CDU BÜRGERSCHAFTSFRAKTION HAMBURG

Innenstadtkonzept der CDU-Bürgerschaftsfraktion

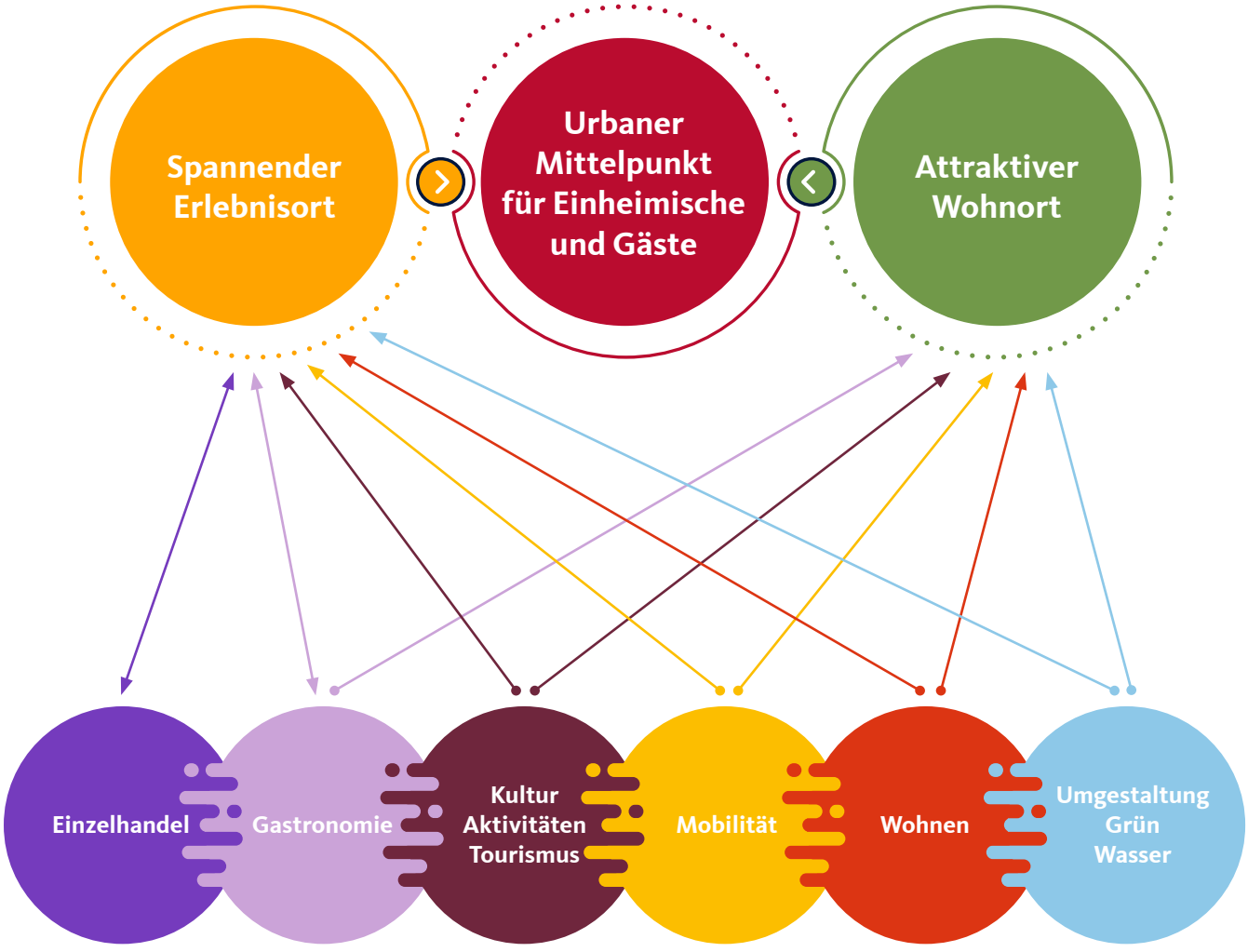
Die Hamburger Innenstadt: Ein urbaner Mittelpunkt für Einheimische und Gäste

www.cduhh.de

V.i.S.d.P.: CDU-Bürgerschaftsfraktion · Tim Schmuckall · Schmiedestraße 2 · 20095 Hamburg

Innenstadtkonzept der CDU-Bürgerschaftsfraktion

Die Hamburger Innenstadt: Ein urbaner Mittelpunkt für Einheimische und Gäste



Inhaltsverzeichnis

Einleitung 06
Gliederung 08

1. Neustart für den Einzelhandel 09
A. Die Menschen lieben das Besondere: Öffnungszeiten 11
B. Frequenzfördernde Impulse: Subventioniertes Parken 11
C. Baumaßnahmen: Muss das jetzt sein? 11
D. Flexible Bürokratie: Besondere Zeiten erfordern besondere Maßnahmen 12
E. Aktives Zwischennutzungsmanagement in öffentlich-privater Partnerschaft (PPP) 12

2. Gastronomie-Hauptstadt Hamburg – Essen und Trinken neu erleben .. 13
A. Gastronomie nach Corona: Mehr Flexibilität und Freiheiten 13
B. Voraussetzungen für die Ansiedlung vielfältiger Gastronomiebetriebe schaffen 14
C. Ergänzung des Angebots durch Märkte, Food-Events und Festivals 15
D. Bau einer Markthalle im innerstädtischen Bereich 15
E. Mehr städtische Investition in den Gastronomiestandort 16

3. Kultur|Aktivitäten|Tourismus 17
A. Hamburgs frühe Ursprünge sichtbar machen 18
B. Plätze werden zu Bühnen 19
C. Die Alster aktiv in Szene setzen 19
D. Die City-Routen: Zu Fuß unterwegs in der Innenstadt 20
E. Die innovative City Guide App 20
F. Hamburgs Kunstachse stärken 21
G. Eine neue Veranstaltungshalle mitten in der Stadt 21
H. Spiel- und Sportplätze schaffen: Nach dem Shoppen toben 22
I. Tourismus-Marketing-Strategie 24

4. Mobilität 25
A. Ein eigenes Verkehrskonzept für die Innenstadt 26
B. Erreichbarkeit der Innenstadt gezielt verbessern 26
C. Potenziale intelligenter Technik und innovativer Maßnahmen heben 28
D. Verkehrsberuhigte Bereiche für ein Mehr an Aufenthaltsqualität 28
E. Mehr dauerhafte Infrastruktur statt provisorischer Strukturen 28
F. Rad- und Fußverkehr gezielt fördern 29
G. Alsterdampfer: Mit dem Schiff in die Innenstadt 29

5. Wohnen 30
A. Wohnen immer mitdenken 31
B. Umwidmung von Gewerbe- in Wohnflächen, Strukturwandel bei Büroflächen und Homeoffice als Chance begreifen 32
C. Zukunftsorientierte Wohn- und Nutzungskonzepte umsetzen 32
D. Altersgerechtes Wohnen auch in der City fördern 33
E. Wohnen muss Parken mitdenken 33

6. Umgestaltung|Grün|Wasser 34
A. Mehr Verbindungen schaffen: Das Dreieck Rathaus, Landungsbrücken und HafenCity 34
B. Schneisen schließen: Untertunnelung Willy-Brandt-Straße 35
C. Plätze – Anziehungs- und Treffpunkte gestalten 36
D. Wasser – Hamburgs Markenzeichen 36
E. Alsterpromenade 37
F. UNESCO Weltkulturerbe 38
G. Mehr Grün wo immer möglich – Plätze, Fassaden, Dächer und Wege 39

Das Leben in die Stadt holen!

Die Hamburger Innenstadt ist mit ihrer einzigartigen Lage am Wasser, ihren Passagen, Plätzen und ihrem vielfältigen Angebot seit Jahren ein Anziehungspunkt für Einheimische und Reisende aus aller Welt. Aufgrund der Veränderungen im Verbraucherverhalten und verstärkt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie steht die Innenstadt jetzt vor großen Herausforderungen. Das vorliegende CDU-Innenstadtkonzept stellt kurzfristige Impulse zur Belebung der Innenstadt nach dem Lockdown sowie einen umfassenden Maßnahmenkatalog für die mittel- und langfristige Stadtentwicklung im Bereich zwischen Alster, Landungsbrücken und HafenCity vor. Es besteht aus einem Mix aus kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen, mit denen die Innenstadt Schritt für Schritt zu einem **spannenden Erlebnis- und attraktiven, beliebten Wohnort** für Hamburgerinnen und Hamburger entwickelt werden kann.

Eine besondere Herausforderung ist die derzeit unterschiedliche Dynamik innerhalb der Innenstadt: auf der einen Seite die HafenCity – neu und ständig wachsend. Ein attraktives Viertel, das Wohnen, Arbeiten und zunehmend auch Einkaufen, Entspannung und Kultur auf hohem Niveau verbindet. Dazwischen: die vierspurige Willy-Brandt-Straße. Auf der anderen Seite die „alte“ Innenstadt: Karstadt Sport und Kaufhof haben ihre Tore längst geschlossen, der Einzelhandel leidet unter der Pandemie, dem wachsenden Online-Handel, Baustellen und unfertigen Verkehrskonzepten. Prominente Orte wie die Binnenalster, der Burchardplatz und der Rathausmarkt bleiben weit hinter ihren Möglichkeiten zurück. Die Straßen sind nach Geschäftsschluss und an den Wochenenden verwaist, die Gastronomie schließt früh.

Beide Teile der Innenstadt gemeinsam zu einem ganzheitlichen, lebendigen urbanen Zentrum entwicklen.
(Quelle: eigene Darstellung)

Ziel ist es deshalb, beide Teile der Innenstadt gemeinsam zu einem ganzheitlichen, lebendigen urbanen Zentrum zu entwickeln. Aus Wettbewerbern mit ungleichen Voraussetzungen sollen potenzialverstärkende Impulsgeber mit einem spannenden Angebot zwischen Alster und Elbe werden.

Das vorliegende CDU-Innenstadtkonzept schnürt ein umfassendes Zukunftspaket für die erfolgreiche Entwicklung der Hamburger Innenstadt, die insgesamt mehr Lebendigkeit und Urbanität braucht – als Wohn-, Arbeits-, Erlebnis- und Aufenthaltsort, als Mittelpunkt unserer Stadt. Dann wird sie insgesamt ein Ort sein, an dem sich alle Hamburgerinnen und Hamburger und auswärtige Gäste willkommen und zu Hause fühlen.

Damit dies gelingt, müssen die Bereiche Einzelhandel, Gastronomie, Kultur | Aktivitäten | Tourismus, Mobilität, Wohnen und Umgestaltung | Grün | Wasser gemeinsam entwickelt werden.

Das vorliegende Konzept stellt die notwendigen Maßnahmen in diesen Bereichen detailliert vor. Darüber hinaus braucht die Innenstadt eine starke Fürsprache in Politik und Wirtschaft, eine Person, die sich für ihre Belange einsetzt und dafür sorgt, dass Hamburgs alter Kern wieder zu alter Bestform aufläuft und gemeinsam mit der HafenCity ein attraktives, integriertes Innenstadtareal bildet. Schon heute gibt es eine Vielzahl von Initiativen und Vereinen, die sich mit Ideen und finanziellen Ressourcen für kontinuierliche Verbesserungen der Innenstadt einsetzen. Zu diesem kritischen Zeitpunkt ist es jedoch dringend erforderlich, eine Stelle im Bereich Stadtmanagement zu schaffen, die die Entwicklungsperspektive der traditionellen Innenstadt mit allen Akteurinnen und Akteuren kontinuierlich weiterentwickelt, Maßnahmen koordiniert und ihre konsequente Umsetzung ermöglicht – vergleichbar mit dem Management der HafenCity. Eine Schaffung dieser Stelle ist im öffentlichen Interesse, denn alle Akteure würden maßgeblich von ihrem Effekt profitieren. Die Chancen für eine positive Entwicklung sind da – nun müssen sie genutzt werden: Städte werden in den nächsten Jahren immer mehr zu Smart Cities, viele digitale Zukunftskonzepte werden Realität. Es ist eine der dringendsten Aufgaben der neu zu schaffenden Stelle, dafür zu sorgen, dass das Potenzial dieser Entwicklung für die gesamte Hamburger Innenstadt umfassend genutzt wird.

