

Stadtentwicklungskonferenz

Hinwendung Hamburgs zur eigenen Innenstadt

Ziele

1. Wir wollen mehr **Vielfalt und Lebendigkeit**, so dass die Hamburger Innenstadt ein regelmäßiges und beliebtes Aufenthaltsziel für alle Menschen wird
2. Wir wollen die **Geschäftsvielfalt** in der Innenstadt erhalten und den Einzelhandel gegenüber dem Online-Handel stärken
3. **Wir wollen Hamburgs Identität als Grüne Stadt am Wasser nachhaltig und innerstädtisch stärken**
4. Wir wollen das Zusammenwachsen von **Innenstadt und HafenCity** organisieren
5. Wir wollen die Aufwertung der Innenstadt als **identitätsstiftenden Ort** für Hamburg
6. Wir wollen die Innenstadt als **Wohnort** stärken

Mittel

1. Wir wollen uns nach **Abschluss der HafenCity** wieder der Innenstadt zuwenden
2. Wir wollen die qualitative Weiterentwicklung des Stadtraumes rund um die **Binnenalster**, der bisher stark untergenutzt ist, damit Menschen sich dort gerne aufhalten
3. Wir wollen auf den Ansätzen der **BIDs** (Business Improvement Districts) seit 2005 ansetzen und diese weiterentwickeln
4. Wir wollen wichtige **innerstädtische Plätze** aufwerten und den **öffentlichen Raum** für alle zugänglich machen
5. Wir wollen mehr **kulturelle Vielfalt und Grün** in die Stadt bringen und somit Hamburgs Identität als Grüne Stadt am Wasser stärken
6. Wir wollen den **Bus- und Autoverkehr** im Kern der Innenstadt reduzieren, damit einher geht eine deutliche Reduzierung der Parkplätze
7. Wir wollen eine **echte Fußgängerzone** wie in Kopenhagen, Paris, Madrid, Barcelona und vielen anderen Städten Europas
8. Wir wollen, dass die Innenstadt Hamburgs ein **zentrales stadtentwicklungspolitisches Anliegen** in den 20er Jahren wird

Inhalt

1. Einleitung.....	2
2. Drei Leitprojekte für die Hamburger Innenstadt.....	4
I. Mönckebergstraße – Zeit für eine Fußgängerzone	4
a. Personenfrequenz	4
b. Barrierefreier Ausbau.....	5
II. Binnenalster – die gute Stube unserer Stadt	6
a. Jungfernstieg	7
b. Ballindamm	7
c. Neuer Jungfernstieg	8
d. Seitenstraßen des Jungfernstiegs.....	8
III. Kontorhausviertel – wir wollen Hamburgs Welterbe weiterentwickeln.....	9
a. Öffentliche Plätze im Kontorhausviertel	9
b. BID Burchardplatz.....	10
3. Einzelhandel	10
4. Verbindungsachsen zwischen Alster und Elbe	12
5. Die Zukunft der innerstädtischen Mobilität	13
6. Wohnen	14
7. Hamburg als Grüne Stadt am Wasser	15
8. Kulturelles Angebot	16
9. Ausblick	16
10. Ideenanhang.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.

1. Einleitung

1997 stellte der damalige Erste Bürgermeister Henning Voscherau eine neue Leitidee für Hamburg vor: die HafenCity. Eine Idee, die Hamburgs Zukunft erfolgreich bestimmen sollte und mittlerweile fast umgesetzt ist: 2021 sollen die letzten Quartiere in der östlichen HafenCity fertiggestellt werden. 2025 bekommt sie mit dem Elbtower ihren Schlussstein. Die HafenCity – im **Innenstadtkonzept** von Jörn Walter (Oberbaudirektor a.D.) ausdrücklich als Innenstadtentwicklung gekennzeichnet – ist nicht nur erfolgreich, sondern auch weitestgehend abgeschlossen. Die städtebauliche Entwicklung setzt sich dann außerhalb der Innenstadt (aber weiterhin durch die HafenCity Hamburg GmbH) Richtung Osten und stromaufwärts an Elbe und Bille und als Sprung über die Elbe auf den Kleinen Grasbrook fort. Beides sind Entwicklungen, die wir als Grüne ausdrücklich begrüßen.

Die **Entwicklung der HafenCity** hat die Entwicklung der Hamburger Innenstadt innerhalb des Ring 1 jetzt 25 Jahre aus dem zentralen Fokus der Stadt verdrängt. Auch wenn an einigen Stellen in der Innenstadt Verbesserungen eingetreten sind, z.B. durch den Umbau des wasserseitigen Jungfernstiegs, bleibt die Hamburger Innenstadt vielerorts deutlich unter den städtebaulichen Möglichkeiten. Viele öffentliche Plätze innerhalb des Ring 1 werden nach wie vor vom ruhenden Verkehr dominiert und stehen dadurch nicht allen Hamburgerinnen und Hamburgern als öffentlicher Raum zur Verfügung. Und das, obwohl die Innenstadt viele Plätze und öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität zu bieten hätte.

Für uns ist klar: Wir mögen unsere Stadt, nicht nur weil sie **Identität** verspricht, sondern wir achten auch auf die **langen Linien der Stadtentwicklung** – ihre Konturen, ihre Kubaturen und ihre Bilder. Besonders eindrucksvoll sind diese am Ring 1 zu erkennen. Mit Pflanzen und Blumen nordwestlich der Binnenalster und der Kunstmeile auf der rechten Seite wurde der alte Wallring schon früh nachempfunden. Anders beim Rathausmarkt, siehe Bild 1. Dieser im Zentrum der Innenstadt gelegene Ort wurde noch bis in die 70er Jahre als Parkplatz genutzt und erst in den 80er Jahren aufwendig umgebaut.

Bild 1: Rathausmarkt früher und heute



Quelle: alamy.de



Quelle: bildarchiv-hamburg.de

Rückblickend war die **Aufwertung des Rathausmarktes** an der Kleinen Alster und vor dem historischen Rathaus, das im Stil der Neorenaissance errichtet wurde, gut und richtig. Undenkbar wäre es aus heutiger Sicht, den Rathausmarkt wieder zu einem ebenerdigen Parkplatz und Verkehrsknotenpunkt umzugestalten. Aber so wie beim Rathausmarkt hat die Innenstadt viele

weitere Ecken zu bieten, die durch eine städtebauliche Umnutzung den Bürgerinnen und Bürgern wieder zur Verfügung gestellt werden können.

Dabei stellen sich nicht nur städtebauliche Fragen am Umgang Hamburgs mit der eigenen Innenstadt. Im Hinblick auf den **Klimawandel** stellen sich ganz neue Herausforderungen – auch an unsere Innenstadt. Mit dem jüngst verabschiedeten Gesetz zum Schutz der Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete und Biotopverbundsflächen sowie die Grün- und Erholungsanlagen in der gesamten Stadt, wurde ein wichtiger Stein gelegt. Wir sind aber davon überzeugt, dass auch die dicht bebaute Innenstadt ein Beitrag zum **Klimaschutz** geleistet kann und sollte. Mit der Schaffung neuer Parks (wie Pocketparks) und dem Pflanzen neuer Bäume und ganzer Alleen können neue Ausgleichsflächen geschaffen und die **Luftqualität in der Innenstadt** verbessert werden. Denn nicht nur Naturschutzgebiete, sondern auch kleinere Parks leisten einen wertvollen **Beitrag für eine positive Klimabilanz**. Insbesondere im Bereich Mobilität kann die Innenstadt wie kein anderes Quartier zur **Reduzierung von CO2-Emissionen** beitragen, da in der Innenstadt bereits ein dichtes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrradwegen und Fußgängerverbindungen besteht. Durch die Umnutzung des öffentlichen Raums und Ausschöpfung der städtebaulichen Möglichkeiten kann die **Innenstadt zur Vorreiterin der Hamburger Verkehrswende** werden.

