

HAMBURG BESSER MACHEN





»Ich möchte Hamburg besser machen, damit die Menschen hier weniger nebeneinander, sondern mehr miteinander leben.«

Maria Kruskop, Studentin der Sozialpolitik und Zukunftsbotschafterin bei »Hamburg besser machen«, Barmbek

»Hamburg, meine Perle, du wunderschöne Stadt« – denkt man an Hamburg und seine reizvollen Ecken, kommen einem diese Zeilen eines stadtbekanntes Liedes wie selbstverständlich in den Sinn ... Die Landungsbrücken, die Alster oder auch die Feiermeile Reeperbahn sind nur wenige der zahlreichen Besonderheiten, die Hamburg ausmachen. Darüber hinaus haben wir uns die Frage gestellt: Was würden die Hamburger Bürgerinnen und Bürger besser machen (können), wenn sie denn die Möglichkeit hätten?

An manchen Tagen erleben wir den urbanen Alltag mit Momenten, die uns auf die Nerven gehen: Vielleicht stehen wir auf dem Weg zur Arbeit wieder einmal mit dem Auto im Stau – inmitten eines ohrenbetäubenden Hupkonzerts. Oder aber wir sind der Fahrradfahrer, der an einer Ampel beinahe von einem herannahenden Lkw übersehen wird. Vielleicht wohnen wir im Speckgürtel der Hansestadt und verpassen gerade den Bus und somit den Anschluss an die nächste S- oder U-Bahn. Oder wir halten möglicherweise einen Brief vom Vermieter in den Händen, der eine saftige Mieterhöhung ankündigt – und uns erst mal den Tag vermiest.

Vielleicht ärgern wir uns auch über den achtlos weggeworfenen Plastikmüll im Park nebenan. Oder aber wir hasten gerade in Eile an einem im Eingang eines Kaufhauses liegenden Obdachlosen vorbei und versuchen dieses Bild aus unserem Gedächtnis zu verbannen.

Dies alles sind Momente, die jeder von uns in dieser oder ähnlicher Form schon mal erlebt hat und die uns alle irgendwie wurmen, aber die wir auch einfach als gegeben hinnehmen. Was aber würden wir ändern, wenn wir es könnten? Und wie?

Wir sind zu den Menschen in die Stadtteile gegangen, um von ihnen zu erfahren: Was sind ihre Themen, was wünschen sie sich für Hamburg und wie würden sie diese tolle Stadt noch viel toller machen?

Unser Projekt »Hamburg besser machen« hat wirklich Früchte getragen – und wir freuen uns riesig über die große Beteiligung. Auf den folgenden Seiten bilden wir den Konsens dieser vielen, vielen Rückmeldungen, Diskussionen und Handlungsempfehlungen ab.

Herzlichen Dank für alle Beiträge,
Ihr Projekt-Team »Hamburg besser machen«

Inhalt

- 2 Einleitung
- 3 Idee
- 4 Meilensteine
- 6 Zahlen
- 8 Impressionen
- 10 Per Rad in die Zukunft
- 12 Hamburg autofrei
- 14 ÖPNV für alle
- 16 Soziales Miteinander
- 18 Digitalisierung gestalten
- 20 Wohnraum der Zukunft
- 22 Mehr Grün, mehr Nachhaltigkeit
- 24 Mehr Kunst, Kultur, Sport
- 26 Bürger beteiligen

* Um einen besseren Lesefluss zu generieren, verzichten wir in Teilen auf das sprachliche Gendern.



HAMBURG BESSER MACHEN

»Hamburg sollte endlich komplett autofrei werden!« – »Das geht auf keinen Fall. Ich brauche mein Auto beruflich und muss schnell von A nach B kommen.« – »Ich habe Kinder, und das geht nicht ohne Auto.« – »Aber hallo! Man kann Kinder auch mit dem Fahrrad in den Kindergarten oder zur Schule bringen ...«

»Hamburg besser machen« heißt das Projekt, welches gemeinsam von der Körper-Stiftung und ZEIT:Hamburg ins Leben gerufen wurde: Eingeladen waren alle Hamburger Bürger, um Ideen für ein noch lebenswerteres Miteinander in der Hansestadt zu entwickeln. Mit Unterstützung weiterer Unternehmenspartner konnten sich alle Teilnehmer im Zeitraum von Februar bis Anfang Juni 2019 mit ihren individuellen Verbesserungsvorschlägen dazu äußern.

