

Information.

Zur Vorbereitung des
7. Hamburger Ratschlags

Freitag, den 15. November 2019

12.30 bis 18.00 Uhr, Bürgersaal Wandsbek,
Am Alten Posthaus 4



hamburger ratschlag
NACHHALTIGE ENTWICKLUNG FÖRDERN





Information zur Vorbereitung des 7. Hamburger Ratschlags

Informationen für die AG 1 Gespaltene Stadt – Ungleichheit und Geschlechtergerechtigkeit

Stadtentwicklung seit Beginn des 21. Jahrhunderts zeichnet sich durch eine zunehmende Konzentration der Bevölkerung in Städten ab. Die Vereinten Nationen prognostizieren, dass bis zum Jahr 2050 bis zu 70% der Weltbevölkerung in Städten leben werden. Sie erwarten einen besseren Zugang zu Wohnraum, Bildung, Gesundheit, Mobilität und anderen Dienstleistungen.

Wichtig ist die Frage: wie, von wem, mit welchen Ressourcen und mit welcher Verbindlichkeit können städtische Entwicklungsprozesse nachhaltig gestaltet werden? Nachhaltigkeit meint dabei die ökonomische, soziale und ökologische Zukunftsfähigkeit städtischer Entwicklung. Sie wiederum ist in Abhängigkeit von den jeweils spezifischen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu sehen. Die Kunst nachhaltigen Handelns besteht darin, die jeweils angestrebten Aspekte von Nachhaltigkeit so miteinander zu verzahnen, dass Ungleichheiten im Zugang zu städtischen Lebensbedingungen möglichst vermieden werden.

Für dieses breite Spektrum an zentralen Herausforderungen in der Stadtentwicklung gibt es trotz großer Forschungsanstrengungen noch keine universellen Lösungen. Zu unterschiedlich sind sowohl die gesellschaftlichen und naturräumlichen Herausforderungen nachhaltiger Stadtentwicklung als auch die wirtschaftlichen, politischen und sozial-kulturellen Ressourcen für diese Verwirklichung. Notwendige wissenschaftliche Erkenntnisse für die Gestaltung nachhaltiger urbaner Entwicklungsprozesse unter Berücksichtigung ihrer sozialen wirtschaftlichen und ökologischen Komplexität beschränken sich infolge der vorwiegend monodisziplinären Strategien der europäischen Forschung mit diesem komplexen Bündel nicht.



§ 1 Absatz 5 Bundesbaugesetz enthält als gesetzliches Leitprinzip Nachhaltigkeit. Das Bundesinstitut für Bau-Stadt und Raumforschung meint, dass es bei der nachhaltigen Stadtentwicklung um einen fairen Ausgleich zwischen zeitgenössischen und längerfristigen städtischen Lebensbedingungen geht fair. Fairness bezieht sich dabei auf eine ausgewogene Berücksichtigung sozialer wirtschaftliche und ökologische Erfordernisse aller Menschen, die eine Stadt als Wohnende, Beschäftigte oder Besucher nutzen sowie auf alle Institutionen, die als Unternehmen und als andere Einrichtungen die Stadt gestalten. Gegenstand einer sozial verträglich nachhaltigen Stadtentwicklung

Nach einer Oxfam- Untersuchung besitzen die 43 reichsten Menschen der Welt so viel wie die arme Hälfte der Menschheit von fast drei Milliarden Menschen. Eine Herausforderung für die Städte mit dem Zuzug weltweit von Menschen in die Städte:

Die soziale Dimension der Nachhaltigkeit erfordert Generationengerechtigkeit, aber auch die Bereitstellung von angemessenem Wohnraum für alle je nach Familienstand, Haushaltsgröße, Einkommen und muss diskriminierungsfrei sein. Das Wohnumfeld muss zu sozialer Integration und gleichem Zugang zu Bildung, Gesundheit, Kultur und Mobilität beitragen. Die lokale Ökonomie muss gefördert werden genauso wie Spielplätze und Grünflächen oder Parks.