Eine besondere Bedeutung für die Entwicklung von mehr Urbanität und Lebendigkeit in der Hamburger Innenstadt kommt dem Thema Wohnen zu. Verglichen mit dem Jahr 2000 wohnen heute 31 Prozent mehr Hamburgerinnen und Hamburger in der Innenstadt – das Wachstum ist damit in der Innenstadt mehr als dreimal so stark wie in der Gesamtstadt. Allerdings betrifft dieser Zuwachs im Wesentlichen die HafenCity. Bisher leben hauptsächlich Menschen mittleren Alters (18 bis 49 Jahre) und wenig Ältere in der Innenstadt. Allerdings steigt in der letzten Zeit auch der Anteil von Familien mit Kindern in der gesamten Innenstadt an, insbesondere in der HafenCity („Belebung der Innenstadt“, LBS 2018). Viele neue Bauprojekte sehen nun auch in der traditionellen Innenstadt zumindest einen kleinen Anteil Wohnen vor. Dieser kleine Anteil reicht jedoch bei Weitem nicht aus. Die Zukunftsfähigkeit der Innenstadt hängt u. a. davon ab, dass hier mittelfristig wieder mehr Menschen leben. Diese Entwicklung muss mit einer Flexibilisierung des deutschen Baurechts gestärkt werden, um unkompliziert einen gesunden Nutzungsmix zu erreichen. Auf die gelebte Praxis kommt es ebenso an: Nur eine gute Partnerschaft zwischen allen Beteiligten mit Grundeigentum, Verantwortung in der Immobilienentwicklung, in Bezirk und Stadt (public-private partnership) ermöglicht schnellere und konstruktive Lösungen.

Die einzelnen Maßnahmen des Pakets werden nun für folgende Bereiche detailliert dargestellt:

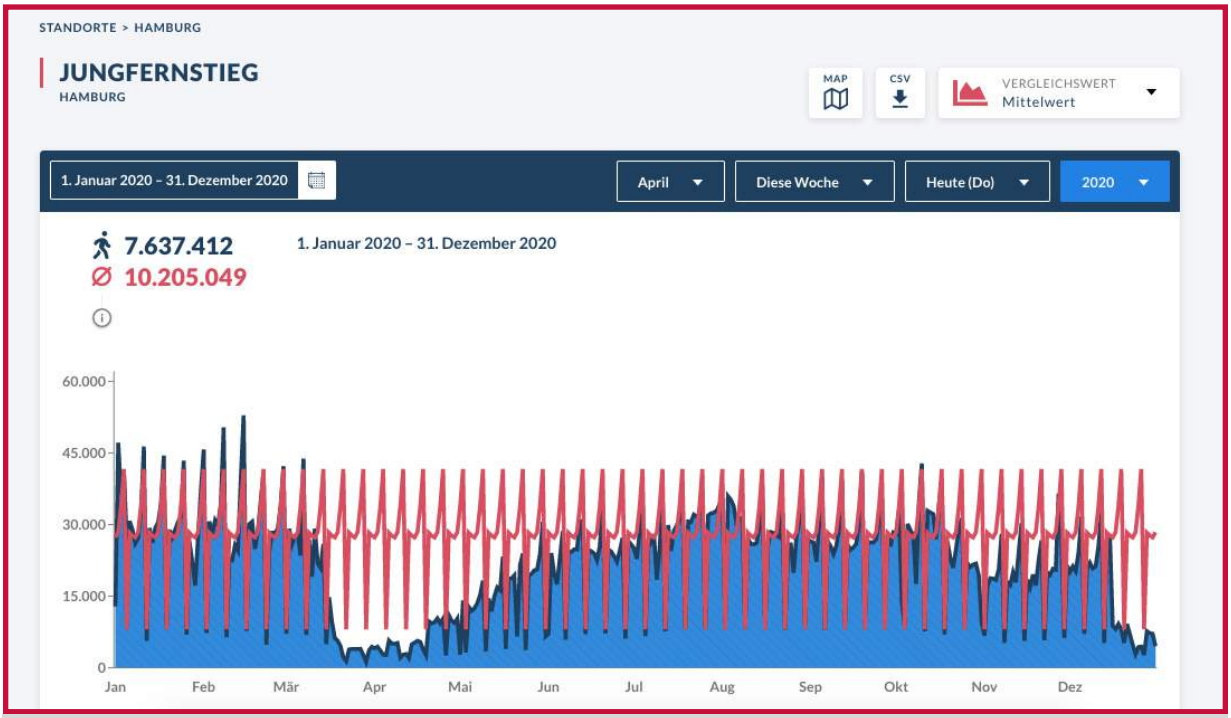
1. Neustart für den Einzelhandel

Hamburgs Einzelhandelsflächen in der Innenstadt sind zumeist attraktiv, vielfältig, mit einem ausdifferenzierten Angebot für die verschiedensten Zielgruppen vom Teenager bis zum Shopping-Fan. Der Online-Handel hat auch schon vor der Corona-Pandemie Auswirkungen auf das Einkaufsverhalten gezeigt, nach dem Lockdown haben sich noch mehr Menschen an das „bequeme Einkaufen ohne Schleppen“ gewöhnt. Aber: Innenstadt bedeutet nicht nur Einkaufen, sondern auch Vergnügen oder Hobby – dieses vielseitige Angebot steht nach wie vor bei vielen Menschen hoch im Kurs. Und hier bietet Hamburg ein einzigartiges Ambiente:

Zwischen Gänsemarkt und Hauptbahnhof bzw. Jungfernstieg, Hohe Bleichen und Stadthausbrücke finden sich nicht nur schöne Geschäfte und nette Restaurants und Cafés. Es lässt sich angenehm flanieren, die Routen entlang des Wassers bieten eine angenehme Atmosphäre und ein ganz spezielles „Hamburg-Gefühl“. Am frühen Vormittag und am Abend sind die Straßen jedoch weitestgehend leer: Die Arztpraxen und Büros in den oberen Geschossen bringen wenig Frequenz. Die unterschiedlichen abendlichen Öffnungszeiten ab 18 Uhr tragen schon lange dazu bei, dass ein Bummel quer durch die Innenstadt etwas weniger Freude macht.

Die Lust am Shopping in der Stadt wird wiederkommen – das zeigen die Beispiele aus anderen Gegenden der Welt, wo es schon wieder möglich ist. Auch die Frequenzzahlen von hystreet.com zeigen, dass sich nach den Geschäftsschließungen im April/Mai letzten Jahres die Besucherzahlen recht zügig erholten, fast auf das vorherige Niveau. Das lässt vermuten, dass eine ähnliche Entwicklung auch im Jahr 2021 eintreten wird. Allerdings profitiert die Hamburger Innenstadt gerade in den letzten Jahren sehr stark vom nationalen und internationalen Tourismus. Hier wird von Fachleuten erwartet, dass es eine Weile dauert, bis sich wieder eine Normalisierung einstellt.

Daher ist es von hoher Bedeutung, mit dem Neustart nach dem Lockdown zusätzliche Impulse zu setzen und die Rahmenbedingungen für den Einzelhandel zu verbessern. Ziel ist die Förderung der Frequenz – es gilt, mehr Menschen in die Innenstadt zu ziehen. Eile ist geboten, denn der Einzelhandel und das gesamte innenstädtische Serviceangebot leiden derzeit sehr. Mittel aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds können hier für eine gute Zukunft eingesetzt werden.



Nach den Geschäftsschließungen im April/Mai 2020 erholten sich die Besucherzahlen zügig wieder. (Quelle: hystreet.com)

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, alle Konzepte, Aktionen und Ideen in enger Abstimmung der Interessen von Politik, Einzelhandel und Immobilienbesitz zu entwickeln, um zu einem wirkungsvollen Maßnahmenpaket zu kommen.

Die Maßnahmen:

A. Die Menschen lieben das Besondere: Öffnungszeiten

B. Frequenzfördernde Impulse: Subventioniertes Parken

C. Baumaßnahmen: Muss das jetzt sein?

D. Flexible Bürokratie: Besondere Zeiten erfordern besondere Maßnahmen

E. Aktives Zwischennutzungsmanagement in öffentlich-privater Partnerschaft (PPP)

A. Die Menschen lieben das Besondere: Öffnungszeiten

Dinge an besonderen Orten oder zu besonderen Zeiten zu tun, hat für viele Menschen eine große Anziehungskraft. Die Nächte der Museen/Kirchen/Wissenschaft etc. zeigen das jedes Jahr wieder. Ähnliches gilt auch für besondere Ladenöffnungszeiten. Gerade in diesem Jahr werden **zusätzliche Öffnungen an Sonntagnachmittagen** (speziell in der Adventszeit oder von Mitte November bis Mitte Dezember) die Menschen zu einem Besuch der Innenstadt anregen. Gleiches gilt für **ein Night-Shopping-Angebot**: An ausgewählten Tagen bleiben dann die Geschäfte bis 22 Uhr geöffnet. Hiervon profitieren auch Restaurants und Cafés. Hinsichtlich der Regelungen für die kommenden Jahre muss die rechtliche Grundlage dringend überprüft werden: Derzeit müssen die Sonntagsöffnungen mit einem speziellen Themenbezug verbunden werden. Dies führt zu einer unnötigen „Eventisierung" dieser Sonntagsöffnungen.

B. Frequenzfördernde Impulse: Subventioniertes Parken

Je leichter, günstiger und bequemer die Innenstadt zu erreichen ist, desto mehr Leute werden kommen. Die Hamburger Innenstadt ist mit dem ÖPNV schon heute gut erreichbar. Das gilt jedoch nicht für alle Stadtteile und viele Orte im Umland. Viele Menschen sind weiterhin auf das Auto angewiesen bzw. möchten einfach gern mit dem Auto kommen. Definierte **Zeiten mit kostenlosem Parken** (Bsp.: Montagvormittag) können gezielt eingesetzt werden, um Frequenz für schwache Besucherzeiten zu generieren. Auch eine **befristete Subventionierung der Parktarife** der Parkhäuser – in der speziellen Post-Pandemie-Situation auch der privaten Parkhäuser – macht den Stadtbesuch günstiger und attraktiver.

C. Baumaßnahmen: Muss das jetzt sein?

In den Jahren 2021 und 2022 muss jede städtische Baumaßnahme genauestens auf ihre Auswirkung auf den Einzelhandel geprüft werden, und zwar im Gespräch mit den betroffenen Geschäftsinhaberinnen und -inhabern. Der Umbau des Jungfernstiegs in der Vorweihnachtszeit ist ein gutes Beispiel, wie die Dinge in schwierigen Zeiten noch viel schwieriger gemacht werden können. Der Umbau hätte in den traditionell „toten" Januar-Wochen stattfinden können – mit weitaus weniger Schaden für den Einzelhandel. Für die nähere Zukunft muss im Rahmen der Stabilisierung des Einzelhandels gelten: **nur bauen, was unbedingt sein muss.** Und: Wenn gebaut werden muss, dann müssen mit den Geschäftsleuten **Konzepte für ihre Sichtbarkeit, Erreichbarkeit und Auffindbarkeit** erarbeitet und unterstützend Gelder für die Finanzierung der Umsetzung bereitgestellt werden. Auch bei den vielen privaten Bauprojekten in der Innenstadt muss im Hamburger Wirtschaftsstabilisierungsprogramm ein Topf zur **Finanzierung von Ausschilderung und zusätzlichen Marketingmaßnahmen** eingerichtet werden.