Die Quintessenz des Projekts: gemeinsam Ideen entwickeln. Die Bürger sollten in Gesprächen, im Voting online, Einsendungen per Post oder auch in themenspezifischen Workshops zu einem Konsens finden. Durch dieses Vorgehen sollte den Beteiligten auch die Lokalpolitik in Form der Bürgerbeteiligung nähergebracht werden. In dem Prozess der Konsensfindung waren sogenannte »Zukunftsbotschafter« eingebunden, die ehrenamtlich an dem Projekt mitwirkten. Alle an den Stadtteilgesprächen Beteiligten waren aufgefordert, an den Themenworkshops (Akademien) mitzuwirken.

Die Kategorisierung der diskussionswürdigen Themen war folgende: Fahrradfahrer, Autofahrer, Kultur, Soziales,

ÖPNV, Wirtschaft, Sport, Umwelt, Fußgänger, Kunst, Wohnen und andere.

Auf den Seiten 10 ff. sind die Ergebnisse aus den Gesprächen, Votings und Workshops und die damit einhergehenden Handlungsempfehlungen näher erläutert. Sicherlich erzeugten einige Themen mehr Diskussionen als andere, und bei manchen ist der mögliche Handlungsbedarf größer als bei anderen. Auf den Seiten 10 ff. wird ein Auszug dieser Handlungsempfehlungen vorgestellt. Womöglich findet sich nicht jeder mit seiner Beteiligung an den Themen wieder, dennoch wurde versucht, einen größtmöglichen Querschnitt des Projekts aufzuzeigen.

Ziel war es, aus diesen Vorschlägen, Ideen und Diskussionsergebnissen entsprechende Empfehlungen zu generieren – und diese schließlich der hiesigen Politik als Denkanstoß bzw. zur Umsetzung zu überreichen. Die Ergebnisse in diesem Bericht wurden von den Teilnehmern der Akademie gemeinsam mit den Ehrenamtlichen, (Zukunftsbotschafter und Redaktionsteam) sowie dem Projektteam formuliert.

»Ich möchte Hamburg besser machen, damit das Leben in der schönsten Stadt der Welt noch lebenswerter wird.«

Falk Sluga, PR & Social Media Manager und Zukunftsbotschafter bei »Hamburg besser machen«, Rellingen



MEILENSTEINE

Wie können wir Hamburg besser machen? Von Februar bis Juni 2019 entwickelten die Bürger Hamburgs Ideen für ein noch lebenswerteres Miteinander in der Hansestadt. Dabei hatten sie die Möglichkeit, mehrere Wege zu beschreiten.

Online-Plattform

Auf der Internetseite www.hamburgbessermachen.de konnten Meinungen, Ideen, Kritik, Wünsche oder Anregungen eingebracht werden. Gleichgesinnte trafen sich, diskutierten und stritten auch miteinander. Vielleicht fanden sie dabei nicht nur neue Freunde, sondern sogar auch Mitstreiter für ein Projekt, das Hamburg besser macht.

Die Aktion verlief in zwei Phasen: Bis zum 22. April 2019 konnten Vorschläge über das Eingabefeld auf der Startseite eingereicht werden, danach war Schluss. Die Beiträge wurden mithilfe der neuesten Textmining-Verfahren ausgewertet und in Cluster geordnet. Ab dem 23. April konnten die bereits geposteten Wünsche und Anregungen auf der Seite noch bis zum 31. Mai kommentiert und weiter diskutiert werden.

Bei einem sogenannten Community Voting – einem Abstimmungsverfahren im Internet – wurden die wichtigsten Beiträge ausgewählt.

In der zweiten Projektphase wurden diese in den Akademien ausgearbeitet. Die Verfasser dieser Beiträge erhielten die Chance, von der Körber-Stiftung und ZEIT:Hamburg dazu eingeladen zu werden und auch an der Ideen-Präsentation im Sommer teilzunehmen.

Kneipengespräche

Ab dem 8. Februar starteten die ersten Kneipengespräche in rund 30 Hamburger Stadtteilen. Es trafen sich Menschen, die dort wohnen, und diskutierten gemeinsam, wie sie Hamburg besser machen können. Die Gespräche dauerten rund zwei Stunden, wurden moderiert und dokumentiert. Jedes Mal war auch eine Redakteurin, ein Redakteur bzw.

eine Mitarbeiterin der ZEIT dabei. Je nachdem, wo das Kneipengespräch stattfand, kamen dabei zwischen 15 und 25 Menschen aus dem jeweiligen Stadtteil zusammen und widmeten sich zwei Stunden lang dem Thema, was man in Hamburg besser machen kann. Die Ergebnisse dieser Kneipengespräche wurden im Laufe des Abends dokumentiert und auf der Online-Plattform implementiert. Eine Teilnahme war nur mit Anmeldung möglich. Das letzte dieser Gespräche fand am 14. April statt.