Forderungen

1. Stadtentwicklung muss dazu beitragen, die Spaltung der Stadt in reiche und arme Stadtteile zu verringern und die soziale Integration und Inklusion zu fördern. Dazu muss die Stadtentwicklung in reicheren Stadtgebieten vor allem bei Neubauten genutzt werden.
2. Stadtentwicklung muss bevorzugt Maßnahmen in Stadtgebieten mittleren oder unteren Niveaus finanzieren. Eine gemischte Verteilung von Eigentum und Mieten sowie durch Diversifikation der BewohnerInnen ist anzustreben. Zu einer verstärkten sozialen Durchmischung sind Quartiersangebote für SeniorenInnen und Familien zu verbessern.



3. Das Hamburger Stadtentwicklungsprogramm RISE ist zu begrüßen, fortzusetzen und auszubauen. Es will zu Recht Quartiere mit besonderem Entwicklungsbedarf städtebaulich aufwerten und sozial stabilisieren. Vor allem sollte das Programm die Quartiersentwicklung verstärken, die zum Aufbau von Kooperation in dem jeweiligen Gebiet und auch zum Abbau von Spannungen zwischen den BewohnerInnen Herkunft, religiöser oder ethnischer Zugehörigkeit, Alter und Geschlecht beitragen.
4. Es muss auch Programme zu Stadtteilentwicklungen zur Überwindung von Ungleichheit und Durchsetzung von Geschlechtergerechtigkeit in Nicht-RISE- Gebieten geben.
5. Die Hamburger Stadtentwicklungsstrategie setzt auf eine sozialverträgliche Stadtentwicklung. Die Stadtentwicklung darf nicht nur als Chance verstanden werden, die Stadt lebensfähiger und sozialheterogener zu gestalten, sondern soll auch zum Abbau von Ungleichheit in der Stadt führen.
6. Neubaugebiete sollten von Anfang an auf möglichst spannungsfreies und integratives Leben und Wohnen und Arbeiten orientiert werden. Das Hamburger Programm zur Quartiersentwicklung unter Partizipation (auch finanzieller) der BewohnerInnen ist ein gutes Beispiel für soziale Innovation.
7. Die Hamburger Stadtentwicklung muss zum Abbau von Gewalt beitragen, durch Stärkung der Sicherheit der öffentlichen Räume. Zum Beispiel ist dies durch mehr Videoüberwachung in öffentlichen Räumen zu leisten und auch durch bessere Beleuchtung sowie durch öffentliche Kampagnen für gewaltfreie Stadtteile.
8. Eine moderne Hamburger Stadtentwicklung muss Stadtentwicklung gendergerecht gestalten und dabei die New Urban Agenda der UN (HabitatIII) sowie die UN-Agenda Ziele 10,11 i.V. m. Ziel 5 der Präambel umsetzen, die eine gendergerechte nachhaltige Stadtentwicklung fordert. Für die kohärente Umsetzung des Gleichstellungspolitischen Rahmenprogrammes und des Gender Mainstreamings,



als notwendige Strategie für die nachhaltige und zugleich inklusive Entwicklung, soll sich an der Stadt Wien orientiert und deren Maßstäbe zum europäischen Vorbild genommen werden.

Informationen für die AG 2 Klimaneutrale Mobilität und Stadtentwicklung (SDG 11.2, 13)

Die Bundesregierung will bis 2050 insgesamt „weitgehende Treibhausgasneutralität“ erreichen, d.h. eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 80-95% gegenüber 1990. Dazu soll der Verkehr bis 2030 mit einer Verminderung von 42-40% beitragen (Energiekonzept 2010, Klimaschutzplan 2050 von 2016). Mit dem Konzept des verbleibenden CO₂-Budgets errechnet die Wissenschaft dagegen für Deutschland ein notwendiges Ende der CO₂-Emissionen insgesamt bereits im Jahr 2035 (Rahmstorf, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung <https://scilogs.spektrum.de/klimalounge/wie-viel-co2-kann-deutschland-noch-ausstossen/>.) Das Bundesumweltministerium stimmt dieser Berechnung zu. Die bisherigen Minderungsziele der Bundesregierung können das Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens, „deutlich unter 2 C° Erderwärmung“ zu bleiben, nicht erfüllen.