D. Flexible Bürokratie: Besondere Zeiten erfordern besondere Maßnahmen

Deutschland ist ein gut geregeltes Land – und das geht unvermeidlich mit einer gewissen Langsamkeit und Behäbigkeit einher. Die Post-Pandemie-Situation erfordert nun **mehr Flexibilität und Schnelligkeit**. Gute Ideen und Konzepte, die die Attraktivität des innerstädtischen Lebens erhöhen, müssen zeitnah umgesetzt werden können. Wir brauchen eine zumindest **„temporäre Deregulierung“** – z. B. bei Nutzungsänderungen – statt Genehmigungsverfahren eine reine Anzeigeverpflichtung oder verkürzte Verfahren bei Straßensondernutzungen. Bei Maßnahmen von Unternehmen und Initiativen zur Belebung der Innenstadt muss die Genehmigungspraxis deutlich durch einheitliche Standards und klare Richtlinien vereinfacht werden. Die verantwortlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Behörden müssen für die Herausforderungen der besonderen Situation sensibilisiert werden, so dass sie schnell, flexibel und lösungsorientiert unterstützen können.

Auch längerfristig müssen Nutzungsänderungen durch vereinfachte Verordnungen beschleunigt werden.

E. Aktives Zwischennutzungsmanagement in öffentlich-privater Partnerschaft (PPP)

Viele Prognosen lassen vermuten, dass nicht jedes Geschäft die durch Corona ausgelösten Folgen überleben wird. Schon jetzt sind Geschäftsschließungen und die Aufgabe ganzer Standorte (Karstadt Sport, Galeria Kaufhof) sichtbar. Die Veränderungen der Nutzung von Einzelhandelsflächen ist ein ständig laufender Prozess, selbst jetzt im Lockdown entsteht Neues. In dieser besonderen Situation ist es wichtiger als jemals zuvor, alle Leerstände **proaktiv** zu adressieren. Andere Städte zeigen dabei bereits: Eine **enge Kooperation zwischen denen, die Immobilien vor Ort besitzen, den ansässigen Unternehmen und der öffentlichen Hand ist ein Schlüsselfaktor** für erfolgreiches Handeln. Dabei ist es nicht die Aufgabe der Stadt, Mietparteien zu finden, sondern da einzuspringen, wo dies aus den verschiedensten Gründen momentan nicht möglich ist und eventuell längerfristig angedachte Lösungen bzw. neue Bauprojekte noch nicht realisiert sind.

Hier muss die **Stadt in Zwischenmiete** einspringen und die Flächen, u. a. in Kooperation mit der Hamburg Kreativ Gesellschaft für interessante befristete Projekte der Hamburger Kulturszene (Design, Fotografie, Pop-up-Galerien, den künstlerischen Hochschulen etc.), zur Verfügung stellen. Neben dem Citymanagement braucht es ein aktives Leerstandsmanagement im gesamten Bereich Innenstadt bis HafenCity. Gerade leerstehende Erdgeschossflächen lassen die Stadt unattraktiv und vernachlässigt erscheinen.

2. Gastronomie-Hauptstadt Hamburg – Essen und Trinken neu erleben

Durch ein größeres und vielfältigeres gastronomisches Angebot in der Innenstadt wollen wir insgesamt mehr Lebendigkeit, Lebensqualität und insbesondere mehr Belebung in den Abendstunden erreichen. Hamburgerinnen und Hamburger sollen von dem Ausbau des Angebots gleichermaßen profitieren wie auswärtige Gäste mit ein- oder mehrtägigem Aufenthalt. Wir verfolgen hier die Leitidee, Hamburg zur **„Gastronomie-Hauptstadt Deutschlands“** zu machen. Schon heute sind die Voraussetzungen sehr gut.

Die Maßnahmen:

A. Gastronomie nach Corona: Mehr Flexibilität und Freiheiten

B. Voraussetzungen für die Ansiedlung vielfältiger Gastronomiebetriebe schaffen

C. Ergänzung des Angebots durch Märkte, Food-Events und Festivals

D. Bau einer Markthalle im innerstädtischen Bereich

E. Mehr städtische Investition in den Gastronomiestandort

A. Gastronomie nach Corona: Mehr Flexibilität und Freiheiten

Die Corona-Pandemie hat der Gastronomie viel abverlangt. Restaurants, Bars, Cafés und Kneipen mussten ihre Türen über Monate schließen. Während einige aus dieser Branche versucht haben, ihre Unternehmen mit Außer-Haus-Verkäufen über Wasser zu halten, mussten einige Läden schließen, für einige bedeutete der Lockdown das komplette Aus. Auch nach der Wiedereröffnung hat die Gastronomie mit hohen Auflagen und Sicherheitsmaßnahmen zu kämpfen, die ihren Umsatz weiterhin einschränken. Vor allem die Einhaltung des Sicherheitsabstandes zwischen den einzelnen Tischen führt zu weniger Auslastung und damit zu weniger Einnahmen. Um diesem Problem zumindest in Teilen entgegenzuwirken, hat sich die CDU-Fraktion bereits nach dem ersten Lockdown in 2020 für die **erweiterte Nutzung von öffentlichen Flächen** für die Außengastronomie eingesetzt. Gerade in der warmen Jahreszeit bieten zahlreiche öffentliche Außenflächen der Stadt, wie zum Beispiel angrenzende Marktplätze, benachbarte Geschäfte ohne Außenflächennutzung und andere öffentliche und private Flächen diesbezüglich großes Potenzial. Die von der Gastronomiebranche gern angenommenen **gebührenfreien Ausweitungsmöglichkeiten sollten weiterhin Bestand haben und nach Möglichkeit ausgeweitet werden** – denn sie haben positive Effekte auf die Aufenthaltsqualität und sorgen für Belebung.

Ebenso sollte jeder Gastronomiebetrieb die Möglichkeit haben, seine **Öffnungszeiten flexibel** auszuweiten – unter Berücksichtigung nachbarschaftlicher Belange.

B. Voraussetzungen für die Ansiedlung vielfältiger Gastronomiebetriebe schaffen

Seit vielen Jahren wirkt die Innenstadt nach Ladenschluss wie ausgestorben. Menschen, die sich dort tagsüber aufhalten, tun dies vorwiegend aus beruflichen Gründen oder aber, um Einkäufe zu erledigen. Für weitere Freizeitaktivitäten, wie beispielsweise der Besuch von kulturellen Veranstaltungen oder abendliches Essen und Trinken, werden meist andere Stadtteile bzw. die Szeneviertel aufgesucht. Durch die Erweiterung und Aufwertung des Gastronomiestandorts wollen wir erreichen, dass die Innenstadt auch nach Feierabend ein attraktiver Anziehungspunkt für Touristen und Touristinnen, aber auch für alle Hamburger und Hamburgerinnen wird.

Unter dem Leitgedanken, Hamburg zur **Gastronomie-Hauptstadt** Deutschlands zu machen, müssen wir die Voraussetzungen schaffen, damit das gastronomische Angebot insgesamt vielseitiger gestaltet und insbesondere in den Abendstunden deutlich ausgebaut werden kann. In der Vergangenheit haben wir dazu u. a. das Projekt der **Alsterpromenade** vorgeschlagen (siehe Abschnitt 5). Die Errichtung neuer und z. T. mobiler Gastronomiebetriebe auf wasserseitigen Pontons auf der Binnenalster erweitert das bestehende Angebot und bereichert die Innenstadt hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität. Schon jetzt gibt es eine Reihe Restaurants, z. B. auf den Fleeten, die eine typische Hamburger Attraktion darstellen. Diese speziellen Lagen sollten stärker beworben und unter Umständen ausgebaut werden.

Darüber hinaus müssen im innerstädtischen Bereich ansprechende Flächen zu attraktiven Konditionen bereitgestellt werden, damit sich sowohl namhafte Gastronomen als auch innovative Newcomer ansiedeln. Ziel ist es, einen bunten Mix aus verschiedenen Küchen und in verschiedenen Preiskategorien entstehen zu lassen. Gerade für **temporäre Pop-up-Restaurants oder neue Food-Ideen sollte die Stadt subventionierte Flächen** zur Verfügung stellen und damit günstige Mietverhältnisse ermöglichen. Ferner braucht es spezielle **Förderprogramme**, die sich gezielt an Gründungswillige im Bereich Gastronomie und Food-Handel richten.

C. Ergänzung des Angebots durch Märkte, Food-Events und Festivals

Um das Angebot der „festen“ Gastronomie zu ergänzen, wollen wir **kleinere und größere Food-Märkte sowie kulinarische Events** in die Innenstadt holen. Plätze wie der Rathausmarkt, der Gerhart-Hauptmann-Platz oder der Jungfernstieg bieten dafür hervorragende Voraussetzungen. Auf einem dieser Plätze könnte in regelmäßigen Abständen ein sogenannter **„Markt der Metropolregion“** stattfinden und regional angebaute Produkte anbieten. Denkbar wären auch Food & Wine-Festivals, die in **Kooperation mit Hamburgs Partnerstädten** veranstaltet werden und mit innovativen nationalen sowie internationalen Produkten sowohl Einheimische als auch Auswärtige erfreuen.

D. Bau einer Markthalle im innerstädtischen Bereich

Darüber hinaus halten wir den Bau einer **Markthalle in der Hamburger Innenstadt** nach dem Vorbild von Barcelona und Rotterdam für einen weiteren wichtigen Baustein. Eine feste Halle kann zu allen Jahreszeiten, auch bei Wind und Wetter, für unterschiedliche Zwecke genutzt werden. Zudem dient sie nicht nur tagsüber, sondern auch am Abend, z. B. durch das Veranstalten von Nacht- bzw. Abendmärkten, als **Anziehungspunkt** und sorgt somit für weitere Belebung.

Markthalle Barcelona (© Alamy Stock Foto: Peter Scholey)

Markthalle Lissabon (© Alamy Stock Foto: Debu55y)

E. Mehr städtische Investition in den Gastronomiestandort

Um all diese Ideen umzusetzen und Hamburg als die „Gastronomie-Hauptstadt Deutschlands“ weiterzuentwickeln, muss die Stadt Hamburg **auskömmliche finanzielle Mittel** bereitstellen, zum Beispiel einen Fördertopf für innovative gastronomische Konzepte oder einen Innovationspreis für nachhaltige Gastronomie-Konzepte. Hamburg muss als „Gastronomie-Hauptstadt Deutschlands“ national und international vermarktet werden. Das Budget der Hamburg Tourismus GmbH muss entsprechend aufgestockt werden.

3. Kultur | Aktivitäten | Tourismus

Die Hamburger Innenstadt soll neben ihrem Status als Einkaufsort ein abwechslungsreicher Erlebnis- und ein attraktiver Wohnort werden: Neben einer heterogenen Einzelhandels- und Gastronomiestruktur spielt hierbei ein lebendiges und gut in Szene gesetztes Kultur- und Freizeitangebot eine wichtige Rolle – und zwar für alle Zielgruppen: Jung und Alt, Anwohnerinnen und Anwohner, Hamburgerinnen und Hamburger aus anderen Stadtteilen und nationale wie internationale Gäste. Dabei geht es nicht um zusätzliche große Events – davon hat Hamburg schon eine ganze Reihe (z. B. Marathon, Triathlon, Cyclassics, Hafen-Geburtstag etc.). Auch kleinere Aufführungen und Präsentationen, die die verschiedensten Geschmäcker und Interessen bedienen, ziehen Besucher und Besucherinnen an. Für die Entwicklung und Umsetzung eines attraktiven Angebots sollte in einem ersten Schritt ein **Kurator bzw. eine Kuratorin oder auch ein entsprechendes Team** zur Entwicklung und Koordination des Programms **benannt werden**. Idealerweise ist diese Persönlichkeit bzw. dieses Team gut vernetzt in der Kunst- und Kultur-Szene und offen für alle Sparten und Ideen. Die Stelle muss mit einem Budget für Umsetzung und Bewerbung des Programms ausgestattet sein, das in den Jahren 2021/22 aus dem Hamburger Wirtschaftsstabilisierungsprogramm (HWSP) finanziert werden kann.