Jugendbeteiligung

Im Rahmen des Planspiels »Wenn ich König oder Königin von Hamburg wär'...« konnten sich auch junge Menschen am Projekt »Hamburg besser machen« beteiligen. Dazu wurden Schülerinnen und Schüler verschiedener Schulen im ganzen Stadtgebiet (und bei der Hip-Hop-Akademie im Kulturpalast Hamburg) jeweils in einer Doppelstunde gebeten, eigene Vorstellungen und Ideen zu entwickeln.

Bürgergespräche in nicht-deutscher Sprache

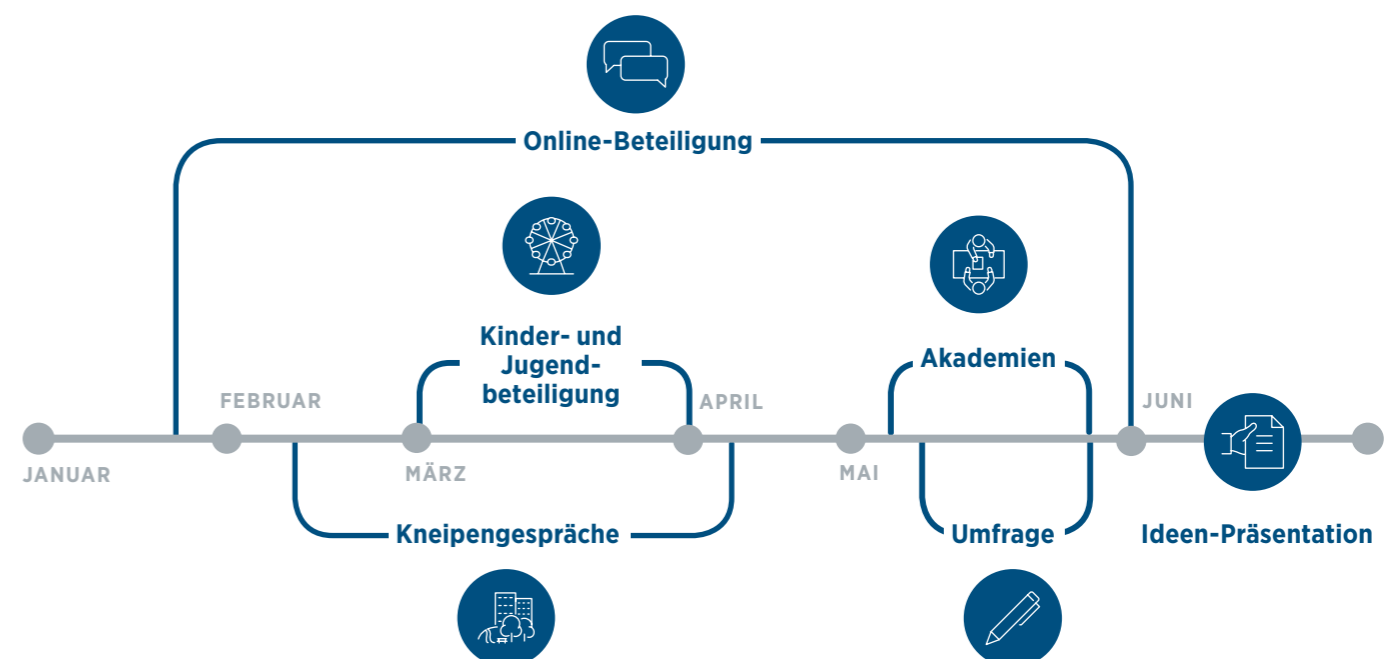
Zusätzlich zu den Kneipengesprächen und der Jugendbeteiligung wurden zwei Bürgergespräche in arabischer und persischer Sprache durchgeführt. Die Gespräche fanden in den Räumen der Körber-Stiftung in der HafenCity statt.