Der Verkehr ist der Bereich, der bisher mit am wenigsten zur Reduktion der CO₂-Emissionen beitrug. Das gilt auch für Hamburg: In den letzten 10 Jahren stagnierte der CO₂-Ausstoß um 2,5 t/Einw./Jahr. 2009 war er schon einmal auf 2,3 t/Einw./Jahr gefallen, seitdem ist er wieder angestiegen.

Um die Klimaziele von Paris zu erreichen, sind deswegen gerade im Verkehr äußerst ehrgeizige, radikale Maßnahmen erforderlich: In weniger als 20 Jahren darf kein Auto, kein Schiff und kein Flugzeug CO₂ und andere Klimagase mehr ausstoßen. Bis dahin müssen aber Alternativen zu fossil betankten Verbrennungsmotoren, zur Stromerzeugung mit Kohle, Öl oder Gas, zur Herstellung von Transportmitteln auf Basis von fossiler Energie entwickelt sein und flächendeckend eingesetzt werden.



Es kann nicht darum gehen, den Menschen aus Mangel an klimafreundlicher Energie Mobilität und Bewegungsfreiheit vorzuenthalten. Angesichts des immensen Investitions-Aufwandes für klimaschonende Alternativen ist allerdings auch mit Mitteln der räumlichen Stadt- und Umlandentwicklung nach Möglichkeiten zu suchen, den Zwang zur Mobilität (für Pendler, Dienstreisende, Erholung-Suchende u.a.) zu vermindern. Auch ist die auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtete Infrastruktur nicht weiter auszubauen, sondern zu unterhalten bzw. zugunsten des Umweltverbunds (Bus, Rad, Fuß) zurückzubauen.

Da Entwicklung, massenhafte Herstellung und flächendeckender Einsatz klimafreundlicher Mobilitätsträger viele Jahre in Anspruch nimmt, muss heute damit begonnen werden. Das Tempo von Forschung und Entwicklung von Speichermedien, Sektor-Kopplung (power-to-gas usw.) und Energieeffizienz muss entscheidend forciert werden. Alle Förderungen von fossil-basiertem Verkehr (geringere Diesel-Besteuerung, Ausnahme von Kerosin-Besteuerung, Dienstwagen-Regelungen...) sind kontraproduktiv und müssen kurzfristig zurückgeführt werden.

Hinzu kommen muss eine räumliche Stadtentwicklung, insbesondere in Neubaugebieten, die Wohn-, Arbeits- und Erholungsstandorte besser miteinander verbindet: die Stadt der kurzen Wege. Die Überbauung von Einzelhandels-Geschäften mit Wohnungen, die Neugestaltung der Magistralen und höhere Mehrfamiliengebäude statt neuer Eigenheim-Gebiete sind gute Ideen. Gefordert ist aber auch der Neubau von elektrisch betriebenen schienengebundenen Verkehrsverbindungen zwischen bevölkerungsreichen Stadtteilen. Der Ausbau des Verkehrsverbundes muss zulasten des MIV gehen. Denn dieser schädigt nicht nur das Klima, sondern durch Feinstaub, Luftschadstoffe und Lärm auch die Gesundheit. Aber auch E-Mobile – ebenfalls meist nur mit einer Person besetzt - fordern (zu) viel Fläche, die anderen Mobilitäts- und Aufenthalts-Bedürfnissen vorenthalten wird. PKW, die 23 Stunden am Tag ungenutzt den öffentlichen Raum beanspruchen, sind ineffizient und eine Verschwendung endlicher Ressourcen. Nur weniger private Kfz, mehr öffentlicher Nahverkehr und immer mehr erneu-



erbare Energie können die notwendige Verkehrs- und Energiewende erreichen.