Deswegen wollen wir **den öffentlichen Raum in der Innenstadt zurückerobern**, für das Klima und für die Menschen in dieser Stadt. Dafür wollen wir Grünflächen ausweiten, öffentliche Plätze beleben und mehr Wohnungen in der Innenstadt schaffen. Dafür wollen wir **Durchgangsverkehre vermeiden** und den **ruhenden Verkehr einschränken**. Insgesamt brauchen wir in der Innenstadt mehr öffentliche Sitzgelegenheiten und **Erholungs- und Aufenthaltsflächen – für Jung und Alt**. All das ist heute nicht im erforderlichen Maße vorhanden und wirkt sich nachteilig auf die Lebhaftigkeit der Innenstadt aus. Eine grüne Innenstadt lebt, wenn sie über viele fußläufig voneinander entfernte Grünflächen und öffentliche Plätze verfügt. Mit der Schaffung von Fußgängerverbindungen zwischen Alster und Elbe hat die Innenstadt das Potential zu einem lebendigen und grünen Quartier zu werden.

Unsere Innenstadt hat bereits schon heute einiges zu bieten: Mit ihren – noch existierenden inhabergeführten – Geschäften wie im Levante, dem Chilehaus und der Speicherstadt, von denen die beiden letzten Teil des UNESCO-Welterbes sind, mit dem Rathaus als Zentrum und dem auf der anderen Seite korrespondierenden denkmalgeschützten Hauptbahnhof, mit der Kunstmeile, den Museen und der Alster in der Mitte der Stadt. Und dennoch bleibt – man muss es leider so sagen – Vieles unter den städtebaulichen, ökologischen, ästhetischen und ökonomischen Möglichkeiten. Dies wollen wir ändern und die **historische Bedeutung des öffentlichen Raums erfahrbar machen**. Beispiele aus andern Städten wie die neue Frankfurter Altstadt zeigen, dass die Aufwertung der architektonischen Geschichte sehr wohl zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Lebendigkeit in der Innenstadt beitragen kann.

Da es unbestreitbare **Wechselwirkungen zwischen Innenstadt und HafenCity** gibt, Hamburgs Innenstadt sich mittlerweile deutlich unter Wert schlägt, der Online-Handel natürlich auch vor den Geschäften in der Innenstadt nicht Halt macht und jede Stadt das zentrale Ziel haben muss, ihren identitätsstiftenden historischen Kern zu pflegen, fordern wir nach der Fertigstellung der HafenCity, dass sich Hamburg in den 20er Jahren wieder **seiner eigenen Innenstadt zuwendet**. Dabei verstehen wir die Hinwendung zur Innenstadt nicht als Konkurrenz beim städtebaulichen

Engagement in anderen Bezirken und Quartieren. Mit Alster und Elbe schafft die Innenstadt Identität für die gesamte Stadt. Diese hat sich durch den Bau HafenCity weiterentwickelt. Wir glauben aber auch, dass wir dadurch unsere bisherige Identität vernachlässigt haben. Das müssen wir ändern. Aus Liebe zu Hamburg wollen wir eine nachhaltige und lebendige Innenstadt für alle Hamburgerinnen und Hamburgern schaffen und hiermit eine Debatte um die Zukunft der Innenstadt anstoßen.

2. Drei Leitprojekte für die Hamburger Innenstadt

In der Zukunft wird es darauf ankommen, das Potential der vielen Quartiere und öffentlichen Räume in der Innenstadt zu identifizieren und die richtigen Gestaltungsvorschläge für eine nachhaltige und lebendige Innenstadt zu machen. Den Anfang wollen wir mit drei Leitprojekten machen und zwar mit der **(I.) Mönckebergstraße** als wichtigster Einkaufsstraße, der **(II.) Binnenalster** als gute Stube der Stadt und dem **(III.) Kontorhausviertel**, dessen Welterbe wir weiterentwickeln wollen.

I. Mönckebergstraße – Zeit für eine Fußgängerzone

Die **Mönckeberg- und die Spitalerstraße** sind nicht nur Hamburgs bekanntesten Einkaufsstraßen, sondern sie stellen **zwischen Hauptbahnhof und Rathaus auch die wichtigste Ost-West-Achse** dar. Hier investiert der **BID Mönckebergstraße** bis 2022 rund 10 Millionen Euro in ein Beleuchtungskonzept, um besonders in den Abendstunden und zur Weihnachtszeit eine schöne Atmosphäre herzustellen. Auch die Aufstellung von Bänken und der Pflegeschnitt zahlreicher Bäume sind darin vorgesehen. Dennoch stellen sich für die Mönckebergstraße einige grundlegende Fragen, die sich auch an der **Frequenz der Fußgängerinnen und Fußgänger** ablesen lassen. Es ist aus Grüner Sicht mittlerweile evident, dass in der Mönckebergstraße zu viele Busse fahren und die Aufenthaltsqualität reduzieren. Dies sieht auch der **Handelsverband Nord** so. Häufig kann man als Fußgängerin oder als Fußgänger die Straße gar nicht mehr queren, ohne, dass vorher mehrere Busse an einem vorbei fahren.

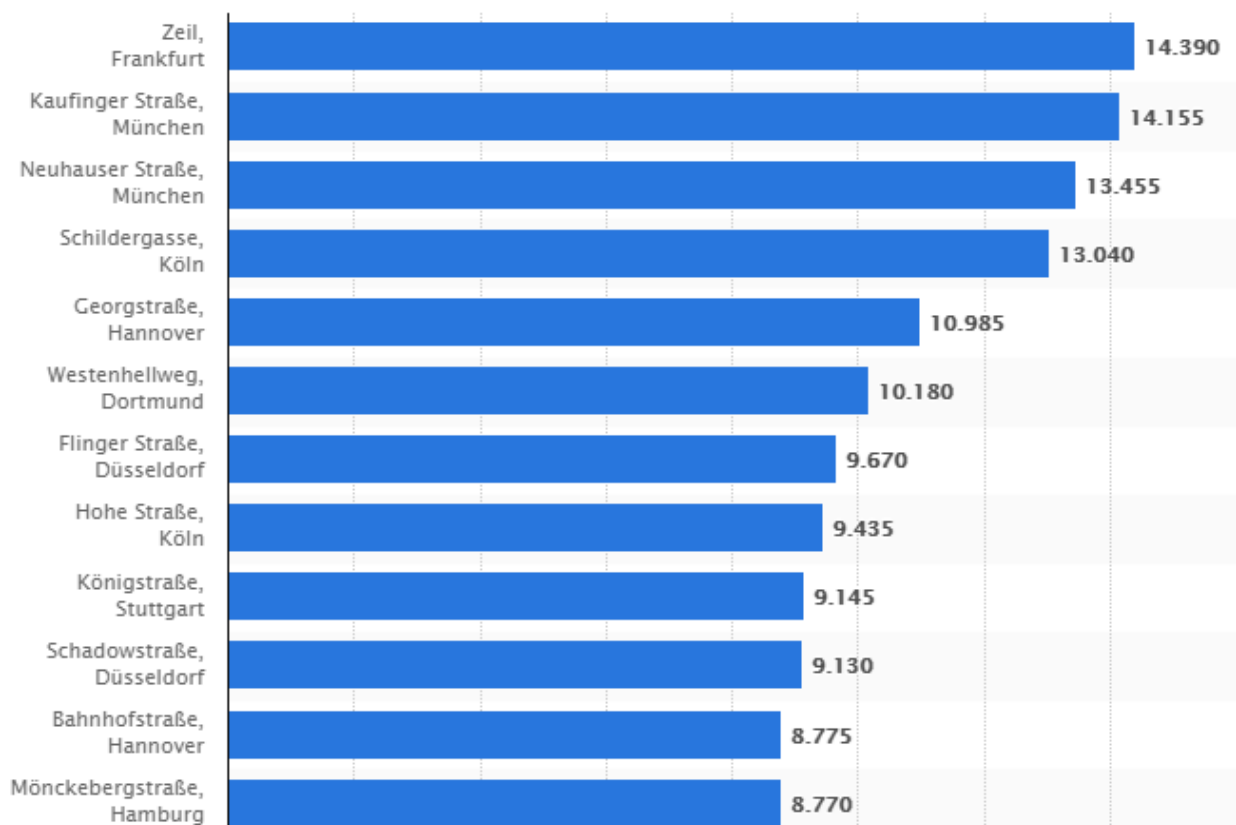
a. Personenfrequenz

Heute gehört die Mönckebergstraße nicht mal mehr zu den **Top 10 der deutschen Einkaufsstraßen** und das, obwohl am Ende der Mönckebergstraße der meist frequentierte Bahnhof Deutschlands mit einer halben Millionen Nutzern täglich steht. Die Geschäftsführerin des **Hamburger Handelsverband Nord** e.V., Brigitte Nolte, sieht in der Steigerung der Personenfrequenz einen der wichtigsten Erfolgsfaktoren für den innerstädtischen Einzelhandel ([Interview](#)). Auch die **Handelskammer Hamburg** weist der Personenfrequenz eine hohe Bedeutung zu und sieht attraktive Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität als Basis funktionierender Einkaufsstraßen.