Akademien

In den Akademien wurden die Ideen, die von Februar bis Mitte April gesammelt worden waren, gesichtet, ergänzt, sortiert und intensiv diskutiert. Was sind die wichtigsten Themen und was die spannendsten Lösungsansätze? Welche guten Projekte gibt es anderswo? Was könnte Hamburg vielleicht von anderen übernehmen? Welche

»Park&Ride-Angebote in Hamburg sollen stärker beworben und bürgerfreundlicher werden. Um eine gute Auslastung zu garantieren, sollen die Parkgebühren sinken oder ganz wegfallen.«

Online-Beitrag



Lösungen haben eine Chance, tatsächlich umgesetzt zu werden? Womit soll begonnen werden, was kann mittel- oder langfristig verbessert werden? Diese und noch mehr Fragen wurden in den Akademie-Workshops behandelt. In die Akademien wurden eingeladen: engagierte Teilnehmer der Kneipengespräche, Menschen, die auf www.hamburgbessermachen.de kluge und konstruktive Beiträge eingebracht hatten, sowie Experten aus Hamburg und aller Welt.

Neben den Hauptmeilensteinen gab es eine Vielzahl von begleitenden Aktionen, die noch mehr Aufmerksamkeit für »Hamburg besser machen« generierten. Auf weiteren Social-Media-Plattformen wurde zudem die Aktion beworben.

Ideen-Präsentation

Am 11. Juni 2019 wurden die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit im KörperForum präsentiert und mit Vertretern der Hamburger Politik diskutiert. Eingeladen waren Teilnehmer des Online-Dialogs, der Kneipengespräche und der Akademien, um den Abschluss dieses Bürgerbeteiligungsprojekts zu feiern und gemeinsam in die Zukunft zu blicken.

Umsetzung

Nach der Abschlusskonferenz werden DIE ZEIT und die Körber-Stiftung den Dialog zwischen Bürgern, Politik und Verwaltung in Hamburg weiterverfolgen und konstruktiv begleiten, damit unsere schöne Stadt auch wirklich noch ein Stück besser wird.

ZAHLEN

4,5
Monate

4.500

Vorschläge für ein besseres Hamburg gesammelt

47

Veranstaltungen in
3 Monaten, davon



3 Akademien



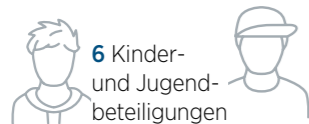
33 Kneipen-
gespräche



1 Gespräch auf
Arabisch und
1 Gespräch auf
Farsi



1 Ideen-
Präsen-
tation



6 Kinder-
und Jugend-
beteiligungen



21.600

Besuche der online-Plattform
»Hamburg besser machen«



457

Teilnehmer in den
Kneipengesprächen

360°

Mediakampagne:
online und offline,
social, print und digital

100%

engagierte Hamburgerinnen und Hamburger

1.733

konsumierte Getränke



über
1.600
Teilnehmer

Studie im Auftrag der ZEIT und der Körber-Stiftung

- Wahlberechtigte ab 16 Jahren in Hamburg
- 1.002 Befragte
- Erhebungszeitraum: 6.-16. Mai 2019

95% der Befragten leben gerne in Hamburg.

45% aller Befragten werten die Wohn- bzw. Mietsituation in Hamburg als drängendstes Problem. Auf Stadtteile bezogen sehen hier 73% (Bergedorf) sowie 71% (Altona) die Wohn- bzw. Mietsituation als wichtigste Herausforderung.

90% der Befragten sind mit dem Kulturangebot der Stadt sehr bis eher zufrieden.

91% der Befragten sind mit den Sport- und Freizeitangeboten sehr bis eher zufrieden.

71% empfinden die Qualität von Luft und Wasser in der Stadt als gut (58%) bis sehr gut (13%).

94% würden eine Senkung der Tarife des öffentlichen Nahverkehrs befürworten.

92% sprechen sich für einen Ausbau des Angebots an öffentlichen Bussen und Bahnen aus.

78% wünschen sich mehr Anwohnerparkplätze.

58% wünschen sich eine im Kernbereich autofreie Innenstadt.

56% würden eine freigehaltene Extrapspur für Radfahrer und Fußgänger an Sonn- und Feiertagen begrüßen.

38% begrüßen eine City-Maut für das Autofahren in der Innenstadt.

71% wünschen sich, dass mehr für den öffentlichen Nahverkehr getan wird.

97% würden einen Vorschlag für mehr bezahlbaren Wohnraum voll und ganz (81%) bis eher (16%) unterstützen.

95% wünschen sich mehr Sauberkeit auf den Straßen und in den Grünanlagen.