Damit die Innenstadt ein attraktiver Aufenthalts- und Veranstaltungsort ist, braucht es darüber hinaus mehr Sicherheit und Sauberkeit. Es gilt, die **Polizeipräsenz vor Ort zu erhöhen** und für eine gute Beleuchtungssituation zu sorgen. **Häufigere Leerungen der Mülleimer, Beseitigung von Müllecken und Schmierereien und eine regelmäßige Reinigung der Straßen** müssen in der Innenstadt an der Tagesordnung sein.

Die Maßnahmen:

A. Hamburgs frühe Ursprünge sichtbar machen

B. Plätze werden zu Bühnen

C. Die Alster aktiv in Szene setzen

D. Die City-Routen: Zu Fuß unterwegs in der Innenstadt

E. Die innovative City Guide App

F. Hamburgs Kunstachse stärken

G. Eine neue Veranstaltungshalle mitten in der Stadt

H. Spiel- und Sportplätze schaffen: Nach dem Shoppen toben

I. Tourismus-Marketing-Strategie

A. Hamburgs frühe Ursprünge sichtbar machen

Die Spuren der Entstehungsgeschichte Hamburgs sind spektakulär – aber im Stadtbild viel zu wenig sichtbar. Die im 8. Jahrhundert entstandene Hammaburg ist die Wiege Hamburgs, bis heute weist der Name der Hansestadt auf diese Entstehungsgeschichte zurück. Die Überreste der Hammaburg wurden bei Ausgrabungen ab dem Jahr 2005 auf dem Domplatz gefunden. Auf die Geschichtsträchtigkeit des Ortes weist aktuell nur ein vom Archäologischen Museum Hamburg gestiftetes sog. „Archäoskop“ hin. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, genauso wie für den sog. Bischofsturm. Hierbei handelt es sich um das älteste erhaltene Steingebäude Hamburgs, lange Zeit stiefmütterlich als Teil einer Backhus-Filiale behandelt und nun nur noch stark eingeschränkt zu besichtigen. Die Stadt Hamburg muss finanzielle Mittel zur Verfügung stellen, um diese Zeugen der Ursprünge Hamburgs sichtbar und erlebbar zu machen. Hierzu gehört auch der Hopfenmarkt mit den spektakulären Ausgrabungen der letzten Jahre. Diese drei historischen Orte – Domplatz, Bischofsturm und Hopfenmarkt – müssen für Gäste sowie Hamburgerinnen und Hamburger durch einen „Archäologischen Pfad“ verbunden werden, der mit klarer Ausschilderung und App-Unterstützung die frühe Gründungsgeschichte Hamburgs nacherzählt. Auch über die Umbenennung des Domplatzes in „Hammaburgplatz“ sollte dringend nachgedacht werden.

Einzige Informationstafel auf dem Domplatz – ehemaliger Standort der Hammaburg, der Wiege Hamburgs. (© AMH)

B. Plätze werden zu Bühnen

Burchardplatz, Rathausmarkt, Gertrudenplatz oder Gerhart-Hauptmann-Platz – Hamburg hat viele Plätze, die sich als Bühne anbieten. Viel mehr als bisher können sie in Kooperation mit den ansässigen Kulturinstitutionen und den Universitäten und Hochschulen mit kulturellen Angeboten unter Einbeziehung der verschiedenen Kultursparten (Musik, Theater, Tanz, Museen, Galerien, Medien, Design, Fotografie etc.) bespielt werden. Und nicht nur die Profis können die Bühnen für sich nutzen: Ausgewählte öffentliche Flächen werden Hamburger Vereinen, Verbänden und Communities zur Verfügung gestellt, hier können private Chor-, Tanz- oder Yoga-Events nach vorhergehender Anmeldung stattfinden. Darüber hinaus können in enger Abstimmung mit den Immobilien-Eigentümern bzw. -Eigentümerinnen auch ungenutzte Innenflächen das ganze Jahr über mit wechselnden Angeboten von Initiativen, Kunstschaffenden, Galerien, Hochschulen genutzt werden.

C. Die Alster aktiv in Szene setzen

Die Planung der Alsterpromenade (siehe Abschnitt 5) ist ein bedeutender Schritt, um die Alster als attraktiven Erlebnisort nutzbar werden zu lassen. Flankiert werden sollte diese Maßnahme mit einem kulturellen Angebot auf der Alster:

Konzerte, Wasser- und Lichterspiele oder ein regelmäßig stattfindendes Freilichtkino sind Highlights für Auswärtige wie für Hamburgerinnen und Hamburger. Beispiele aus den letzten Jahren zeigen, dass solche Veranstaltungen sehr beliebt sind und auch die Menschen in Hamburg abends in die Stadt ziehen. Mit der neuen Alsterpromenade entstehen weitere Sitzplätze mit der Möglichkeit, Kulinarisches und Kultur gleichzeitig zu genießen.

Die Alster aktiv in Szene setzen – z.B. mit einem regelmäßig stattfindenden Alsterkino.
(© City Management Hamburg/Frank Burmester)

D. Die City-Routen: Zu Fuß unterwegs in der Innenstadt

Londoner Leitsystem
(© Applied Information Group)

Viele Spazierwege in der Hamburger Innenstadt liegen in einem „Dornröschenschlaf“, z. B. die Wegeverbindung vom Hamburger Rathaus in die HafenCity. Mit klar ersichtlichen und **gut ausgeschilderten City-Routen** (zusätzlich ins Pflaster eingelassen in einem klaren, unverwechselbaren Design oder begrünt) werden attraktive Wegeverbindungen zwischen Alster und Elbe herausgehoben und Highlights miteinander verbunden. **Auf Info-Tafeln werden in Kombination mit einer App** Informationen und Anekdoten zur Hamburger Geschichte präsentiert – zielgruppenspezifisch für Kinder, für Erwachsene, Architektur-Liebhaberinnen und -Liebhaber oder Menschen mit großem Interesse an der Geschichte Hamburgs. So kann z. B. die Geschichte der **Hammaburg** (siehe Abschnitt 3 A), bisher wenig präsent, aktiv präsentiert werden.

E. Die innovative City Guide App

Neben einer optimierten und übersichtlichen Ausschilderung braucht es eine entsprechende technische Lösung in Form einer innovativenService App Innenstadt mit Pay-Funktion. Die Möglichkeiten dieser App müssen weit über die der bestehenden Hamburg App hinausgehen. Sie muss mit einer modernen und ansprechenden Grafik, einer benutzerfreundlichen Bedienung und in verschiedenen Sprachen über Hamburgs Hotspots informieren und dabei alle relevanten Bereiche einschließen: Shopping, kulturelle Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Aktivitäten, Veranstaltungen usw. Ergänzend müssen konkrete Verkehrsverbindungen (alle Verkehrsmöglichkeiten einschließend, insbesondere Sharing-Mobility und ÖPNV), Auslastung der Parkhäuser, aber auch die oben genannten City-Routen und Wegeverbindungen mit attraktiven Zwischenstopps zwischen den Hotspots anschaulich dargestellt werden. Dazu gehören auch attraktive Touren-Vorschläge, wie z. B. „Hamburg für Kinder“, „UNESCO Weltkulturerbe Speicherstadt“ oder „Kulinarische Hamburg-Highlights“.

F. Hamburgs Kunstachse stärken

Von der Elbphilharmonie bis zur Kunsthalle sind im Hamburger Innenstadtbereich zahlreiche Kultureinrichtungen angesiedelt, acht von ihnen befinden sich in staatlicher Hand. Hinzu kommt die statistisch nicht erfasste Anzahl privater kultureller Institutionen. In den nächsten Jahren entstehen mit dem Digital Museum, dem Ballet Museum und dem Hafenmuseum mit der besonderen Attraktion der PEKING weitere Anziehungspunkte in der HafenCity. Hier gilt es dringend, eine Kunstachse herauszuarbeiten und als solche zu vermarkten. Neben der „Langen Nacht der Museen" muss der Verlauf der Kunstachse in der Hamburger Innenstadt an Profil und Bekanntheit gewinnen – durch eine gemeinsame **Kommunikationskampagne**, durch aufeinander Bezug nehmende **Veranstaltungen** und auch durch bessere Ausschilderung und Präsenz in der Hamburger Innenstadt selbst. Der Museumsstandort Hamburg wird immer attraktiver – die bisherige „Lose-Blatt-Sammlung" muss durch ein Konzept gestärkt werden, das auch inhaltliche Kombinationsmöglichkeiten und attraktive Fußwegverbindungen vorschlägt.

G. Eine neue Veranstaltungshalle mitten in der Stadt

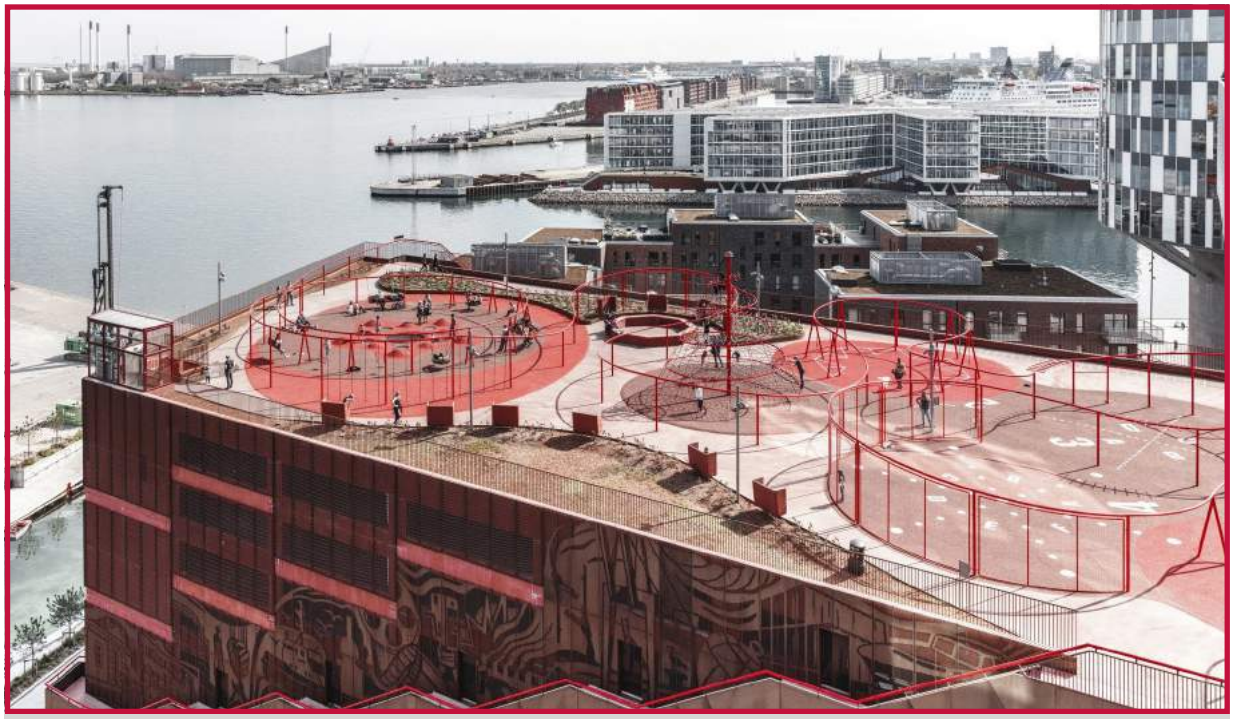
Seit Jahren braucht Hamburg dringend eine Multifunktionshalle mittlerer Größe (ca. 4.000 Plätze). Eine solche Halle ist für die umliegende Anwohnerschaft mit hohen Lärm- und Verkehrsbelästigungen verbunden, gerade auch in den Abendstunden. Das derzeitige Karstadt Sport-Gelände am Hamburger Hauptbahnhof ist prädestiniert für den **Bau einer neuen Multifunktionshalle für Konzerte, Sport- oder andere Kulturveranstaltungen**.