Was Hamburg von anderen Städten wie Köln („Zeil“), München („Kaufingerstraße“), Stuttgart („Königstraße“) & Co. lernen kann, ist, dass die Aufenthaltsqualität einen großen Einfluss auf das Einkaufserlebnis und damit auf die Personenfrequenz hat. Diese steigt, wo **fließender und ruhender Verkehr** nicht stören und der **Wohlfühlfaktor** hoch ist. Es verwundert nicht, dass die Top 10 der beliebtesten Einkaufsstraßen Deutschlands zumindest in den wichtigsten Abschnitten Fußgängerzonen sind. Wer eine höhere Frequenz an Personen erzielen möchte, muss den nötigen

Raum zur Verfügung stellen.

Abbildung 1: Beliebteste Einkaufsstrassen nach Passantenfrequenz im Jahr 2018 (zum Stichtag)



Quelle: statista.com

Dabei darf die Errichtung von **Fußgängerzonen nicht als Allheilmittel** betrachtet oder gar als einzige Maßnahme durchgesetzt werden. Am Beispiel der Neuen Großen Bergstraße in Altona zeigt sich, wie Fußgängerzonen nicht zwingend zur Belebung der Geschäfte beitragen müssen. 1966 wurde die **Neue Große Bergstraße** zur ersten autofreien Einkaufsstrasse Hamburgs und wurde kurze Zeit später zum Negativbeispiel. Es bedarf unbedingt **begleitender Maßnahmen**, damit Menschen verweilen und sich in der Einkaufsstrasse aufhalten. Menschen fühlen sich dann wohl, wenn sie **Natur erleben und Freiräume vorfinden** können. Auch ein vielfältiges (außen-)gastronomisches und kulturelles Angebot ist von großer Bedeutung. Wir sind aber auch davon überzeugt, dass der Erfolg einer Fußgängerzone nicht lediglich eine Frage der begleitenden Maßnahmen ist, sondern eben auch eine Frage der Zeit. Heute, fast 50 Jahre nach der Einweihung der ersten autofreien Einkaufsstrassen Hamburgs und dem Wandel des Mobilitäts- und Einkaufsverhalten in der Gesellschaft, können lebendige Fußgängerzonen eine ganz andere Funktion erfüllen, die über das Erledigen von Besorgungen hinaus gehen.

b. Barrierefreier Ausbau

In diesem Zusammenhang ist das Thema **Barrierefreiheit** von großer Bedeutung. Die U-Bahn Haltestellen Rathaus, Mönckebergstraße, Meßberg, Jungfernstieg und Steinstraße werden in den nächsten Jahren ausgebaut und voraussichtlich ab 2022 barrierefrei sein. Doch bevor diese Haltestellen barrierefrei sind, wird es vor allem beim **barrierefreien Ausbau der Haltestelle Mönckebergstraße** zu längeren Sperrungen auf der Mönckebergstraße kommen. Der

barrierefreie Ausbau der Mönckebergstraße befindet sich aktuell im Planfeststellungsverfahren. Vorgesehen ist eine **Bauzeit von knapp drei Jahren**, bei dem die Haltestelle abschnittsweise umgebaut werden soll und der Busverkehr nur in eine Richtung fahren kann, ähnlich wie bei einer Einbahnstraße. Durch die Baustelle wird es zu Lärmbelästigungen und einer massiven Verschlechterung der Aufenthaltsqualität kommen. Bereits für diese Zeit bedarf es ein Konzept zur Stärkung der Mönckebergstraße.

Wir schlagen daher vor, die **Busse während der gesamten Bauphase aus der Mönckebergstraße zu nehmen und über die Steinstraße zu führen**. Dies würde einerseits die Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger für die Zeit des Umbaus verbessern, da sie den begrenzten Straßenraum nicht mehr mit den vielen Bussen teilen müssten, andererseits würde die Bauzeit dadurch beschleunigt werden. Die Steinstraße könnte für die Bauphase zwei Busspuren bekommen, um den erheblichen Busverkehr vernünftig abwickeln zu können. Wir wollen die Bauphase dabei als Pilot verstehen und testen, ob **die Mönckebergstraße nach dem Umbau eine Fußgängerzone bleiben soll**. Autofrei ist die Mönckebergstraße bereits seit den 1990er Jahren. Wenn die Mönckebergstraße durch eine (baubedingte) Verringerung des Busverkehrs für Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiver wird, sollte sie konzeptionell zur Fußgängerzone weiterentwickelt werden. Die **Steinstraße** kann als **Kommunaltrasse** ähnlich der heutigen Mönckebergstraße genutzt werden, sodass der Bus- und Taxiverkehr über die Steinstraße und der motorisierte Individualverkehr über der Ost-West-Straße aufgefangen wird. Dies würde die Überplanung und Erneuerung der Steinstraße notwendig machen – insbesondere wegen der Wegeverbindungen ins Kontorhausviertel. Die Busse könnten dann vom **Jungfernstieg** kommend über **Bergstraße** und **Speersort** zur **Steinstraße** gelangen. Die Umsetzung wollen wir in einem **Forum „Mönckebergstraße“** gemeinsam mit den Anliegern und Vertretern des BIDs planen. Der **Reesendamm** würde dabei ebenfalls zur Fußgängerzone.

Baustellen führen zwar immer zu Behinderungen, können aber auch Interesse wecken. Ein derart aufwendiger Umbau einer historischen Haltestelle wie der Mönckebergstraße, bei dem nicht nur Fahrstühle gebaut, sondern auch neue Notausgänge angelegt und der Tunnel saniert wird, ist auch für viele Besucherinnen und Besucher der Mönckebergstraße interessant. Dieses Interesse wollen wir wecken und aufgreifen. Für die Zeit des Umbaus wollen wir einen **Informationsstand** errichten, der Interessierten zur Verfügung steht – auch in leichter Sprache. Eine **künstlerische Gestaltung** der Bauzäune, ähnlich wie beim Umbau des Jungfernstiegs, würde sich anbieten. Denkbar wären auch **kulturelle Veranstaltungen** auf dem frei gewordenen Straßenraum westlich der Baustelle in Richtung Rathaus oder das Aufstellen eines Pavillons für verschiedene Formate.

II. Binnenalster – die gute Stube unserer Stadt

In der Vergangenheit hat sich rund um die **Binnenalster** zwar etwas getan, so zählen der Bau der **Europapassage** und der Umbau der **wasserseitigen Fläche des Jungfernstiegs** bis 2006 zu den wichtigsten Veränderungen rund um die Binnenalster. Dennoch ist und bleibt die **Radverkehrssituation rund um die Alster** unbefriedigend. Aktuell gibt es Planungen des Bezirks, die Radverkehrsführungen aufzuwerten und die Radfahrstreifen auf der Straße zu führen. Dies begrüßen wir sehr. Entscheidend ist, dass die Aufenthaltsqualität auch für die Fußgänger verbessert wird.