Hieraus ergeben sich folgende Vorschläge für Forderungen des Hamburger Ratschlags für den Bereich Mobilität und Stadtentwicklung:

- Ausbau des Verkehrsverbundes zu einer komfortablen, schnellen und günstigen Alternative zum individuellen Autoverkehr
- Berücksichtigung eines sicheren Fußverkehrs als gleichwertige Mobilitätsart
- Verzicht auf den Neubau von Straßen (z.B. A26-Ost) – außer in Neubaugebieten -, aber Erhaltung bzw. Umbau der bestehenden mit Priorität für den öffentlichen Nah-, Rad- und Fußgängerverkehr
- Weiterentwicklung der Magistralen auch zu ÖPNV-Schnellverbindungen in die Innenstadt (Stadtbahn-, Express-Bus-Linien mit wenigen Haltestellen)
- Umrüstung der HVV-Busflotte auf H2- und Batterie-Busse bis 2030
- Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten – auch mit digitaler Hilfe – innerhalb des erweiterten Umweltverbundes (switchh; Fahrradtransport)
- Erhebliche Senkung der HVV-Tarife (versch. Alternativen), nachdem die Kapazität, Verlässlichkeit und Attraktivität des ÖPNV entsprechend erhöht wurde.
- Forcierter Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere auch von Pendler-Trassen (Radschnellwege)
- Um- und Ausbau des Hauptbahnhofs zur Gewährleistung von Sicherheit, Kapazität, Komfort und Umsteigemöglichkeiten
- Verzicht auf den weiteren Ausbau des Flughafens
- Anzahl der Starts und Landungen nicht erhöhen, keine neuen Flugverbindungen zu neuen Destinationen



- Förderung der Erforschung und Entwicklung von erneuerbaren (synthetischen) Flugkraftstoffen
- Ausdehnung des Nachtflugverbots auf 22-6 Uhr
- Erhebung von Flughafenengebühren, die sich an ökologischen Schäden bemessen
- Verbot von Inlandsflügen nach einem entsprechenden Ausbau des Bahn-Fernverkehrs
- Ab 2035 nur noch Einsatz von klimaneutralen Flugkraftstoffen
- Verzicht auf den weiteren Ausbau des Hafens, insbesondere für noch größere Containerschiffe und für Kreuzfahrtschiffe.
- Ausbau der Landstromversorgung mit erneuerbarer Energie, ein flächendeckendes Angebot und Verpflichtung zur Nutzung von Landstrom während der Liegezeit im Hafen
- Reduzierung der Besuche von Kreuzfahrtschiffen mit fossilen Kraftstoffen
- Ab 2035 nur noch Abfertigung von Schiffen mit klimaneutralen Kraftstoffen im Hafen
- Durchführung und Evaluierung von Tests mit größeren autofreien Quartieren (im Vergleich zu Rathausviertel, Ottensen)
- Wettbewerbe / Planungen zu einer erweiterten autofreien Hamburger Innenstadt und autofreier Stadtteilzentren. Betonung der Lebensqualitäts-Gewinne, Aufwertung des Fußgängerverkehrs, Berücksichtigung von mobilitätseingeschränkten Menschen, des Lieferverkehrs usw.
- Entwicklung eines überzeugenden Kommunikationskonzepts zur Verkehrswende.

Informationen für die AG3 Partizipation und Innovation in der nachhaltigen Stadtentwicklung



Die Partizipation aller Bürgerinnen und Bürger an gesellschaftlichen und politischen Entscheidungsprozessen ist ein elementarer Grundpfeiler der Demokratie. Das demokratische Gemeinwesen braucht die Beteiligung der Bürger/innen, um Akzeptanz und Rückhalt zu gewinnen und zur »gelebten« Demokratie zu werden. Darüber hinaus ist unsere Gesellschaft auf die Beteiligung angewiesen, um das Wissen und die Ansichten aller Akteure einzubeziehen und zukunftsweisende, nachhaltige Entscheidungen zu treffen.