Es wäre ein idealer Standort: Die Multifunktionshalle wäre mit dem ÖPNV aus jeder Richtung optimal zu erreichen, würde für viel zusätzliche Frequenz in einem der weniger belebten Teile der Mönckebergstraße sorgen und es fände keine Lärm- und Verkehrsbelästigung statt. Auf dem Dach ist ein Spiel-/Sport- und Spaßangebot für Kinder und Jugendliche denkbar (zumindest in Teilen flexibel veränderbar – was immer gerade angesagt ist) sowie ein günstiges Snack- und Getränkeangebot – ein zusätzlicher Anziehungspunkt in der Innenstadt. Derzeit wird eine Konzerthalle dieser Größenordnung in Diebsteich geplant – das östliche Ende der Mönckebergstraße könnte die geeignetere Alternative sein.

H. Spiel- und Sportplätze schaffen: Nach dem Shoppen toben

Ein Blick auf die Karte macht deutlich: Trotz der stark gewachsenen Innenstadtbevölkerung sind in der Hamburger Innenstadt, außer in der HafenCity, keine Spiel- oder Sportplätze vorhanden – ein Defizit für Anwohnerinnen und Anwohner wie auch für Familien von außerhalb, die einen Ausflug in die Innenstadt gern mit einem Besuch auf dem Spiel- oder Sportplatz verbinden.

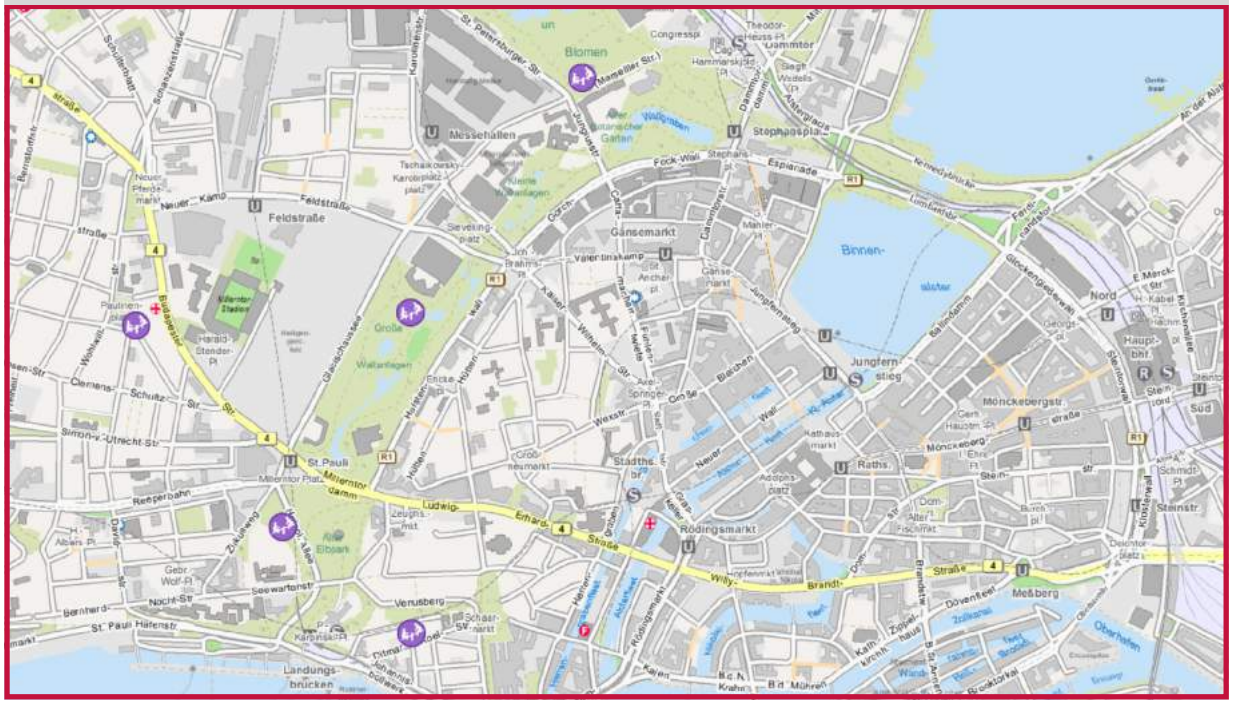
In der Innenstadt sollten deshalb ein bis zwei attraktive **Spielplätze** geschaffen werden, die ganzjährig nutzbar sind. Hierfür sind neben Außenflächen auch das Parkdeck eines Parkhauses oder ehemalige Gewerbeflächen denkbar. Hier ließe sich auch eine Indoor-Spielhalle realisieren.



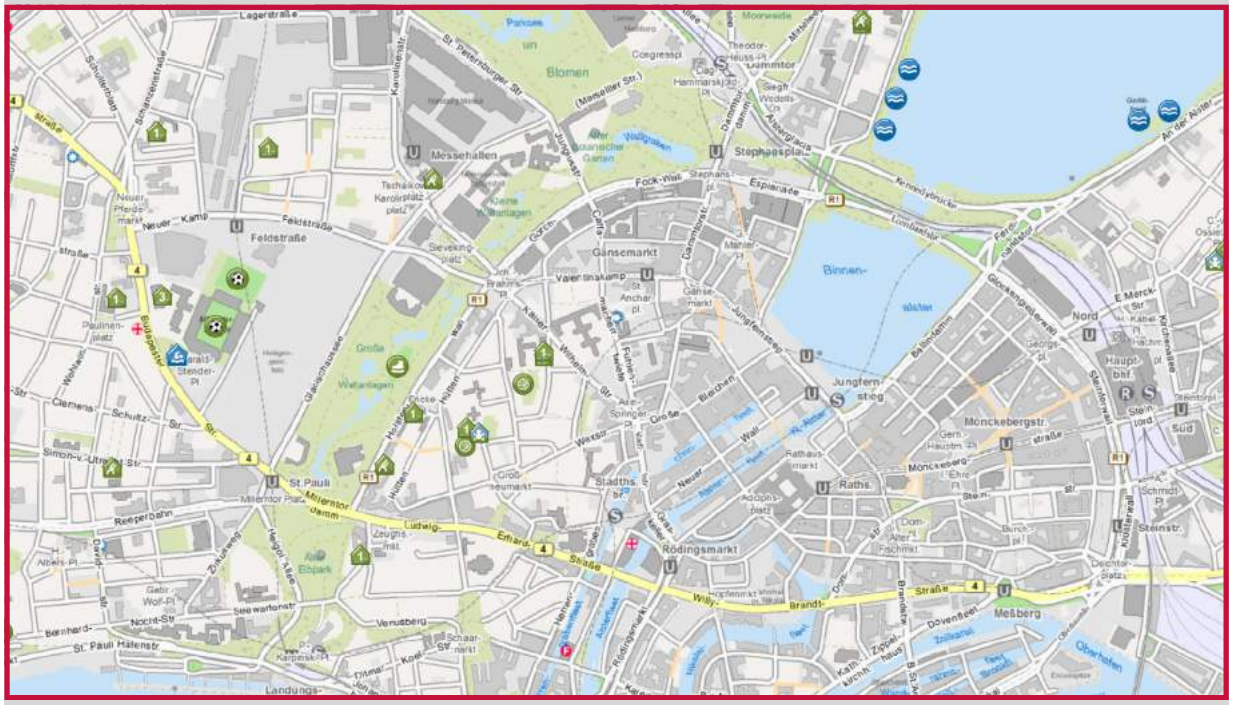
Spielplatz mit Aussicht: Parkhaus in Kopenhagen (© Rasmus Hjortshøj)

Auch das **Sportangebot** in der Innenstadt sollte ausgebaut werden. Im Jahr 2019 fanden 12 Sportevents in der Innenstadt statt, die meisten von ihnen eintägig. Das Angebot solcher Veranstaltungen sollte allerdings nur noch ganz gezielt erfolgen und dabei auch auf einen höheren „Mitmach-Faktor“ setzen, z. B. auch in Kooperation mit den ansässigen Fitness-Studios. Auch ein dauerhaftes Angebot von kleineren Sportmöglichkeiten sollte ausgebaut werden, z. B. mit Ballspielflächen, Skate-Anlagen oder innerstädtischen Kletterparcours, insbesondere in den „toten Winkeln“ abseits der großen Laufrouten.

Spielplätze



Sportplätze



Kaum Raum für Sport und Spiel in der Hamburger Innenstadt (Quelle: Active City Map - Geoportal FHH)

I. Tourismus-Marketing-Strategie

Der Hamburger Tourismus benötigt, insbesondere auch im Hinblick auf die Corona-Pandemie, zusätzliche finanzielle Mittel für das Marketing. Ziel ist es, Hamburgs Strahlkraft national und international zu entfalten – hiervon profitiert die Innenstadt ebenso wie andere Stadtteile. Um die Reichweite insgesamt zu steigern, braucht es eine passgenaue Vermarktung für die nationalen und internationalen Zielmärkte. Aktuell erhält die Hamburg Tourismus GmbH € 2,9 Mio. zusätzlich für eine demnächst zu startende **Neustartkampagne**. Viele andere Städte im Ausland sind schon jetzt dabei, die Reiseträume der Menschen mit Ideen zu füttern. Auch Hamburg muss schon jetzt wieder anfangen, für sich zu werben und braucht zumindest für die vorhergesagten nächsten drei bis vier harten Jahre **ein höheres Budget**. Umzusetzen wäre auch der Bau einer attraktiven **„Tourismus-Zentrale" als Empfangs- und Willkommensort** in der Hansestadt, kombiniert mit Flächen für Veranstaltungen, Lesungen, kleine Ausstellungen, Präsentationen von Hamburger Manufakturen, Ticketverkauf und Café. Ein guter Standort könnte das Eingangsareal der Mönckebergstraße sein – zentral direkt am Hauptbahnhof am Eingang zur City.

4. Mobilität

Mit ihrer Fläche von gerade einmal 600 Hektar bzw. sechs Quadratkilometern umfasst die Hamburger Innenstadt, bestehend aus den Stadtteilen Altstadt, Neustadt und HafenCity, nicht einmal ein Prozent der Gesamtfläche Hamburgs (75500 ha bzw. 755 km2). Grundsätzlich ist die Hamburger Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Wie können die Menschen motiviert werden, sich umweltfreundlich mit Bus und Bahn in die, durch die und aus der Innenstadt zu bewegen? Wo bedarf es auch weiterhin eines guten Stellplatzangebots für Menschen, die mit dem Auto kommen möchten oder auf ein Auto angewiesen sind? Reichen die weniger als 5.000 Parkplätze im öffentlichen Raum sowie die rund 9.000 Stellplätze in privaten Parkhäusern aus? Denn nicht nur die knapp 5.000 in den drei Stadtteilen der Innenstadt zugelassenen Pkw brauchen Stellplätze, sondern es müssen auch Stellplätze und Haltemöglichkeiten für die Lieferverkehre und die Besucher der 100 Hotels, knapp 400 gastronomischen Betriebe und mehr als 1.000 Einzelhändler vorhanden sein. Darüber hinaus muss ein digitales Verkehrsleitsystem Durchgangsverkehr weiträumig um die Innenstadt herumführen.

Auch die anstehende Umgestaltung des Hauptbahnhof-Areals ist dringend erforderlich. Dieser Bereich muss für die Menschen ein hohes Maß an Sicherheit und Aufenthaltsqualität bieten. Von hier aus müssen die diversen Teilquartiere der Innenstadt mit attraktiven Routen zu erreichen sein: zu Fuß, aber auch mit den diversen Sharing-Angeboten.