91% wünschen sich mehr öffentliche Toiletten in der Stadt.

90% begrüßen eine größere Unterstützung für Obdachlose.

89% unterstützen den Vorschlag für kostenfreie Museen an Sonntagen.

76% wünschen sich ein naturwissenschaftliches Museum in Hamburg.

75% begrüßen eine stärkere Überwachung bei der Einhaltung von Verkehrsregeln.

81% begrüßen wirksame Strafen bei Missachtung der Verkehrsregeln.

Die ZEIT und die Körber-Stiftung haben im Rahmen ihrer gemeinsamen Aktion »Hamburg besser machen« eine repräsentative Umfrage in Auftrag gegeben. Von Anfang bis Mitte Mai hat die Gesellschaft für Politikforschung und Politikberatung policy matters 1002 Hamburger ab 16 Jahren online befragt – 481 Frauen und 521 Männer. Ihr Durchschnittsalter liegt bei 46,3 Jahren. Rund ein Drittel von ihnen hat einen Haupt- oder Volksschulabschluss, ein Drittel die Mittlere Reife und ein Drittel die Fachhochschul- oder Hochschulreife. Mehr als die Hälfte der Befragten sind erwerbstätig, gut 20 Prozent in Rente. Ein Viertel der Befragten lebt im Bezirk Wandsbek, jeweils 18 Prozent entfallen auf die Bezirke Nord und Mitte, 7 Prozent leben in Bergedorf. Das kommt der tatsächlichen Bevölkerungsverteilung im Stadtgebiet sehr nahe: Die Gruppe der Studienteilnehmer entspricht ziemlich genau der Wahlbevölkerung.



IMPRESSIONEN

*Lebhafte Diskussionen, gute Gespräche
und ein Ziel vor Augen ...*



Copyright der Fotos: Ina Mortsiefer für DIE ZEIT



PER RAD IN DIE ZUKUNFT

Ob im Kneipengespräch oder auf der Online-Plattform: Zum Ausbau des Fahrradverkehrs in Hamburg sagte die deutliche Mehrheit »Ja!«

»Bitte setzen Sie sich dafür ein, dass viel mehr und viel schneller etwas für die zum Auto alternativen Verkehrsmittel wie Rad und ÖPNV getan wird. Es reicht nicht, wenn der Ausbau in 20 Jahren deutliche Verbesserungen aufweist, da hat sich das Klima bereits gewandelt.«

Online-Beitrag

Was?

Fahrradfahren macht Spaß, ohne Frage. Damit diese Fortbewegungsart dabei auch als absolut wichtige, weil umweltfreundliche Alternative zum Autoverkehr ernst genommen wird, muss ein umfassender Paradigmenwechsel gelingen.

Wo?

Hamburg soll fahrradfreundlich werden. Daher gilt im gesamten Stadtgebiet: Das Fahrrad ist das Verkehrsmittel der Zukunft.

Wie?

Durch den konsequenten Ausbau der Infrastruktur wird der Anteil des Fahrradverkehrs erhöht. Erste Vorbilder zeigen dann, wie es geht.

Welche Bedingungen sind Voraussetzung?

Verkehr umfasst »alles, was sich in der Stadt bewegt«. Ab sofort heißt das: weg vom Auto, hin zum Fahrrad. Nachhaltige Mobilitätskonzepte benötigen die übergreifende Zusammenarbeit aller Beteiligten. Dazu gehören zum Beispiel Stadtentwickler, Verkehrsplaner, Verkehrsbehörde, Bezirk, Bahn, Arbeitgeber, Gewerbetreibende, Mobilitätsanbieter und nicht zuletzt Bürger und Pendler.

Und so gehts:

Wer sich für mehr Fahrradverkehr einsetzt, sollte ab sofort lauter werden und noch mehr Willen und Mut zeigen. Außerdem müssten noch viel mehr Menschen mobilisiert werden. Eine aktivere Beteiligung ist enorm wichtig, denn so wird auch der Fahrrad-Politik der Rücken gestärkt.

Ein stringenter Ausbau der Velorouten und Radwege in allen Stadtteilen (und nicht nur in einigen wenigen) muss dafür sorgen, dass Hamburg nicht zum Flickenteppich in Sachen Fahrradverkehr wird (= durchdachtes Vorgehen nach einem Masterplan). Erste zeitnahe Projekte können als Best practice dienen, zum Beispiel die Elbchaussee.