Auch sind wir der Meinung, dass die Idee einer bus- und taxifreien Mönckebergstraße als

Gesamtkonzept für die Innenstadt gedacht werden muss. Wenn wir eine stärkere Verbindung der einzelnen Quartiere und mehr Lebendigkeit und Vielfalt wollen – nicht nur auf der Ost-West-Achse zwischen dem Rathausmarkt und dem Hauptbahnhof, sondern auch rund um die Binnenalster – dann müssen wir das unverkennbare Merkmal Hamburgs – die Binnenalster – in diese Überlegung einbeziehen. Dazu braucht es einen besseren Zugang zur Wasserfläche am Neuen Jungfernstieg sowie am Ballindamm. Die Anregungen der CDU an dieser Stelle mehr Aufenthalts- und Lebensqualität zu schaffen ist richtig. Es kann nicht zielführend sein, hier an eine großflächige Verkleinerung der Wasserflächen durch schwimmende Pontons zu denken, sondern an die Überplanung des Stadtraums bis zur Häuserkante, die Reduzierung des ruhenden und fließenden Verkehrs, die Verbreiterung von Gehwegen und die bessere Zugänglichkeit zur Wasserkante. Wir schlagen daher vor, die bestehende, schmale Promenade am Ballindamm und am Neuen Jungfernstieg durch wasserseitige Steganlagen zu verlängern und dabei den Erhalt der Kubatur und des stadtgeschichtlichen Bildes der Binnenalster zu erhalten. Auch sollten die historischen Dampfbootwartehäuschen an der Lombardsbrücke einer öffentlichen Nutzung zugeführt sowie eine neue Fußgängerunterführung unter der Lombardsbrücke gebaut werden.

a. Jungfernstieg

Die Binnenalster wird heute zentral geprägt durch den Jungfernstieg. Die **Wasserseite des Jungfernstiegs** zieht viele (junge) Menschen an und funktioniert städtebaulich. Dies gilt auch für die breiten Bürgersteige auf der Häuserseite. Dennoch ist und bleibt der Jungfernstieg belastet durch das hohe Aufkommen des Durchgangsverkehrs. Dabei ist der Autoverkehr an dieser Stelle gar nicht nötig. Auf dem Jungfernstieg gibt es praktisch keine Parkmöglichkeiten, der Durchgangsverkehr wird über den Ring 1 und die Ost-West-Straße geführt und auch der öffentliche Nahverkehr ist mit den Haltestellen Jungfernstieg, Gänsemarkt, Rathaus, Mönckebergstraße und Stephansplatz gut vertreten. Deswegen regen wir an, den Jungfernstieg **bis zur Ecke Bergstraße/Domstraße** für den motorisierten Individualverkehr zu sperren. Westlich vom Dammtor kommend sollte der Verkehr **nur noch rechts über den Gänsemarkt in den Valentinskamp** führen. Der Jungfernstieg würde dadurch autofrei und der Gänsemarkt, wegen der zu erhaltenen Erreichbarkeit des Neuen Jungfernstiegs, stark verkehrsberuhigt werden. Die Sperrung des Jungfernstiegs für Autos wäre ohne großen Aufwand möglich, indem man zwei Busspuren und zwei breite Randstreifen markiert. Die aktuellen Planungen zur Führung der Radwege auf der Straße sind insbesondere am Jungfernstieg zu begrüßen, da dieser aktuell noch auf dem wasserseitigen Fußweg geführt wird und eine große Gefahrenquelle für Radfahrer und Fußgänger gleichermaßen darstellt.

b. Ballindamm

Der **Ballindamm** liegt bis heute im Besonderen unter seinen städtebaulichen Möglichkeiten. Er ist in weiten Teilen ein ebenerdiger Parkplatz mit wenig **Bezug zur Wasserfläche**, obwohl dort die Abendsonne liegt. Aktuell gibt es **Pläne zum Umbau des Ballindamms**, wonach Fahrspuren umgewidmet und Radstreifen auf beiden Seiten angelegt werden sollen. Die Baumreihe soll dabei erhalten bleiben. Auch ist in Planung den Fußweg an der Wasserkante um ein ganzes Stück zu verbreitern. Die aktuellen Planungen zum Umbau sind grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings regen wir an, den **südlichen Teil des Ballindamms zur Fußgängerzone** zu machen. So wäre auch die Erreichung der bestehenden Parkhäuser gewährleistet. Dies würde auch mit dem geplanten Umbau ohne weiteres umsetzbar sein, da dieser in zwei Etappen erfolgen soll. Dieses Jahr soll der

Ballindamm vom Ferdinandstor bis Gertrudenstraße umgebaut werden. Im nächsten dann der Abschnitt zwischen Gertrudenstraße und Jungfernstieg. Aus unserer Sicht sollte letzterer dann zur Fußgängerzone umgebaut werden.

c. Neuer Jungfernstieg

Auch beim **Neuen Jungfernstieg** gibt es noch städtebauliches Potential sowie aktuelle Planungen zum Umbau. So sollen auf der **Häuser- wie auf der Wasserseite Radfahrstreifen** entstehen. Bleiben sollen nur die Parkplätze an der Häuserkante. Um auch hier eine sinnvolle Reduzierung des ruhenden und fließenden Verkehrs an der Binnenalster zu erzielen, ohne die **Erreichbarkeit des Hotels Vier Jahreszeiten** einzuschränken, schlagen wir vor, dass Autos nur noch von **Norden in den Neuen Jungfernstieg als Einbahnstraße** einbiegen können und dann über den Gänsemarkt Richtung Valentinskamp rausfahren müssen. Alle Autos, die vom Dammtor kommen, sollen ab Gänsemarkt nicht mehr in den Jungfernstieg fahren und nur noch in den Valentinskamp abbiegen dürfen. Dadurch würde nicht nur den Fuß- und Radverkehr am Neuen Jungfernstieg profitieren, auch würde dadurch der **Durchfahrtsverkehr zwischen der Kreuzung Jungfernstieg/Neuer Jungfernstieg bis Gänsemarkt auf Minimum reduziert** werden.

d. Seitenstraßen des Jungfernstiegs

Die Hamburger Innenstadt ist vielerorts von Durchgangsverkehr geprägt, auf den der reibungslose Verkehr der Stadt insgesamt angewiesen ist. Sowohl der Ring 1 als auch die Ost-West-Straße bilden die Hauptverkehrsachsen für den Durchgangsverkehr. Dies liegt an der geographischen Lage von Alster und Elbe. Es ist nicht ohne weiteres möglich, den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt zu verbannen. Umso wichtiger ist es, die **Durchgangsverkehre jenseits der Ost-West-Straße und des Ring 1** neu zu organisieren und dafür den Platz so aufzuteilen, dass ein attraktives Angebot für Verkehrsmittel des Umweltverbundes entsteht. Nur so kann es gelingen, die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt nachhaltig zu verbessern und Hamburgerinnen und Hamburger zum Verweilen anzuregen. Die Sperrung des Jungfernstiegs für den Autoverkehr kann daher nur im Zusammenhang mit weiteren Maßnahmen betrachtet werden.

Wir regen daher an, im Passagenviertel den fließenden und ruhenden Verkehr zu reduzieren. Die Vermeidung von Durchgangsverkehren ist erstrebenswert und wichtig. Dennoch muss die Zugänglichkeit der Parkhäuser und Tiefgaragen gewährleistet sein – vor allem um den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum zu reduzieren und einer städteplanerischen Umnutzung zuzuführen. Daher soll das Passagenviertel verkehrsberuhigt werden, aber die Anfahrt aller Tiefgaragen und Parkhäuser gewährleistet werden. Dabei soll die Kommunaltrasse in der **Steinstraße** bis zum **Rödingsmarkt** über den **Speersort – Rathausstraße – Johannisstraße** und den **Großen Burstah** verlängert werden. Autos, die vom **Johannis-Brahms-Platz** über die **Kaiser-Wilhelmstraße** oder vom Rödingsmarkt über die **Stadthausbrücke** kommen, sollen östlich nur noch in die **Großen Bleichen** und in die **Fuhrentwiete** einbiegen dürfen. Alle Straßen im Passagenviertel, also zwischen der **ABC-Straße** im Norden, dem **Jungfernstieg** im Osten, dem **Großen Burstah/Johannisstraße** im Süden sowie der **Stadthausbrücke** im Westen, können dadurch verkehrsberuhigt werden, da hier der Durchgangs- und Parksuchverkehr sowie ruhender Verkehr unterbunden wird. Die Parkbestände in den besagten Straßen sollen stattdessen für Fahrradwege, Lieferzonen sowie breite Fußgängerwege genutzt werden. Dabei sollen diejenigen Straßen, die zu keiner Tiefgarage und zu keinem Parkhaus führen gänzlich für Autos gesperrt

werden. Dies trifft beispielsweise auf die **Bleichenbrücke** bis **Adolphsplatz** zu.

Die Initiative „Altstadt für alle“ hat sich in den letzten Wochen dafür eingesetzt, einzelne Straßen im Rathausquartier für Autos zu sperren und als Fußgängerzonen zu nutzen. Seit August sind die kleine Johannisstraße und die Schauenburger Straße probeweise für drei Monate zu Fußgängerzonen umgewidmet. Die Parkplätze am Dornbusch werden während der Zeit als Fläche für Kultur und zum Verweilen genutzt. Das begrüßen wir sehr. Sollte dies in der Bevölkerung angenommen werden, schlagen wir vor, die Sperrung beizubehalten.