Ohnehin ist der Hauptbahnhof zentraler Knotenpunkt des Hamburger ÖPNV-Netzes und aus allen Richtungen gut erreichbar.

Die Maßnahmen:

A. Ein eigenes Verkehrskonzept für die Innenstadt

B. Erreichbarkeit der Innenstadt gezielt verbessern

C. Potenziale intelligenter Technik und innovativer Maßnahmen heben

D. Verkehrsberuhigte Bereiche für ein Mehr an Aufenthaltsqualität

E. Mehr dauerhafte Infrastruktur statt provisorischer Strukturen

F. Rad- und Fußverkehr gezielt fördern

G. Alsterdampfer: Mit dem Schiff in die Innenstadt

A. Ein eigenes Verkehrskonzept für die Innenstadt

Neben kurz- und mittelfristigen Maßnahmen bedarf es eines langfristig angelegten Verkehrskonzepts mit maßgeschneiderten Projekten für die besonderen Herausforderungen der City. Oberste Devise hierbei muss sein, dass Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik zusammen geplant und, soweit es geht, gemeinsam durchgeführt werden. Derzeit werden verschiedene Einzelmaßnahmen umgesetzt, die erhebliche negative Auswirkungen im näheren und weiteren Umfeld haben. Anstelle von Einzelmaßnahmen braucht es ein Verkehrskonzept, in dem die verschiedenen Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden. Für die neu entstehenden Problembereiche müssen frühzeitig Lösungen gefunden werden. Wenn Verkehrsachsen in ihrer Nutzung neu geplant werden, muss frühzeitig berücksichtigt werden, wo der Verkehr alternativ verbleiben soll.

Auch die **Bedürfnisse von Handwerks-, Service- und Lieferbetrieben müssen endlich eingeplant** werden. Sie müssen ihre Kunden gut erreichen können, notwendige Materialien nicht weit tragen müssen und nicht mit zusätzlicher Genehmigungsbürokratie und Kosten belastet werden. Die Stadt muss daher die Grundlage und das Forum für einen dauerhaften Beteiligungsprozess schaffen. In diesen sind die Anlieger- und Anwohnerschaft, Verbände, Unternehmen und Fachpublikum gleichermaßen einzubinden.

Das Gleiche gilt für die Bedürfnisse der Kurier-, Express- und Paketdienste, die in der Innenstadt Flächen für ihre Depots benötigen, von denen aus sie ggf. auch ihre Auslieferungen kombinieren können.

B. Potenziale intelligenter Technik und innovativer Maßnahmen heben

Digitalisierung und technischer Fortschritt bieten kontinuierlich neue Möglichkeiten, Mobilität besser zu organisieren. Bisher wird dieses Potenzial in Hamburg nicht ausgeschöpft.

Wesentliche Grundvoraussetzung für den Einsatz intelligenter Technik ist ein kostenloses, leistungsfähiges WLAN in der gesamten City, damit Besucher und Besucherinnen die Angebote auch wahrnehmen.

Parallel zu aktuellen technologischen Entwicklungen müssen Netze und Strukturen in der Stadt entwickelt werden, so dass zukünftig die Optionen der Smart City auch wirklich genutzt werden können.

In Vorbereitung auf den ITS-Kongress im Herbst 2021 hat Hamburg schon in den letzten Jahren ein Feld für neue Mobilitätsideen eröffnet. Einiges davon lässt sich – u. U. in veränderter, angepasster Weise – auch zukünftig nutzen. So könnten auf ausgewählten Routen kleinere, **elektrisch betriebene, automatisiert fahrende Shuttle-Services** die Menschen von A nach B bringen. Dafür eignen sich bspw. die Strecken zwischen Hauptbahnhof und Rathaus, zwischen Rathaus und HafenCity oder zwischen Dammtor-Bahnhof und Mönckebergstraße. Auch bereits bestehende Angebote wie z. B. der **Shuttle-on-Demand-Anbieter MOIA** könnten ihre Angebotspalette diesbezüglich gezielt erweitern. So könnten feste Shuttle-Routen zwischen den Hauptzielen in der Innenstadt und den Verkehrsknotenpunkten an deren Rändern Verkehrsströme effizient lenken. Diese kleineren und leiseren Busse stören Fußgänger und Radfahrer weitaus weniger als die großen Doppelgelenkbusse.

In diesem Rahmen sollten speziell der Dammtor-Bahnhof sowie die Haltestellen Elbbrücken und Landungsbrücken zu verkehrsmittelübergreifenden Fortbewegungsknotenpunkten, sogenannten **Mobility Hubs**, weiterentwickelt werden.

ITS World Congress Hamburg

C. Parkraumkonzepte für die Innenstadt weiterentwickeln

Innenstadt ist nicht nur Shopping: Es gibt vor Ort viele Arztpraxen, Notariate, Sportstudios und Arbeitsplätze in den verschiedensten Unternehmen. Schon heute nutzen viele Menschen für ihre Fortbewegung den öffentlichen Nahverkehr oder das Fahrrad. Als CDU wollen wir sicherstellen, dass die Hamburger Innenstadt zu allen Anlässen und für alle Menschen gut und einfach erreichbar ist – egal, mit welchem Verkehrsmittel sie kommen – auch mit dem Auto.

Um die Hin- und Rückfahrt in die City mit dem Auto so einfach wie möglich zu machen, müssen die 2014 **eingeführten abschreckenden P+R-Gebühren** zurückgenommen werden und die **P+R-Stellplatzkapazitäten** an den Haltestellen in den äußeren Stadtteilen **deutlich erhöht werden**. Oberirdischer Parkraum kann und muss durch **Quartiersgaragen** unterirdisch ersetzt werden. Außerdem gilt es, das **Preisniveau der Parkhäuser im City-Bereich erschwinglich** zu halten und nicht zu einem Luxusgut zu machen. Wichtig ist auch die Einführung eines digitalen Parkleitsystems, das Autofahrer und Autofahrerinnen rechtzeitig und auf direktem Wege zu Parkhäusern mit freien Plätzen leitet.

D. Verkehrsberuhigte Bereiche für ein Mehr an Aufenthaltsqualität

Verkehrsberuhigung trägt gerade in kleinteiligen Gebieten zur Aufenthaltsqualität bei. Trotzdem sind solche Maßnahmen häufig sehr umstritten. Damit sie gelingen, bedarf es der Beteiligung der Betroffenen, insbesondere der Einbindung der Gewerbetreibenden, und eines attraktiven Gestaltungskonzepts sowie einer soliden Planung, wie der Verkehr zukünftig geleitet werden soll. Potenzialgebiete müssen systematisch identifiziert, die verkehrlichen Auswirkungen abgeschätzt und eingeplant werden.

E. Mehr dauerhafte Infrastruktur statt provisorischer Strukturen

Derzeit entwickelt sich die Hamburger Innenstadt zu einer Ansammlung von Provisorien und Einzelmaßnahmen. Stattdessen müssen Trassen wie der Jungfernsteig in ein **Gesamtkonzept für das gesamte Umfeld eingebettet** und mit guter, der Umgebung angepasster Gestaltung aufgewertet werden. Dies gilt nicht nur für den Bereich Jungfernstieg, sondern ganz zentral auch für die Mönckeberg- und die Steinstraße, falls die Umnutzungen nach Abschluss der Testphase beibehalten werden. Die Mönckebergstraße ist sehr breit, sie muss baulich entsprechend ihrer neuen Funktionalität umgestaltet werden. Ein **Gestaltungswettbewerb** sollte ein Konzept und Ideen generieren, das der Dimension der Straße und den Bedürfnissen aller, die diesen Bereich nutzen bzw. dort Eigentum besitzen oder mieten, gerecht wird.

Auch der **Bezug zum Hauptbahnhof** sowie zur neuen Kommunaltrasse Steintorbrücke muss in dem langfristig angelegten Konzept berücksichtigt werden.

F. Rad- und Fußverkehr gezielt fördern

Die Berücksichtigung von Lärmschutz, Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit wird immer wichtiger bei der Verkehrsplanung. Unter diesen Gesichtspunkten sind insbesondere Zufußgehen und Radfahren ideale Fortbewegungsarten. Im hochverdichteten Innenstadtbereich muss sichergestellt werden, dass sich beide Gruppen sicher und konfliktfrei fortbewegen können. Für Fußgänger bedeutet das, dass **Wegeverbindungen nicht nur gut ausgeschildert,** sondern auch **optimal instand gehalten** werden müssen – Fußwege dürfen keine Stolperfallen sein.

Für den Radverkehr sollte das bereits vor Jahren vom CDU-Senat erdachte **Veloroutennetz in der Innenstadt** fertiggestellt werden. Für sensible Stellen müssen Schutzkonzepte für Fußgänger entwickelt, umgesetzt und attraktiv gestaltet werden. Für bislang **nicht-stationäre Leihsysteme von Fahrrädern und E-Scootern muss ein Netz fester Sammelpunkte** eingerichtet werden. Die Standorte werden durch eine vorgeschaltete Testphase ermittelt, in der die Nutzungsdaten für den Innenstadtbereich gezielt analysiert werden.

G. Alsterdampfer: Mit dem Schiff in die Innenstadt

1983 wurde die Linienschifffahrt auf der Alster leider eingestellt. Die Buslinien 5 und 6 sind im Berufsverkehr überlastet. Eine attraktive Alternative wäre es, die in den Hauptverkehrszeiten ohnehin vor Anker liegenden Schiffe der Alsterflotte im Berufsverkehr als Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs einzusetzen, ähnlich den HVV-Fähren auf der Elbe. Die Schiffe sind leistungsfähig, umweltschonend, kosteneffizient und können die überlasteten Buslinien wirkungsvoll entlasten. Für Gäste der Stadt, Familien und ältere Menschen mit Kindern stellt der Weg auf dem Wasser eine besonders attraktive Alternative dar.

5. Wohnen

Schon heute wohnen rund 15.000 Hamburgerinnen und Hamburger in Altstadt, Neustadt und HafenCity (HH-gesamt: 1,89 Mio. Menschen). Sie verteilen sich auf 12.300 Haushalte in mehr als 11.000 Wohnungen in 900 Wohngebäuden. Weitgehend unbekannt ist, dass der Anteil der Sozialwohnungen in Alt- und Neustadt mit 12,3 Prozent bzw. 17,2 Prozent deutlich über dem stadtweiten Wert von 8 Prozent liegt, selbst in der oft als elitär bezeichneten HafenCity liegt dieser Anteil mit 7,3 Prozent nur minimal unter dem Hamburger Durchschnitt.

Trotzdem fehlt es in großen Teilen der Innenstadt an Urbanität, die sich nur aus dem Mix von Wohnen, Arbeiten und Leben auf den Straßen ergibt. Während bspw. die Neustadt mit einer Dichte von 5.642 Bewohnerinnen und Bewohnern je km2 deutlich über dem Hamburger Durchschnitt (2.515 Menschen/km2) liegt, liegen die Altstadt mit 1.807/km2 und die HafenCity mit 2.030/km2 klar darunter. Und während in den vergangenen 20 Jahren in der Innenstadt einerseits die Zahl der Wohngebäude um 42 auf 852 gestiegen ist und die Zahl der Wohnungen in diesem Zeitraum um über 3.000 auf rd. 11.000 deutlich zugenommen hat, ist der Wohnanteil am gesamten Immobilienmix der Innenstadt sogar gesunken und beträgt nur noch 0,335 Prozent.

Derzeit lässt sich in der Innenstadt eine zweigeteilte Entwicklung erkennen: Während der Leerstand bei innenstädtischem Wohnraum seit 2016 bis 2020 von rd. 2.500 m2 in 29 Wohneinheiten (WE) auf 550 m2 in gerade einmal 5 WE zurückgegangen ist, nimmt der Leerstand im Bereich Gewerbeimmobilien rasant zu. Über 19 Prozent bzw. fast ein Fünftel der Gewerbeflächen standen in der Innenstadt Ende 2020 leer. Zum Vergleich: 2016 waren es im selben Gebiet nur etwas mehr als 3 Prozent. Die Aufgabe und Veräußerung der Immobilien von Karstadt Sport und Galeria Kaufhof am Entree der Mönckebergstraße haben auch einer breiteren Öffentlichkeit den Strukturwandel in der Innenstadt ins Bewusstsein gerufen, der deutschlandweit bereits seit mindestens einem Jahrzehnt in wachsendem Maße um sich greift. Die Hamburger Innenstadt stellt hierbei keine Ausnahme dar.