Durchgehende und instand gesetzte Fahrradwege und Velorouten müssen ohne Verzögerungen genutzt werden können, dazu breit sein, deutlich sichtbar, gepflegt (ohne Wurzeln) und perfekt beschildert. Außerdem ist die Sicherheit von Fahrradfahrern oberstes Gebot. Rad und Auto müssen (durch einen Bordstein) voneinander getrennt werden. Noch besser: Tempo 30 überall.

Veränderungen dürfen keinesfalls als Verzicht wahrgenommen werden, sondern als erstrebenswerte Verbesserung. Daher ist eine transparente und leicht zugängliche Kommunikation extrem wichtig. Sie muss jederzeit über die umzusetzenden Maßnahmen und ihre Wirkung informieren – etwa durch Kampagnen zur autofreien Innenstadt oder zum niedrigen CO₂-Abdruck beim ÖPNV – und überdies einem gefühlten Umsetzungsstillstand entgegenwirken. Bestehende digitale Angebote zur Unterstützung von Mobilitätsanforderungen (Apps) müssen noch viel bekannter gemacht und gegebenenfalls optimiert werden. Damit ein Paradigmenwechsel nachhaltig stattfinden kann, muss »Alternative Mobilität« bereits sehr früh ein Thema sein, das heißt zu Hause, in der Kita und in der Schule.

Mit den Maßnahmen für eine fahrradfreundliche Infrastruktur darf nicht so lange gewartet werden, bis ein neues »Mobilitätskonzept« final fertig ist. Die ersten Schritte sollte man am besten sofort mutig umsetzen!

Erfolgsmodelle

Die Stadt sollte mehr über den Tellerrand schauen und sich ein Beispiel an anderen Städten nehmen:

- **Kopenhagen** Hier ist das Rad mittlerweile Verkehrsmittel Nummer eins. Auf die Frage nach dem Warum antworteten die meisten Kopenhagener, dass sie radelnd viel schneller ans Ziel kommen. Alle zwei Jahre veröffentlicht die Stadt den »Bicycle Account«, der unter anderem über Ausgaben für Infrastruktur, Länge des Radwegenetzes, Anzahl von Radfahrern und Unfalldaten genau informiert. So zeigt der Bericht auf, was noch getan werden muss.
- **Groningen** Viele Straßen der Innenstadt sind für den Autoverkehr gesperrt. Die anfänglichen Bedenken der Ladenbesitzer haben sich schnell zerstreut: Sie profitieren von der Veränderung, da viel mehr Leute als früher in die Innenstadt kommen. Doch auch in den Außenbezirken steigen die Groninger aufs Rad: Zum einen wird jede Straße in einem Neubaugebiet mit einem Fahrradweg ausgestattet. Zum anderen besitzen die Ampeln sogenannte Nässe-sensoren und springen bei Regen schneller auf Grün. Das gilt nur für Radler, damit sie zügig weiterkommen – Autofahrer sitzen ja im Trockenen. Doch das ist noch nicht alles: In Groningen gibt es sogar Radautobahnen. Eine davon führt durchs Grüne zu einem Universitätsbereich außerhalb der Stadt: Hier sind rund 17.000 Menschen täglich unterwegs.

Weitere Wünsche

- **Freie Fahrt** Perfekt wären fahrradfreundlichere Ampelschaltungen. Außerdem sollte eine Fahrradroute rechts vorbei an der Ampel/Autospur führen. So müssten Fahrräder nicht stoppen. Hier wäre die Simon-von-Utrecht-Straße in St. Pauli ein super Beispiel!
- **Stellplätze** In Hamburg sollte es viel mehr Fahrradparkplätze und Anschließmöglichkeiten – sowie Fahrradtiefgaragen wie zum Beispiel in Japan – geben.
- **Miteinander** Natürlich müssen auch Radfahrer Regeln einhalten, wobei die Infrastruktur regelkonformes Verhalten unterstützen muss. Grundsätzlich ist mehr Polizei auf Fahrrädern gewünscht. Für alle, die gegen Regeln verstoßen, wären mehr bzw. höhere Bußgelder sinnvoll.
- **Mitnehmen** Gewünscht werden vereinfachte Fahrradmitnahme im ÖPNV, zum Beispiel in extra Abteilen, und außerdem gesicherte bzw. reservierte Fahrradparkplätze an U- und S-Bahnen.
- **Lernen** Wer möchte, kann in Fahrradfahrtschulen den sicheren Umgang im Straßenverkehr trainieren.
- **Überblick** Hamburg sollte regelmäßig Daten bezüglich Fahrradfahren in der Hansestadt erheben, diese auswerten und entsprechend – und vor allem zügig – handeln.





