wächst, hier und da sorgenvoll sind und mit einer gewissen Skepsis gucken oder es uns nicht glauben, wenn wir sagen, wir machen das alles besser als früher, dafür müssen wir auch Verständnis aufbringen.



Weiter mit der Verdichtung entlang der Elbe: der Kleine Grasbrook wird auf 46 ha 3000 Wohnungen, Gewerbe- und Büroflächen bieten.
Abb.: Hosoya Schaefer