Um den von allen Seiten geforderten Nutzungsmix bzw. eine größere Urbanität in der Innenstadt zu erreichen, müssen gezielte Maßnahmen ergriffen werden, die mehr Wohnungen schaffen.

Die Maßnahmen:

A. Wohnen immer mitdenken

B. Umwidmung von Gewerbe- in Wohnflächen, Strukturwandel bei Büroflächen und Homeoffice als Chance begreifen

C. Zukunftsorientierte Wohn- und Nutzungskonzepte umsetzen

D. Altersgerechtes Wohnen auch in der City fördern

E. Wohnen muss Parken mitdenken

A. Wohnen immer mitdenken

Wohnen als Nutzung hat bei der innerstädtischen Immobilienentwicklung in den vergangenen Jahrzehnten nur eine Nebenrolle gespielt. Während Bestandsbauten wie die Kaufhäuser von Karstadt und Galeria Kaufhof schwer oder nur mit immensem finanziellen Aufwand in Wohnraum umgewandelt werden können, stellt sich dies bei neuen Projekten komplett anders dar. Daher muss bei sämtlichen **Neubauprojekten in der Innenstadt zukünftig das Thema Wohnen** konsequent mitgedacht und, wenn möglich, auch mit eingeplant werden. Die rechtlichen Bedingungen für die Umnutzung von Gebäuden müssen erleichtert und Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse beschleunigt werden.

Für die Umgestaltung der Innenstadt braucht es die Kooperation und Unterstützung aller, die dort Immobilien besitzen oder diese aktuell nutzen. Gerade wenn es um innovative Lösungen für Bestandsgebäude geht, werden nur gemeinsame Anstrengungen zu guten Lösungen führen. Um die Wohnungsbaupotenziale sowie die Möglichkeiten neuartiger Nutzungsformen in der Innenstadt maximal nutzen zu können, setzt sich die CDU für **Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP)** zwischen der Stadt und privaten Investoren ein. Parallel zu einem erhöhten Wohnanteil in der Innenstadt muss auch die entsprechende Infrastruktur mitgeplant werden. Dies gilt für Schulen und Kitas, Polizeidienststellen und soziale Einrichtungen, aber auch für Ladesäulen für E-Autos.

B. Umwidmung von Gewerbe- in Wohnflächen, Strukturwandel bei Büroflächen und Homeoffice als Chance begreifen

Die Krisen im Gewerbe- und Bürosegment, die die Hamburger Innenstadt voll erfasst haben, sind auch eine Chance. So sollten in Frage kommende Büro- und Gewerbeflächen in Wohnraum umgewandelt werden. Hierfür sollte ein entsprechender Förderfonds der FHH aufgelegt werden. Voraussetzung dafür sind Umwidmungen entsprechender Flächen. Gerade ältere und nach heutigen Standards unattraktive Büroräume sind von Leerstand bedroht und bieten Potenziale für Umnutzungen. Würden diese in Wohnraum umgewandelt, könnte die Durchmischung dieser Stadtteile erheblich gestärkt werden.

Dazu kann auch die Einrichtung sogenannter **„Co-working Spaces“ als „Homeoffice in der Nachbarschaft“** beitragen.

C. Zukunftsorientierte Wohn- und Nutzungskonzepte umsetzen

Mehr Urbanität und Lebendigkeit in der Hamburger Innenstadt setzt sozial und altersmäßig gut durchmischte Quartiere voraus. In Partnerschaft mit den Wohnungsbauträgern gilt es, innovative Bauprojekte zu entwickeln, die diese Durchmischung und eine lebendige Nachbarschaft ermöglichen. Hierzu gehören neben einer spannenden Architektur zukunftsorientierte Wohn- und Nutzungskonzepte, z.B. im boomenden Segment des „generationenübergreifenden Wohnens“. Die gesellschaftlichen Strukturen verändern sich, auch in Hamburg. Dementsprechend sind Wohnformen gefragt, die es Menschen verschiedener Altersgruppen, Familien, Singles und Paaren ermöglichen, individuell zu wohnen und sich doch in gemeinsam genutzter Infrastruktur zu begegnen und gegenseitig zu unterstützen, z.B. in sog. „Clusterwohnungen“, Co-Living-Projekten als Büro- und Wohngemeinschaft oder Mehrgenerationen-WGs oder -Häusern. Auch die gezielte Ansiedlung von Teilen der Universität in der Innenstadt kann neue Impulse setzen, junge Menschen anziehen und für mehr Lebendigkeit sorgen.

D. Altersgerechtes Wohnen auch in der City fördern

Diese speziellen Wohnangebote werden in Hamburg derzeit vor allem in Stadtteilen außerhalb der Innenstadt und der Bezirkszentren errichtet. Dabei möchte nicht jeder ältere Mensch zwangsläufig ruhig und im Grünen wohnen. **Die Angebote für altersgerechtes Wohnen** rund um Ku´damm und Tauentzienstraße in Berlin sind sehr beliebt – viele schätzen es, mit ein paar Schritten **mitten im quirligen Leben zu sein und Kunst, Kultur und vielfältigen Einzelhandel** schnell zu erreichen. Die Hamburger Innenstadt bietet bisher nichts oder zu wenig für diese Altersgruppe, die aber durchaus von bedeutender Größe ist und weiter ansteigt. Laut Prognose der Bevölkerungsvorausberechnung wird die Bevölkerungszahl Hamburgs bis 2040 (ggü. 2017) um 157.000 Personen wachsen, v. a. in der Altersgruppe ab 65 Jahren. Zudem ist die ältere Generation heute mobil, zudem verfügen viele Rentnerinnen und Rentner über einen großen finanziellen Spielraum. **Altersgerechtes Wohnen in der Innenstadt** tritt zudem dem Trend der Vereinsamung im Alter entgegen und trägt umgekehrt zu einer Belebung der innerstädtischen Quartiere bei.

E. Wohnen muss Parken mitdenken

Seit 2011 sind in Hamburg rund 3.500 öffentliche Pkw-Stellplätze ersatzlos verloren gegangen. Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der in Hamburg zugelassenen Pkw allerdings um über 80.000 bzw. mehr als zehn Prozent gestiegen. Dieses Missverhältnis hat sich vor allem auf die Stadtteile und Quartiere der Innenstadt massiv ausgewirkt. Parksuchverkehre haben zugenommen, gefährliches Zweite-Reihe-Parken ist vielerorts an der Tagesordnung.

Die Ausweitung innerstädtischen Wohnens muss daher Hand in Hand mit einer **gezielten Schaffung von Parkmöglichkeiten** begleitet werden. Aufgrund der speziell in der Innenstadt vorhandenen starken Flächenkonkurrenz setzen wir uns dem Beispiel Zürichs folgend dafür ein, Parkraum verstärkt unter die Erde zu verlagern. Dort, wo mehr Wohnen entsteht, müssen auch **Quartiersgaragen** geschaffen werden, durchaus in Kombination mit anderen Nutzungen, z. B. Spielplätze auf dem Dach. Darüber hinaus muss die 2013 von der SPD abgeschaffte **Stellplatzabgabe** wieder eingeführt werden.

6. Umgestaltung | Grün | Wasser

Architektur, Bäume und Grün, Wasser und Brunnen – diese Elemente bestimmen die Aufenthaltsqualität einer Stadt. Die Hamburger Innenstadt hat viel davon, ist aber kein einheitliches Ensemble: HafenCity, Rathausmarkt und Domplatz, Gänsemarkt und Mönckebergstraße, Backstein-Erbe, Stahl- und Glasarchitektur, die umstrittenen Bauten der siebziger und achtziger Jahre – die Stadt präsentiert sich sehr unterschiedlich. Hinzu kommen breite Ost-West-Verkehrsachsen, die attraktive Wegeverbindungen zwischen den verschiedenen Teilen behindern. Andererseits gibt es Wasserachsen, die wunderbare Querverbindungen zwischen Teilbereichen herstellen, im Bewusstsein der Menschen und der Optik der Stadt aber viel zu wenig präsent sind. In Anbetracht der wachsenden HafenCity wird es immer wichtiger, diesen neuen Teil der Innenstadt mit dem alten Bereich zu verknüpfen. Die Stärkung der Achsen sollte ursprünglich im Zuge des Projekts „Olympische Spiele“ erfolgen, nach dessen Scheitern wurde daran nicht weiter gearbeitet. Zur Stärkung aller Bereiche der Innenstadt sollte dieses Thema nun dringend angegangen werden: Es bildet die innerstädtische Identität viel stärker heraus und die Stadt wird für Einheimische und Gäste viel stärker als Einheit erlebbar.

Die Maßnahmen:

A. Mehr Verbindungen schaffen: Das Dreieck Rathaus, Landungsbrücken und HafenCity

B. Schneisen schließen: Untertunnelung Willy-Brandt-Straße

C. Plätze – Anziehungs- und Treffpunkte gestalten

D. Wasser – Hamburgs Markenzeichen

E. Alsterpromenade

F. UNESCO Weltkulturerbe

G. Mehr Grün wo immer möglich – Plätze, Fassaden, Dächer und Wege

A. Mehr städtebauliche Verbindungen schaffen: Das Dreieck Rathaus, Landungsbrücken und HafenCity

Die Distanzen zwischen Rathaus, HafenCity und Landungsbrücken sind gering, eigentlich sind es nur kleine Spaziergänge, die z. T. auch jetzt schon als Querverbindungen ausgeschildert sind. Trotzdem kennen nur wenige den Elbe-Alster-Weg (und noch weniger nutzen ihn) und viele andere Verbindungswege sind einfach nur Gehrouten zwischen den Arealen. Diese Achsen müssen attraktiv hervorgehoben werden – auch unter verkehrlichen Gesichtspunkten – und gestalterisch akzentuiert werden.

Hierzu braucht es einen **Wettbewerb** mit Architekten und Verkehrsplanern mit dem Ziel, die Teilquartiere der Innenstadt durch attraktive Gestaltung und unter Optimierung der verkehrlichen Situation im Rahmen der bestehenden Situation miteinander zu verbinden, zum Beispiel vom Hopfenmarkt zum Miniaturwunderland, Alstertor zur Hamburger Kunsthalle und vom Rathausmarkt zum Burchardplatz.

Insbesondere für die stark frequentierten Ost-West-Verkehrsachsen sollten **neue Querungsmöglichkeiten** geprüft werden. Eine Option können sogenannte **„Skywalks“** oder auch eine grüne Hochtrasse sein, die an neuralgischen Punkten die Mobilität zu Fuß, mit dem Rad und für bewegungseingeschränkte Personen erheblich verbessern könnten. Zudem sind sie in sich eine Attraktion.

B. Schneisen schließen: Untertunnelung Willy-Brandt-Straße

Die bestehende Situation der Innenstadt ist leider auch durch große Verkehrsachsen geprägt, die teilweise wie eine Barriere wirken. Daher wird seit Jahren immer mal wieder die **Untertunnelung der Willy-Brandt-Straße** diskutiert. Erhebliche finanzielle Ressourcen sind erforderlich und die Umsetzung wird eine langwierige belastende Baumaßnahme sein. Aber gerade diese Maßnahme **wird einen deutlichen Qualitätssprung für den gesamten innerstädtischen Bereich bedeuten und Trennlinien zwischen Quartieren aufheben**.