HAMBURG AUTOFREI

Dass kluge Alternativen auch in puncto Mobilität und Komfort keinen Verzicht bedeuten, sondern die Lebensqualität verbessern, zeigen die Vorschläge der Hamburger Bürger. Das »Autoland« Deutschland war gestern!

Was?

Das Thema Autofreiheit beschäftigt auch diejenigen unter den Teilnehmern der verschiedenen Veranstaltungen, die ein Auto besitzen und jetzt noch mehr oder weniger häufig in die Hamburger Innenstadt fahren.

Wo?

Es geht um Autofreiheit in der Innenstadt und in bestimmten Stadtteilquartieren. In den Stadtteilen allerdings vor allem um jene Zonen, in denen sich Wohnen und Gewerbe mischen und entsprechend viele Menschen leben und unterwegs sind.

Wann?

Dauerhaft! Pilotprojekte können zeitlich begrenzt sein. Sie sollen aber in jedem Fall und definitiv zum Ziel haben, eine dauerhafte Umsetzung vorzubereiten.

Wie?

Damit die autofreie Innenstadt bzw. autofreie Quartiere in Hamburg Realität werden, braucht es grundsätzlich ein neues Bewusstsein. Denn kluge Alternativen sind kein Verzicht – sie verbessern die Lebensqualität. Es muss also ganz neu gedacht werden.

Welche Bedingungen sind Voraussetzung?

Mut ist am wichtigsten. Die Politik muss handeln und darf sich nicht hinter vermeintlichen Bürgerprotesten verstecken. Politische Entscheidungsträger sollten ermutigt werden, »einfach mal zu machen«. Die Bürger sollten ihnen Mut machen und Rückhalt geben. Im Notfall geht man eben einen Schritt zurück – das ist immer noch besser als Stillstand.

So gehts:

Gewünscht werden eine autofreie Innenstadt und autofreie Quartiere in weiteren Stadtteilen Hamburgs. Gerade im Bereich der Innenstadt kann dies aber mit Einschränkungen geschehen: Es werden besonders jene Straßenzüge autofrei, in denen aufgrund des Einzelhandels ein entsprechend großes Fußgängeraufkommen herrscht. Straßen, an denen überwiegend Bürohäuser stehen, können ausgenommen werden.

Durch Pilotprojekte sollen die Bürger das Konzept erleben können – zum Beispiel eine autofreie Hamburger Innenstadt für die Dauer von drei bis sechs Monaten. Dabei wird die Pilotphase durch Werbemaßnahmen begleitet. Darüber hinaus wird der Einzelhandel einbezogen, denn nachweislich steigt der Umsatz durch die Etablierung von Fußgängerzonen.

In der Hamburger Innenstadt soll die Autofreiheit Raum für Neugestaltungen geben. Es sollen Plätze angelegt bzw. neu geschaffen werden. In Pavillons könnten sich zum Beispiel Cafés ansiedeln. Dies wäre auch ein Beitrag zu einer dringend benötigten Wiederbelebung der Innenstadt jenseits des Einzelhandels.

In den Stadtteilen, in denen sich Wohn- und Gewerberäume stark mischen, entsteht tagsüber eine starke Konzentration des Autoverkehrs. Dem soll die Verbannung des Autoverkehrs aus den betreffenden Straßen entgegenwirken.

Des Weiteren kann der Verkehr auf Hauptstraßen reduziert werden: Pro Hauptstraße werden jeweils zwei Spuren für Autos gesperrt und für den Fahrradverkehr freigegeben. Dadurch strömen automatisch weniger Autos in die Quartiere, in denen sich Wohnen und Gewerbe stark durchmischen.

»Die Verkehrswende weg vom Auto muss viel beherzter und schneller erfolgen. So ist das für den Klimaschutz und die Luftqualität in Hamburg eine Lachnummer.«

Ute Wiese, Hummelsbüttel
Online-Beitrag

Die Einrichtung autofreier Zonen bewirkt einen erhöhten Druck auf die Stärkung alternativer Mobilitätskonzepte. Es müssen Sonderregelungen bzw. Uhrzeiten für den Anlieferverkehr geschaffen werden. Außerdem müssen die Anwohner Parkausweise erhalten (ein Ausweis pro Haushalt).