III. Kontorhausviertel – wir wollen Hamburgs Welterbe weiterentwickeln

Das **Chilehaus im Kontorhausviertel** gehört zum **UNESCO-Welterbe** und korrespondiert mit dem **Burchardplatz** als ebenerdiger Parkplatz. Der Umgang Hamburgs mit der städtebaulichen Einbettung seines eigenen Weltkulturerbes ist stark verbesserungsbedürftig. Mit dem Chilehaus, dem Sprinkenhof und auch dem gegenüberliegenden Backsteingebäude, in dem das Chocoversum sitzt, verfügt das Kontorhausviertel über ein **einzigartiges Gebäude-Ensemble**. Die Umgestaltung des öffentlichen Raums im Kontorhausviertel ist dringend notwendig. Für uns ist klar: das Kontorhausviertel fristet ein Schattendasein zwischen Mönckebergstraße und HafenCity und hat das Potential ein eigener **Magnet in der Stadt** zu werden.

a. Öffentliche Plätze im Kontorhausviertel

Das Kontorhausviertel verfügt über mehrere öffentliche Plätze, von denen bis heute nur einer allen als öffentlicher Raum zur Verfügung steht. Uns zwar der Domplatz. Lange Zeit als ebenerdiger Parkplatz genutzt, ist er seit seinem Umbau im Jahr 2008 ein grüner Erholungsort, dessen historische Bedeutung beim Umbau berücksichtigt wurde.

Bild 2: Domplatz heute und früher



Quelle: hamburg.de



Quelle: bildarchiv-hamburg.de

Wie sehr eine Umnutzung des öffentlichen Raums die Lebendigkeit fördern kann, zeigt der Domplatz auf eindrucksvolle Weise. Wir wollen auch die übrigen Plätze im Kontorhausviertel umgestalten und damit nicht nur unser **Welterbe weiterentwickeln**, sondern auch ein einzigartiges Quartier schaffen, das zum **Verweilen** einlädt und eine echte **Verbindung zwischen innerer City und HafenCity** schafft.

Ausgehend von einem **autofreien Burchardplatz** und einem **autofreien Deichtorplatz an der**

Spitze des Chilehauses wollen wir mit einem attraktiven Gestaltungskonzept das ganze **Kontorhausviertel verkehrsberuhigen** – ähnlich wie beim Passagenviertel. Dadurch kann das Kontorhausviertel für Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiver werden, um hier zu flanieren und zu verweilen. Insbesondere der Burchardplatz bietet noch viele Gestaltungsmöglichkeiten. Denkbar wäre ein Brunnen in der Mitte mit Sitzgelegenheiten – ähnlich wie im Innenhof des Rathauses – und eine Begrünung. Damit wäre der Burchardplatz auch am Wochenende für Familien ein attraktives Ziel für Stadterkundungen. Den **Wochenmarkt** wollen wir allerdings erhalten und die inhabergeführten Stände beibehalten. Eine schöne Weihnachtbeleuchtung rund um das Weltkulturerbe in Kombination mit einem Weihnachtsmarkt würde auch im Winter zum Verweilen einladen. Hier bieten sich auch weitere attraktive kulturelle Nutzungen an. Aktuell gibt es Pläne den Burchardplatz autofrei zu machen, das unterstützen wir sehr.

Auch wollen wir den **Taxiplatz am Kattrepel** (Kreuzung Steinstraße/Burchardstraße) umgestalten. Dieser wird nur selten von Taxis genutzt und liegt die meiste Zeit brach. Auch ist er aus verkehrlicher Sicht nicht ungefährlich, da er mit seinen niedrigen Bordsteinen für waghalsige Wendemanöver genutzt wird. Wir regen daher an, den Platz um zu nutzen und hier einen **neuen öffentlichen Platz** mit Sitzgelegenheiten und Bäumen anzulegen. Dadurch würde die Fußgängerfrequenz von der Mönckebergstraße ins Kontorhausviertel erhöht werden. Insbesondere durch die Umwidmung der Steinstraße zur Kommunaltrasse würde auch der Verkehrslärm am Kattrepel abnehmen und die Aufenthaltsqualität steigen. Die Umnutzung des Taxistandes wird bereits vom Bezirk-Mitte geprüft.

Mit dem Domplatz, dem Taxiplatz (Kattrepel), dem Burchardplatz und dem Deichtorplatz würde das Kontorhausviertel **in fußläufiger Entfernung vier öffentliche Plätze** haben, die im Rahmen einer Strategie zur Belebung des Quartiers beitragen können. Hierzu sind breite Fußgängerwege in den Straßen des Kontorhausviertel sowie Fahrradwege nötig. Wir schlagen daher vor, die Parkreihen der umliegenden Straßen für den Bau einer Fahrradinfrastruktur zu bauen und dabei die Fußgängerwege aufzuwerten. Dadurch würde die Chance auch zur städtebaulichen Gestaltung und Umnutzung der umliegenden Straßen wie z.B. der Altstädter oder der Burchardstraße entstehen, die beide bis heute mit vier bzw. drei Parkreihen ebenfalls als ebenerdige Parkplätze genutzt werden.

b. BID Burchardplatz

Wie die **Handelskammer Hamburg** sehen auch wir beim Burchardplatz einen der wichtigsten Wegverbindungen zwischen Kern- und HafenCity. Aktuell befindet sich ein **BID Burchardplatz** in Gründung. Gemeinsam mit dem neuen BID könnte die Stadt im Kontorhausviertel ein autofreies Quartier mit attraktiven und lebendigen Plätzen schaffen. Hier ist vom BID Burchardplatz vorgesehen, einen Architektenwettbewerb zur Neugestaltung durchzuführen. Dafür bedarf es allerdings, die Erstellung von Kriterien für die weltkulturerbegerechte Gestaltung des Platzes und des restlichen Areals. Wir wollen den BID erweitern und auch den Kattrepel und den Deichtorplatz mit in den Blick nehmen.

3. Einzelhandel

Der **Einzelhandel befindet sich in einem strukturellen Wandel**. In Zeiten des Online-Handels kommt dem Einkaufen in der Innenstadt eine andere Bedeutung zu. Einkaufen zu gehen, bedeutet

heute weniger das Erledigen von Besorgungen als das Einkaufserlebnis an sich. Dabei trägt ein starker stationärer Handel auch zu einer lebendigen Innenstadt bei. Wir wollen den Einzelhandel – der in den letzten Jahren stark gelitten hat – daher stärken. In vielen Städten Deutschlands ist zu beobachten, wie der Anteil des Online-Handels am gesamten Handelsvolumen immer größer wird. Auch die hohen Ladenmieten in den A- und B-Lagen in der Innenstadt verschärfen nachweislich das Problem, da mit den hohen Mieten inhabergeführte Geschäfte verdrängt werden und Einzelhandelsketten als einzige übrig bleiben. Dies kann nicht zielführend sein. Wir wollen den Online-Handel aber nicht als Gegner verstehen. Er gehört zum gesellschaftlichen Wandel dazu. Umso wichtiger ist es, schon heute die richtigen Maßnahmen zu unternehmen, um inhabergeführte Geschäfte im stationären Handel – wie wir sie im Levantehaus oder Kontorhausviertel noch vorfinden – zu stärken.

Seit 2005 wurden in Hamburg mit dem Gesetz zur „Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungszentren“ (GSED) die sog. **Business Improvement Districts (BID)** eingeführt. Bei den BIDs schließen sich Einzelhandel, Hotellerie und Gastronomie, Dienstleistungswirtschaft und Grundeigentümer zusammen, um ihre Standort aufzuwerten und zu stärken. Der Handel hat bereits an vielen verschiedenen Orten in der **Innenstadt BIDs** gegründet, siehe Tabelle 1. Dabei wurden viele wichtige Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität unternommen. Seit 2005 haben die BIDs knapp 50 Millionen Euro in die Innenstadt investiert.