Gestaltung des Deckelbereichs Willy-Brandt-Straße (Quelle: eigene Darstellung)

Eine Gestaltung des Deckelbereichs mit Bäumen und Grün wird das **Stadtklima und die Aufenthaltsqualität** deutlich verbessern. Untertunnelungsprojekte anderer Städte zeigen, welche immensen Verbesserungen sich erzielen lassen. Hamburg muss dieses Projekt jetzt ernsthaft angehen, damit die Innenstadt baldmöglichst von den positiven Effekten profitiert.

C. Plätze – Anziehungs- und Treffpunkte gestalten

Plätze sind attraktive Aufenthalts- und Erlebnisorte in einer Stadt. Traditionell Treffpunkt von Händlern und Märkten sind sie auch heute noch ein Anziehungspunkt und jedes Jahr Bühne der Weihnachtsmärkte. Sie sind besonders dann beliebte Treffpunkte, wenn sie attraktiv gestaltet sind und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, wenn dort etwas Interessantes erlebt oder in schöner Atmosphäre entspannt werden kann.

Sie können **Ruhezonen sein und Raum zum Spielen** bieten, ohne dass sie gleich einen Spielplatz bieten müssen. Die Hamburger Innenstadt hat viele kleinere und größere Plätze, auf einem der schönsten – dem Burchardplatz – wird geparkt, auf den meisten ist außerhalb der Weihnachtszeit nichts los. Es braucht ein Konzept für diese Plätze, das **die Funktion und Nutzung der Plätze in den Mittelpunkt** stellt und dann die Gestaltung in den Fokus nimmt. Auch die **Beziehungen der Plätze** untereinander muss im Konzept mitgedacht werden, im Hinblick auf Veranstaltungskonzepte, aber auch hinsichtlich der Wegeverbindungen. Mit **geschickter Gestaltung und Ausschilderung werden so auch B-Lagen besser sichtbar** und erreichbarer. Möglichst viele Plätze sollten **flexibel nutzbar** sein, immer auch genügend Versorgungsinfrastruktur vorsehen (Anschlüsse für Strom, Wasser, zusätzliche Beleuchtung). Pflege und Instandhaltung müssen bereits in der Planung mitgedacht werden.

D. Wasser – Hamburgs Markenzeichen

Die Alster, die Fleete, die Elbe, der Hafen – das ist für viele der besondere Reiz der Hansestadt Hamburg. Abgesehen von Rundfahrten dienen unsere Wasserflächen im Wesentlichen zur Entspannung am Ufer, was aus Sicherheitsgründen in weiten Teilen so bleiben muss. Rund um die Binnenalster lässt sich jedoch gestalterisch noch vieles machen. Mit der Schließung des Jungfernstiegs für den Durchgangsverkehr und dem Umbau des Ballindamms ist eine Situation entstanden, die in Hamburgs bester Lage noch auf **eine abgestimmte Gestaltung – städtebaulich und funktional –** wartet. Statt den Ballindamm und seinen attraktiven Gehweg entlang der Binnenalster mit Food Trucks und Aktionen zu bespielen, plädieren wir nach wie vor für **die Alsterpromenade an den Ufern in unmittelbarer Nähe zum Wasser und mit Aussicht auf die Alsterfontäne** und die schönen Fassaden der anliegenden Gebäude.

Brunnen und Wasserspiele verschönern nicht nur die Stadt, sondern wirken wie ein Magnet. Sie sind unterhaltungsintensiv, deshalb verzichten immer mehr Städte auf dieses wichtige Gestaltungselement. Allein schon die Tatsache, dass es täglich viele Menschen zum versteckt liegenden Rathausbrunnen zieht, zeigt, dass das ein Fehler ist.

Bei der künftigen Gestaltung der Plätze sollten zumindest vereinzelt wieder **Wasser- und/oder Brunnenelemente** zum Einsatz kommen. Dabei sollte **strategisch** vorgegangen werden: Wohin sollen mehr Menschen gezogen werden, welche Wegebeziehungen können dabei aufgewertet werden – dies hilft auch bei der **Aufwertung von B-Lagen oder „toten Winkeln“**.

E. Alsterpromenade

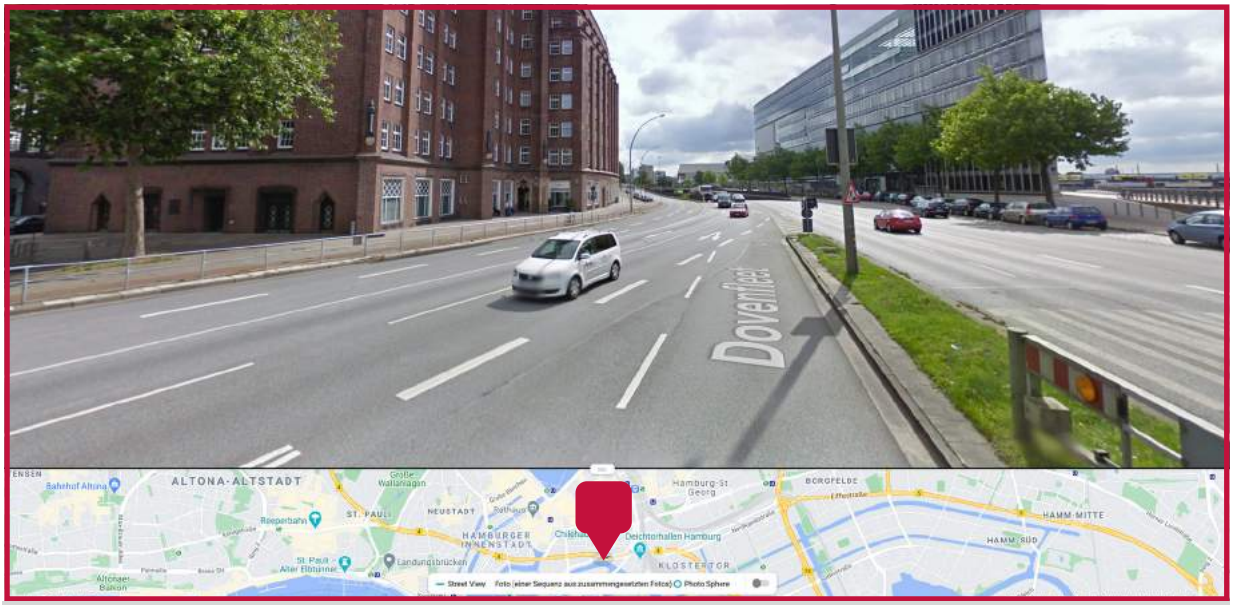
Die Hamburger CDU verfolgt die Umsetzung des im Jahr 2018 präsentierten Alsterpromenaden-Konzepts. Die Idee: Bisher ist die Binnenalster schwer zugänglich und in vielerlei Hinsicht ungenutzt. Künftig soll sie gemeinsam mit dem Jungfernstieg ein neuer Anziehungspunkt für den Tourismus und die Hamburger Bevölkerung sein und so ihren Teil zur Belebung der Innenstadt beisteuern: Direkt am und auf dem Wasser kann dann auf einer neuen Alsterpromenade entspannt, flaniert und gegessen werden. Hierfür sollen die bestehenden Steganlagen auf bis zu 500 Meter Länge verlängert und mit zusätzlichen Pontons auf bis zu 14 Meter verbreitert werden. So entsteht Platz für Gastronomiebetriebe, zum Genießen und zum Flanieren. Auch ein Strandclub und Anlegestellen für Boote sollen vor Ort entstehen.

Alsterpromenade (© Architekturbüro Fehmi Dere, Illustration: Jan Morische)

F. UNESCO Weltkulturerbe

Die UNESCO hat die Hamburger Speicherstadt und das Kontorhausviertel zum Weltkulturerbe ernannt. Die Speicherstadt wurde zwischen 1885 und 1927 in drei Bauabschnitten auf einer Inselgruppe in der Elbe errichtet, ist bis heute unverändert in historischer Gestaltung erhalten und stellt das größte zusammenhängende, einheitlich geprägte Speicherensemble der Welt dar.

Mit der Auszeichnung zum Weltkulturerbe ist die Stadt Hamburg die Verpflichtung eingegangen, das historisch bedeutsame Erbe zu pflegen und für Besucher erlebbar zu machen. Hierbei bleibt die Hansestadt bisher unter ihren Möglichkeiten: Gerade die Verbindung des Kontorhausviertels mit Chilehaus und Speicherstadt leidet unter einer Hauptverkehrsachse. Die Willy-Brandt-Straße mit der Einmündung des Straßenzugs Dovenfleet schafft eine besonders trennende, unattraktive Situation, die verhindert, dass die Bezüge überhaupt wahrgenommen werden. Südlich des Chilehauses dominiert der Verkehr. Die Untertunnelung der Willy-Brandt-Straße würde auch hier die Möglichkeit schaffen, einen attraktiven Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Hier könnte auch geprüft werden, ob eine weitere oder deutlich breitere Brücke für eine erhöhte Konnektivität sorgt. Aber auch kurzfristig sollte geprüft werden, welche Verbesserungen im Bestand möglich sind. Ein Ideenwettbewerb mit Studierenden verschiedener Fächer (Architektur, Stadtplanung, Design, aber auch Garten- und Landschaftsplanung) könnte Anregungen erzeugen, die die Situation verbessern und die Bezüge deutlicher werden lassen. In jedem Fall muss die Ausschilderung verbessert werden und das Weltkulturerbe Teil der neu zu entwickelnden App sein.



Verkehrsachsen zerschneiden Weltkulturerbe (© Google Maps Streetview)

G. Mehr Grün wo immer möglich – Plätze, Fassaden, Dächer und Wege

Hamburg gilt als eine grüne Stadt – in der HafenCity und der Innenstadt findet man allerdings weniger Bäume und Grünflächen als in anderen Bereichen. In den letzten Jahren sah man hier und dort private Initiativen, die z. B. am Neuen Wall mit „Bäumen in Töpfen“ für mehr Grün sorgen. Beim neu gestalteten Adolphsplatz wurde jedoch wieder auf jegliches Grün verzichtet und auch der Domplatz beinhaltet wenig Grün. Das ist ein Fehler, denn mehr Grün im innerstädtischen Bereich schafft nicht nur eine s**chönere Atmosphäre und mehr Aufenthaltsqualität**, sondern sorgt auch für ein besseres Stadtklima. Auch die Sommer im Norden werden im Rahmen des Klimawandels wärmer und trockener – insofern müssen systematisch **mehr Bäume, Sträucher, Hecken und Grünflächen bei allen Bau- und Gestaltungsmaßnahmen** eingeplant werden. Hecken können Wegverbindungen markieren, begrünte Fassaden verbessern das Mikroklima, schaffen Hingucker und erzeugen Aufmerksamkeit für das, was möglich ist. Falls ausgesuchte Straßen in der Innenstadt dauerhaft ohne Bus- und Autoverkehr bleiben, sollte auch hier zusätzliches Grün aus ökologischen und stadtklimatischen Gründen ein wesentliches Gestaltungselement vor Ort sein. Der Freiraum der Mönckebergstraße ließe sich mit einem grünen „Band“ in der Mitte attraktiv aufwerten: **Die Versiegelung vor Ort wird aufgehoben**, stattdessen finden sich hier **wasserdurchlässige Wege, Sträucher, Hecken, Blumen, Bänke und kleinere Spielmöglichkeiten für Kinder** – es bildet sich mitten in der Stadt eine grüne Oase. Auch hier sollte die Stadt systematisch alle beteiligen, die vor Ort private Immobilien besitzen oder hier investiert haben. Und auch hier bietet es sich an, einen Gestaltungswettbewerb durchzuführen und vielleicht mit einem Leuchtturmprojekt zu beginnen.

Begrünung der Mönckebergstraße Blickrichtung Westen (Quelle: eigene Darstellung)

CDU-Bürgerschaftsfraktion

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg
Telefon: 040 – 428 31-1382

rathaus@cdu-hamburg.de
www.cduhh.de