Echte und transformative Fortschritte bei der Verwirklichung der systemischen Veränderungen für Mensch und Planet, die von der Agenda 2030 versprochen wurden, sind ohne eine umfassende Beteiligung der Zivilgesellschaft und eine echte Beteiligung der Menschen über ihre Organisationen und Gemeinschaften nicht möglich. Die Agenda 2030 schreibt vor, die Beteiligung aller zivilgesellschaftlicher Akteure bei ihrer Umsetzung und Überprüfung zu gewährleisten.

Die Umsetzung der 17 SDGs und ihrer 169 Unterziele stellt für Städte eine große Herausforderung dar. Vor Ort (kommunal) wird entschieden, wie die Transformation unserer Welt angesichts der vielen unterschiedlichen Interessen einzelner Menschen ein Erfolg wird. Ein offener gesellschaftlicher Such- und Lernprozess ist erforderlich, in dem die Menschen lokale Lösungen mitentwickeln und an der Umsetzung beteiligt werden.

Nach Ziel 11 soll die Stadtentwicklung inklusiver und nachhaltiger gestaltet werden, unter anderem durch partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung. Zudem soll der allgemeine Zugang zu sicheren und inklusiven Grünflächen und öffentlichen Räumen gewährleistet werden, insbesondere für Frauen und Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen. Die SDG-Indikatoren für Kommunen messen den Indikator „Beteiligungsverfahren je 1.000 Einwohner“. (Siehe <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/unsere-projekte/monitor-nachhaltige-kommune/projektnachrichten/sdg-indikatoren-fuer-kommunen/>)

Ergänzend sieht Ziel 16 vor, leistungsfähige, rechenschaftspflichtige



und transparente Institutionen auf allen Ebenen aufbauen. Sie sollen dafür sorgen, dass die Entscheidungsfindung auf allen Ebenen bedarfsorientiert, inklusiv, partizipatorisch und repräsentativ ist (SDG 16.7). Außerdem ist der öffentliche Zugang zu Informationen zu gewährleisten und die Grundfreiheiten zu schützen (SDG 16.10).

In der Drucksache 21/9700 - Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen in Hamburg - ist die Beteiligung der Zivilgesellschaft in Hamburg ebenso vorgesehen wie im Rahmenprogramm integrierter Stadtentwicklung (RISE). Die Drucksache macht aber keine Aussage, wie die Beteiligung strukturell und finanziell aussehen soll.

Hieraus ergeben sich folgende Vorschläge für Forderungen des Hamburger Ratschlags für den Bereich Partizipation und Innovation:

1. Die transparente, umfassende und substantielle, d.h. entscheidungsrelevante Partizipation zivilgesellschaftlicher Akteure bei der Umsetzung und Überprüfung der der SDG in und durch Hamburg muss Leitprinzip werden.
2. Die Bezirke müssen eine echte kommunale Ebene werden. Die Evokation/Einzelanweisung durch den Senat muss verhindert werden. Bei Planverfahren, die vor Ort umstritten sind soll gemeinsam mit den Bezirken die lokale Bevölkerung mit Hilfe zusätzlicher Beteiligungsangebote in die Gestaltung der Vorhaben eingebunden werden.
3. Die Bürgerbeteiligung in Hamburg muss endlich verbindlich sein und um zusätzliche Möglichkeiten der Online-Beteiligung ergänzt werden. Das Hamburgische Transparenzgesetz von 2012 muss als modernes und bürgerfreundliches Informationsfreiheitsgesetz erhalten und ausgeweitet werden. Nur die Offenlegung aller Interessen Beteiligter und Betroffener ermöglicht eine tragfähige Beteiligung.