Tabelle 1: Überblick zu den Hamburger BIDs

	Budget	Laufzeit	Maßnahmen
BID Neuer Wall	6 Mio. Euro	2005-2010	Verkleinerung der Fahrbahn;
BID Neuer Wall II	3,2 Mio. Euro	2010-2015	Aufwertung Gehwege;
BID Neuer Wall III	4 Mio. Euro	2015-2020	Begrünung, Reinigung
BID Hohe Bleichen	1,99 Mio. Euro	2009-2014	Umgestaltung Gehwege,
BID Hohe Bleichen II	900.000 Euro	2015-2020	Umwandlung eines Parkplatzes zum Park
BID Passagenviertel I	5,1 Mio. Euro	2001-2016	Verkleinerung der Fahrbahn;
BID Passagenviertel II	3,4 Mio. Euro	2016-2021	komfortable Fußgänger Querungen;
			Weihnachtsbeleuchtung
BID Opernboulevard	2,18 Mio. Euro	2011-2014	Erneuerung + Verbreiterung der
BID Opernboulevard II	690.000 Euro	2014-2017	Gehwege; Errichtung Vorplatz vor
BID Dammtorstraße Opernboulevard	672.000 Euro	Beantragt	der Staatsoper; Begrünung, Reinigung; Beleuchtung
BID Nikola-Quartier	9,32 Mio. Euro	2014-2019	Neugestaltung Adolphsplatz, Gehwege und Straßen
BID Quartier Gänsemarkt	4,1 Mio. Euro	2015-2019	Neugestaltung des Platzes, barrierefreie Gehwege; Neue Bänke und Bäume; Beleuchtung
BID Mönckebergstraße	10,3 Mio. Euro	2017-2022	(Winter-)Beleuchtungskonzept; Reinigung, Baumschnitt

Die Stadt darf aber nicht länger darauf warten, dass die städteplanerische Umnutzung des öffentlichen Raums beispielsweise durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität allein von den BIDs übernommen wird – sie muss dies wieder als ihre eigene Aufgabe begreifen. Denn eine hohe Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist nicht nur gut für die Geschäfte, sondern eben auch für die Hamburgerinnen und Hamburger. Nur die Stadt kann bei der Planung geeigneter Maßnahmen die Funktion der öffentlichen Räume für Bürgerinnen und Bürgern wahren. Wir wollen die BIDs daher weiterentwickeln, mit den **BIDs 2.0**, bei denen die Stadt gemeinsam mit den

Grundeigentümern und Gewerbetreibende investiert und die privaten Investitionen ergänzt. Ein Engagement der Stadt ist dabei durchaus im Interesse des **Handelsverbands**. So fordert **Brigitte Nolte** vom **Handelsverband Nord** seit geraumer Zeit das Engagement der Stadt bei der Gestaltung der öffentlichen Räume in der Innenstadt.

Nicht nur der Online-Handel, sondern auch neue Einkaufszentren und -quartiere nehmen Einfluss auf die Situation des Einzelhandels in der Innenstadt. Mit dem geplanten Bau des „Westfield Hamburg-Überseequartiers“ im südlichen Teil des Überseequartiers wird ein neues Einkaufszentrum entstehen, welches direkt an dem neuen Kreuzfahrtterminal in der HafenCity liegen soll. In 14 Gebäuden sollen auf drei Ebenen 200 Geschäfte Platz finden. Hinzu kommen 650 Wohnungen, 48.000 qm Büroflächen sowie ein gastronomisches und Unterhaltungsangebot. Mit der **U4 ist die Infrastruktur zur Nahverkehrsverbindung** und zur Vernetzung mit der Innenstadt und dem Jungfernstieg bereits gegeben. Insgesamt wird dieses Projekt aber das bisherige Gefüge der Innenstadt verändern.

Die Mischnutzung des Einkaufszentrums in Kombination mit dem Kreuzfahrtterminal bietet, wie die **Handelskammer Hamburg** richtig feststellt, die Chance die internationale Attraktivität der Hamburger Innenstadt zu steigern. Wir verstehen aber auch die Bedenken des Einzelhandels, der eine Umsatzzumverteilung durch das geplante südliche Überseequartier befürchtet. Die **Handelskammer Hamburg** schlägt in diesem Zusammenhang verschiedene Maßnahmen für eine erfolgreiche Entwicklung vor. Dabei halten wir die **städtebauliche Verknüpfung zwischen der Kern- und HafenCity** für entscheidend. Wie die **Handelskammer** sehen auch wir die Notwendigkeit zur Aufwertung der Wegverbindungen zwischen den Quartieren bzw. Herstellung von Wegverbindungen zwischen Kern- und HafenCity, die bis heute unzureichend vorhanden sind. Die Aufwertung der Wegverbindungen muss mit einer generellen Aufwertung der öffentlichen Plätze im Kern der Innenstadt erfolgen. Wir verstehen die **Handelskammer**, den **Trägerverbund Projekt Innenstadt**, die **BIDs** und den **Handelsverband Nord** dabei als wichtige Partner bei der Umsetzung.

4. Verbindungsachsen zwischen Alster und Elbe

Wie im **Masterplan der HafenCity** vorgesehen, wollen auch wir das herausragende Potential der HafenCity als Verbindung zwischen dem Kern der Innenstadt und dem Hafen nutzen. Dazu braucht es zur Elbe hin gute Sichtbeziehungen und Wegführungen, die den maritimen Charme der Hamburger Innenstadt spürbar machen. Bis heute aber funktionieren die Quartiere nur für sich selbst. Für eine stärkere Verbindung der Quartiere wird es darauf ankommen, ein verkehrs- und städtebauliches Entwicklungskonzept für den Grimm, den Cremon und das Katharinenquartier zu finden. Insgesamt wollen wir die folgenden Wegverbindungen wiederherstellen:

1. Früher gab es eine **Wegverbindung vom Kontorhausviertel in die Speicherstadt**, die mit dem Umbau der Ost-West-Straße verloren gegangen ist. Seither gibt es keine überirdische Querung vom Welterbe Chilehaus zum Welterbe Speicherstadt. Ziel muss es sein, eine überirdische und barrierefreie Wegführung vom Kontorhausviertel kommend über den Meißberg zum Wandrahmsteg zu schaffen und so unser Welterbe weiterzuentwickeln.
2. Der heutige „**kleine Katharinenweg**“ empfindet abschnittsweise die ehemalige

Wegverbindung vom Großen Grasbrook zum Rathaus nach. Der „kleine Katharinenweg“ führt vom Rathaus über (unnötige) Umwege zur Katharinenkirche und zwar über die Kleine Johannisstraße, die Zollenbrücke und die gleichnamige Straße Grimm. Von der Zollenbrücke kommend gibt es keine komfortable Querung der Ost-West-Straße zum Grimm. Diese wollen wir wiederherstellen.

3. Die Hauptkirche St. Michaelis plant ein neues Besucherzentrum, um die jetzige Situation zu entlasten und setzt sich seit längerem für eine **Fußgängerquerung vom Großneumarkt zum Michel** ein. Dies unterstützen wir. Die Umsetzung wäre dabei ohne weiteres durch die Errichtung einer Ampelanlage auf Höhe des Michels und einer neuen Ampelschaltung bei der Kreuzung Neanderstraße möglich – ähnlich wie bei der Spitaler Straße am Hauptbahnhof.

Eine Verlängerung des **Alsterwanderwegs** bis zum Hafen kann zu einer attraktiven Nord-Süd-Achse zwischen Alster und Hafen werden. So ein Alster-Elbe-Spazierpfad würde sich entlang des Wassers anbieten, also entlang des **Herrengaben- oder Alsterfleets**. Hierzu braucht es eine **Aufwertung des historischen Mündungsbereichs von Alster und Elbe** sowie der Fußwege entlang der Fleete bis zum Baumwall, der südlich der Michelwiese liegt.

Aber nicht nur die Wegverbindungen zwischen Wallring und Elbe sind für eine lebendige Innenstadt bedeutend. Auch die Einmündungen der **Magistralen** und damit die Verknüpfung der umliegenden Bezirke sind für die Innenstadt von Bedeutung. Mit einer Neuaufteilung des Stadtraums entlang der Magistralen und nachhaltigen Mobilitätskonzepten werden sich auch neue Anforderungen für die Innenstadt ergeben, die berücksichtigt werden müssen. Ideen, die beim diesjährigen **Bauforum** zu den Magistralen entwickelt werden, sollten daher in ein städteplanerisches Konzept der Innenstadt einfließen – insbesondere im Hinblick auf die Ost-West-Straße. In diesem Zusammenhang kann auch die im **Innenstadtkonzept** vorgeschlagene Aufwertung der historischen **Tore des Wallrings** zur Aufwertung der Verbindungsachsen mit den umliegenden Quartieren helfen. Mit dem Millerntor im Westen, über Holstentor, Dammtor, Ferdinandstor, Steintor und dem Deichtor im Osten bietet sich die Gelegenheit die identitätsstiftenden historischen Eingänge des Wallrings kenntlich zu machen.

5. Die Zukunft der innerstädtischen Mobilität

Bereits heute ist zu beobachten, dass der **Anteil des motorisierten Individualverkehrs** in der Innenstadt stetig zurückgeht. Immer weniger Menschen kommen mit ihrem Auto in die Innenstadt, seit 2000 ist die Zahl der Autos in der Innenstadt um 13 Prozent gesunken. Zwei Drittel der Kundinnen und Kunden reisen schon heute mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln an. Daher sollte der **Umweltverbund** – bestehend aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr – auch im Fokus der verkehrlichen Umgestaltung der Innenstadt liegen. Mit einem **dynamischen Parkleitsystem** kann auch der Parksuchverkehr in der Innenstadt weiter reduziert werden. Ein solches Parkleitsystem bekommt besonders dann eine höhere Bedeutung, wenn einzelne Straßen gesperrt werden. Entscheidend wird aber ein effizientes **Park & Ride** System sein, dass Autofahrer schon in den Ballungszentrum zum Umstieg motiviert, sodass insgesamt weniger Autos in die Innenstadt fahren.

Auch sind **Fahrradabstellmöglichkeiten** in der Innenstadt noch Mangelware. Es Bedarf mehr

Stellplatzkapazitäten, die vor Ort erfasst werden müssen. Denkbar wäre auch die Umwandlung einzelner Parkplätze zu Fahrradabstellplätzen, insbesondere dort, wo Straßen zukünftig verkehrsberuhigt werden.

Wie das **City-Management Hamburg** sehen auch wir Grüne als zentrales Thema die **Anbindung und Erreichbarkeit** in der Innenstadt. Besucherinnen und Besucher werden nur dann in die Innenstadt kommen, wenn Sie diese einfach und bequem erreichen. Deswegen ist der Ausbau des ÖPNVs wichtig. Mit dem Bau der U4 und ihrer Erweiterung bis zu den Elbbrücken ist nun auch das südliche Überseequartier angebunden. Auch die geplante Taktverdichtung sowie der Bau der U5 werden die Anbindung ein gutes Stück nach vorne bringen.

Neben den Überlegungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität durch verkehrliche Maßnahmen kann auch eine **Elbfahrradachse** zur Belebung der Innenstadt beitragen. Ähnlich wie bei den **Alsterfahrradachsen** – die sehr erfolgreich angenommen werden – soll sich Hamburg wieder stärker seinen Wasserläufen zuwenden und diese durch den Städtebau und den nicht motorisierten Individualverkehr dominieren lassen. Hier sehen wir vor, dass ab der **Elbchaussee** auf der Höhe **Hohenzollernring** über **Altonaer Rathaus – Palmaille – Breite Straße – St. Pauli Fischmarkt – St. Pauli Hafenstraße – Landungsbrücken** bis zum Baumwall großzügige Radwege im Stil einer **Buffered Bike Lane** gebaut werden. Dies gilt auch für die stadtauswärtige Seite beim Vorsetzen. Das würde auch deutlich dem Fußgängerverkehr zugutekommen. Die Elbachse soll zudem durch einen **neuen Park gegenüber von Park Fiction** aufgewertet werden. Ab **Baumwall** soll die Elbfahrradachse dann durch die **Speicherstadt** über **Am Sandtorkai – Brooktorkai – Oberbaumbrücke – Deichtorplatz – Kloster- und Steinwall** zum Hauptbahnhof führen.

6. Wohnen

Vor dem Zweiten Weltkrieg lebten in der Innenstadt noch 65.000 Menschen. 40 Jahre später waren es nur noch 12.000. Mittlerweile ist die Zahl vor allem durch den Bau der HafenCity wieder etwas gestiegen, dennoch spielt das Wohnen aus städteplanerischer Sicht bis heute eine nachrangige Rolle – vor allem in der Altstadt. Der angespannte Wohnungsmarkt in Hamburg erfordert es, dass man das Thema Wohnen in der Innenstadt neu denkt.

Bis heute sind weite Teile der Innenstadt geprägt durch Geschäfte und Büros. Mit der Folge, dass die Innenstadt vor allem in den Abendstunden und an Feiertagen menschenleer ist. **Vielfalt und Lebendigkeit** kann durch die Förderung von kulturellen Angeboten und Wohnmöglichkeiten erzielt werden. Die HafenCity war ein erster wichtiger Schritt wieder Hamburgerinnen und Hamburger in die Innenstadt zu ziehen. Aber auch in den anderen Quartieren der Innenstadt ist Wohnen möglich. Grundsteine wurden mit den **Bebauungsplänen Altstadt 47** und **Neustadt 49** gelegt, wodurch Geschäfts- zu Kerngebieten umgewandelt wurden und das Wohnen ausnahmsweise zulässig war. Auch macht der **Trägerverbund** deutlich, dass dort eine Stärkung des Wohnens zu einer besseren und auch gewünschten Verknüpfung der HafenCity und dem Kern der Innenstadt führen kann.

Die Innenstadt weist insgesamt eine sehr **hohe bauliche Dichte** auf. Dies erfordert eine gewisse Flexibilität im Wohnungsbau. Zu begrüßen ist in diesem Zusammenhang die Aufhebung der Kfz-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau im Jahr 2014. Aber auch die gesetzlich vorgeschriebenen Flächen für Spielplätze stellen eine gewisse Herausforderung dar. Es ist wichtig, neue Flächen zu

identifizieren. Auch könnten Parkflächen und Bildungseinrichtung der HafenCity den neuen Bedarf an Infrastruktur für Familien aus den anliegenden Quartieren abfedern. Wichtig ist auch die Durchmischung neuer Wohnhäuser. Es darf nicht dazu kommen, dass nur Wohnungen im höheren Segment gebaut werden und die Innenstadt ein Wohnort für Besserverdienende wird.

Die Initiative „**Altstadt für Alle**“ setzt sich besonders für den Bau von Wohnungen in der Innenstadt ein. Sie hat sich für den Abriss des **Parkhauses „Katharinenkirche“** in der Neuen Gröninger Straße eingesetzt. Bereits im **Innenstadtkonzept** wurde vorgeschlagen, das Parkhaus durch ein Wohnhaus zu ersetzen. Vom Senat wurde nun der Abriss der 546 Stellplätze zu Gunsten von neuen Wohnungen beschlossen. Mögliche, weitere Wohnstandorte werden im **Wohnungsbauprogramm (2018) vom Bezirk-Mitte** benannt, die aus unserer Sicht weiterverfolgt werden sollen.

7. Hamburg als Grüne Stadt am Wasser

Insgesamt wollen wir Hamburgs Identität als Grüne Stadt am Wasser stärken. Deswegen wollen wir in der Innenstadt neue Parks entstehen lassen und die vorhandenen Parks ausweiten. Dabei möchten neues wie Pocketparks ausprobieren. Wir wollen, dass die Innenstadt insgesamt grüner wird und durch Ausgleichsflächen einen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Konkret sehen die beiden folgenden Grünflächen als Anfang:

- Bei der Überplanung des Ring 1 wird nicht nur auf ordentliche Radstreifen links und rechts (PBL) geachtet, sondern vor allem darauf, dass **Planten un Blomen** und die Wallanlagen auf der gesamten Länge des Rings 1 bis zur Straßenkante geführt werden. Die Wallanlagen sowie **Planten un Blomen** werden auf diese Weise erheblich vergrößert. Radfahrer und Fußgänger sollen dann entlang des Ring 1 innerhalb der Parks geführt werden, um erheblich mehr Wegequalität zu gewinnen.
- Park Fiction ist nicht nur ein viel genutzter, sondern vor allem auch ein viel zu kleiner Park. Wir bauen einen neuen **Elbpark gegenüber von Park Fiction**, indem wir einen innerstädtischen Wohnmobilstandort zwischen Strand Pauli und Fischmarkt auflösen. Auf dieser Fläche entsteht ein **innerstädtischer Elbpark in bester Wasserlage**. Die Brücke zum Park Fiction ist bereits vorhanden.