4. Hamburg muss ausreichende Fördermittel und Infrastruktur bereitstellen, um zivilgesellschaftliche Initiativen fachlich zu befähigen an der Politik mitzuwirken, besonders in den Bereichen Stadtentwicklung, Umwelt, öffentlicher Raum und Infrastruktur. Innovative Formate (z.B. BürgerForen, Tage des guten Lebens, Gemeinwohlökonomie, Stadtteilnetzwerke, Solidarische Lebensweise) sollen erprobt werden. Die Stadtteil-Lotsen bekommen einen Auftrag für Nachhaltigkeit und Inklusion zu wirken.
5. Hamburgs verlässliche Beteiligungspolitik bekommt einen verbindlichen Rahmen, der gemeinsam und inklusiv erarbeitet wird. Er muss alle Handlungsfelder und Entscheidungsprozesse umfassen. Die Verfahren müssen die in der Stadtwerkstatt formulierten Qualitätskriterien Frühzeitigkeit, Vollständigkeit, Verfahrensgerechtigkeit, Verfahrensklarheit, Nachvollziehbarkeit erfüllen. Die Stadtwerkstatt als Plattform für Bürgerbeteiligung bei Planungsprojekten soll verstetigt und auf Bestandsgebiete erweitert werden. Die Innovation der Verfahren soll durch Pilotversuche und regelmäßige gemeinsame Evaluation und Bestandsaufnahmen erfolgen. Schließlich muss mit den Ergebnissen von Beteiligungsprozessen transparent verfahren werden und den Beteiligten und Betroffenen tatsächlich eine Rückmeldung über die Berücksichtigung oder Nicht-Berücksichtigung ihrer Vorschläge gegeben werden.
6. Niemand wird bei der Mitwirkung zurückgelassen. Die Teilhabe der durch das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz geschützten Personen (z. B. Kinder und Jugendliche, Zugewanderte, sozial Benachteiligte) wird durch geeignete Maßnahmen sichergestellt. Ein Antidiskriminierungsbüro wirkt als Anlaufstelle und kann sich in laufende Verfahren einschalten.
7. Die direkte Demokratie muss als Staatsziel in die Landesverfassung aufgenommen werden. Bürgerbegehren müssen rechtlich für Bezirk und Senat verbindlich sein, Verfassungsreferenden sollen obligatorisch werden. Bürgerbegehren dürfen ab dem Tag ihrer Anmeldung nicht mehr be- bzw. verhindert werden. Erfolgreiche Bürgerentscheide oder der Beschluss des Bezirks über die Annahme von



Bürgerbegehren dürfen nur im Wege eines neuen Bürgerentscheids abgeändert werden.

8. Die Instrumente und Verfahren der Quartiersentwicklung sind auf die Förderung der tatsächlichen Gleichstellung der Geschlechter auszurichten. Die unterschiedlichen Lebensrealitäten von Frauen und Männern sind zu berücksichtigen. Es ist sicher zu stellen, dass bei der Weiterentwicklung des RISE-Programms, die intensive Beteiligung von Frauen und Mädchen vor Ort intensiv zu gewährleistet werden und deren Anregungen sowie geschlechtsspezifischen Bedürfnisse voll berücksichtigt werden.
9. Die internationalen Aktivitäten Hamburgs müssen auf den Menschenrechten basieren und die zivilgesellschaftlichen Handlungsräume auch in den Partnerländern bei jeder Gelegenheit verteidigen. Bei Besuchen ist die Hamburger Haltung zu Menschenrechten deutlich zu machen.



hamburger ratschlag
NACHHALTIGE ENTWICKLUNG FÖRDERN

Der Ratschlag wird organisiert von:



W3 – WERKSTATT
FÜR INTERNATIONALE
KULTUR UND POLITIK



Beteiligte Organisationen:



Unterstützt von der Norddeutschen Stiftung für Umwelt und Entwicklung aus Zweckerträgen der Lotterie Bingo!
Die Umweltlotterie sowie RENN.nord



Stand 10_2019

Hamburger Ratschlag

Christa Randzio-Plath, Vorsitzende (ViSdP) Marie-Schlei-Verein e. V.

Grootzruhe 4, 20537 Hamburg

www.2030hamburg.de



hamburger ratschlag
NACHHALTIGE ENTWICKLUNG FÖRDERN