Aber nicht nur Grünflächen, sondern auch die Öffentlichen Plätze wollen wir aufwerten. Sie sind vor allem auch für Familien ein wichtiges Ziel und bieten die nötigen Flächen zur Erholung im Freien und steigern dadurch die Aufenthaltsqualität vor Ort. Das Ziel einer jeden Neugestaltung von öffentlichen Plätzen muss daher sein, den städtischen Raum zurückzugewinnen und die Aufenthaltsqualität sowie Verweildauer zu erhöhen. Je mehr öffentliche Plätze sich über die Quartiere erstrecken, desto besser werden die Stadträume erschlossen und miteinander verknüpft. Jüngst wurde der Domplatz umgebaut und gut angenommen. Die Innenstadt bietet aber noch viel Potential bei der Aufwertung ihres öffentlichen Raums. Der **Hopfenmarkt** z.B. ist bis heute noch stark geprägt von ruhendem Verkehr. Die Initiative „**Altstadt für Alle**“ fordert hier zu Recht eine Belebung des einstigen Marktplatzes. Der Bezirk Mitte arbeitet aktuell an einer neuen Platzgestaltung und berücksichtigt dabei den **Vorplatz des Mahnmals St. Nikolai**. Das begrüßen wir sehr. Entscheidend wird es sein, die Umgestaltung der öffentlichen Plätze für alle Hamburgerinnen und Hamburger vorzunehmen. Die Barrierefreiheit spielt dabei für Alt und Jung

gleichermaßen eine Rolle. Aber auch Spielplätze sind in der Innenstadt rar. Dies hängt mit dem geringen Wohnaufkommen insbesondere im östlichen Teil der Innenstadt zusammen. Wir regen an, dass die Innenstadt einen **Spielplatz in Alsternähe** erhält, damit Familien neben dem kulturellen Angebot, der Geschäftevielfalt und dem gastronomischen Angebot auch einen Ort zum Spielen haben. Ob auf dem Gertrudenkirchhof, dem Kattrepel, einem der vielen Kirchenvorplätze, dem Heuberg, dem Hopfenmarkt, dem Gänsemarkt, dem Burchardplatz oder dem Rathausmarkt, mögliche Standorte gibt es viele.

8. Kulturelles Angebot

Neben der Aufwertung der öffentlichen Plätze und Grünflächen sowie Schaffung neuer Wohnmöglichkeiten ist auch die Förderung der kulturellen Vielfalt einer der entscheidenden Wege zur Steigerung der Lebensqualität in der Innenstadt und ihrer Wiederbelebung. Die Innenstadt hat mit ihren Kultur- und Bildungseinrichtungen einiges zu bieten und kann stolz auf ihre sog. „**Kunstmeile**“ (oder auch „Kulturring“ genannt) sein. Die meisten von ihnen liegen am östlichen Wallring zwischen Deichtor und Ferdinandstor. Aus städteplanerischer Sicht ist die **Stärkung der Wegbeziehungen zwischen den Kultureinrichtungen** der zentrale Weg zur Aufwertung dieser Kunstmeile. Sie alle leiden bis heute unter dem Verkehrslärm.

Die Initiative „**Altstadt für Alle**“ setzt sich für die schrittweise Realisierung eines „**Kulturboulevards**“ ein. Aus ihrer Sicht sollte es das Ziel sein, diesen von Oberhafenquartier bis zum Ferdinandstor zu gestalten und wichtige **Querverbindungen über den Ballindamm** zum Thalia Theater und **über den Rathausmarkt** zum Bucerius-Kunstforum mitzudenken. Diese Wege wollen wir weiterdenken.

Neben dem einzigartigen Kulturensemble bietet die Hamburger Innenstadt auch stadtprägende Kirchen. Die **Hauptkirchen** St. Michaelis, St. Jacobi, St. Katharinen, St. Petri und das Mahnmal St. Nikolai werden schon für Konzerte und Veranstaltungen genutzt. Im **Innenstadtkonzept** wird vorgeschlagen auch die Kirchenvorplätze für Kulturveranstaltungen zu nutzen. Auch die Initiative „**Altstadt für Alle**“ spricht sich für eine Belebung der Kirchenplätze aus. Hierzu bedarf es eines guten Konzeptes.

Auch die **Speicherstadt** gehört zum Welterbe Hamburgs und bietet mit ihrem einzigartigen Charme bereits ein großes kulturelles Angebot – mit ihren Museen, dem Körber Forum, dem Miniatur Wunderland etc. Denkbar wäre die Erweiterung der Kunstmeile über das Oberhafenquartier Richtung historischer Speicherstadt. Eine bessere Aufenthaltsqualität in der Speicherstadt kann dabei als Brücke zur Verbindung des inneren Stadtkerns und der HafenCity dienen.

9. Ausblick

Das **Innenstadtkonzept** ist in die Jahre gekommen und nicht mehr auf dem aktuellsten Stand. In der Innenstadt hat sich an der einen oder anderen Stelle etwas verändert, nicht zuletzt durch die BIDs. Aber nicht nur im Stadtbild gibt es Veränderungen, sondern auch in der Gesellschaft. Das Mobilitäts- aber auch das Einkaufsverhalten der Menschen ist im Wandel. Immer weniger Menschen kommen mit dem Auto in die innere Stadt. Das **Innenstadtkonzept** beinhaltet zwar viele richtige Ansätze vor allem im Bereich Wohnen. Allerdings muss festgestellt werden, dass

dieses Konzept an einigen Stellen überarbeitungsbedürftig ist und insbesondere die **Entwicklung und Verzahnung mit der HafenCity** noch nicht ausreichend in den Blick nimmt. Dies gilt auch für die **Entwicklung des Online-Handels** und die Tatsache, dass die **Reduzierung des Autoverkehrs** (und des Busverkehrs) in diesem Konzept praktisch keine Rolle spielt. Gleichzeitig stehen in der Hamburger Innenstadt verschiedene Baumaßnahmen an, wie der barrierefreie Ausbau diverser U- und S-Bahnhaltestellen, die die Grundlage dafür bilden, den Busverkehr in der inneren Stadt zu reduzieren.

Die Steigerung der **Lebendigkeit und Vielfalt** ebenso wie die Wahrung der **Geschäftsvielfalt** und die Stärkung der **Identität Hamburgs** erfordern es, alle Maßnahmen – von Platzgestaltung bis Begrünung – immer auch aus verkehrlicher Sicht zu betrachten. Eine jüngste Studie der Körber Stiftung, die am 28. Mai 2019 von der Zeit veröffentlicht wurde, kommt sogar zu dem Ergebnis, dass **58 Prozent der Befragten für einen autofreien Kernbereich der Innenstadt** sind. Unter den Befürwortern sind SPD- und Grünen-Wähler ebenso vertreten wie Wähler von CDU, FPD und Linken. Das Bedürfnis nach einer autofreien Innenstadt ist also nicht ideologisch geprägt, sondern zieht sich durch alle Lager und treibt heute viele Städte und Kommunen um.

Die Umsetzung der in diesem Papier vorgeschlagenen Maßnahmen kann aber nur in einem **diskursiven Verfahren** – unter Einbindung der Bevölkerung und des Handels – erfolgen. Dabei lassen sich viele der genannten Maßnahmen, wie z.B. der autofreie Jungfernstieg oder die Fußgängerzone in der Mönckebergstraße ohne großen Aufwand umsetzen. Andere hingegen, wie der Umbau des Burchardplatzes oder der Steinstraße zur Kommunaltrasse, erfordern eine aufwendige Neugestaltung, die zumindest temporär nicht ohne Baustellen und Behinderungen umzusetzen sind. Auch die Schaffung neuer Sitzgelegenheiten sowie Aufwertung der Grün- und Erholungsflächen werden an der einen oder anderen Stelle zu Baustellen führen, aber langfristig die gesamte Innenstadt aufwerten. Umso wichtiger ist es, **alle Maßnahmen zur Umgestaltung und Umnutzung des öffentlichen Raums in der Innenstadt mit bestehenden Bauplänen abzustimmen**.

Es ist an der Zeit, über das bisher Gedachte hinaus zu denken und die Innenstadt als identitätsstiftenden Ort neu zu begreifen. Die grundsätzliche Hinwendung zur inneren Stadt auf Basis der am Anfang genannten Ziele ist eine gesamtstädtische Aufgabe, deren Veränderungen und Fortschritte in einer Legislaturperiode deutlich sichtbar sein sollten, aber gleichzeitig die **Aufgabe einer Dekade** sein werden.