Maßnahmen für die autofreie Innenstadt bzw. die Reduzierung des Autoverkehrs müssen durch Kampagnen begleitet werden, die für die gesteigerte Lebensqualität durch die so geschaffenen autofreien Räume werben. Es ist wichtig, dadurch ein nachhaltiges kollektives Bewusstsein für die Vorteile des neu organisierten Stadtlebens zu schaffen.

Erfolgsmodelle

- **Freiburg** bietet städtische Parkhäuser speziell für Anwohner bestimmter Stadtteile. Die Bürger stellen ihre Fahrzeuge dort ab und gehen zu Fuß in den Stadtteil.
- **Niederlande** In mehreren Städten existieren Parkhäuser in unmittelbarer Nähe von Stadtbahn- oder Bushaltestellen am Stadtrand. Pendler können zunächst mit dem Auto fahren und steigen dann in die öffentlichen Verkehrsmittel um.
- **Europas Süden** In italienischen und spanischen Städten wurden autofreie Zonen mit großem Erfolg umgesetzt.

Weitere Wünsche

- **Tempo 30** Gerade vor großen Hamburger Schulen kommt es aufgrund fehlender Geschwindigkeitsbegrenzung häufig zu Unfällen mit Kindern. Um dem vorzubeugen, sollte ein Tempolimit eingeführt und vor allem auch durchgesetzt werden.
- **Anwohner** In den Stadtteilen sollte es Parkzonen für Anwohner geben. Jeder, der in so einem Viertel wohnt und sein Auto parken möchte, muss bei der Stadt einen Anwohnerparkschein beantragen. Dieser kostet etwa 50 bis 250 Euro – ganz wichtig: je nach Größe und Gewicht des Fahrzeugs! Das Konzept wird hierzulande bereits in anderen Städten umgesetzt.
- **Hier nicht** In Zukunft sollen die Gehwege ausschließlich den Fußgängern vorbehalten bleiben. Auf Radwegen und Grünflächen darf ebenfalls nicht geparkt werden. Dort, wo das Parken auf Gehwegen noch legal ist, sollte es verboten werden. Das Verbot wird dann durch bauliche Maßnahmen begleitet.
- **Überbreit** Ab einer bestimmten Breite sollte es ein Parkverbot für Privatautos geben, zum Beispiel in einer einspurigen Einbahnstraße. So überlegt sich der eine oder andere Hamburger, ob er in der Stadt wirklich einen Geländewagen braucht.
- **Nein zu Rasern** Raser sollten hart bestraft werden, da sie den Tod eines anderen Verkehrsteilnehmers in Kauf nehmen. Es sollten verstärkt Blitzanlagen aufgestellt werden. Die Maßnahmen würden einerseits Leben schützen und andererseits für weniger Lärmbelästigung sorgen.
- **Carsharing** Wer am Stadtrand wohnt, klebt häufig am eigenen Pkw, weil es zu umständlich ist, erst einmal via ÖPNV in die Innenstadt zu fahren, um dort eines auszuleihen. Daher sollte das Carsharing auch verstärkt in der Peripherie angeboten werden.
- **Park&Ride** Diese Angebote in Hamburg sollen stärker beworben und bürgerfreundlicher werden. Um eine Auslastung zu garantieren, sollen die Parkgebühren sinken oder ganz wegfallen.
- **City Maut** Für Autofahrer, die aus dem Umland in die Stadt fahren, sollte die Einführung einer City Maut erwogen werden. So können die Menschen hoffentlich dazu gebracht werden, stärker auf die Nutzung des ÖPNV und anderer Mobilitätsangebote zurückzugreifen.





ÖPNV FÜR ALLE

Das Thema Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) nahm in allen aufgenommenen Beiträgen innerhalb des Themenschwerpunkts Mobilität einen sehr hohen Stellenwert ein – mit vielen Unterthemen und deutlich politischen Akzenten.

»Autos müssen raus, damit der ÖPNV Platz hat!«

Online-Beitrag

Was?

Der Autoverkehr im gesamten Hamburger Stadtgebiet soll schrumpfen und die allgemeine Nutzung des ÖPNV zunehmen.

Wo?

Dies gilt für sämtliche Stadtgebiete und an der Peripherie.

Wie?

Damit es sich lohnt, mit Bus und Bahn zu fahren, müssen dauerhaft Anreize geschaffen werden.

Welche Bedingungen sind Voraussetzung?

Dazu zählen etwa günstigere Tarife, optimale Anbindung der Stadtteile, erhöhte Taktung und ein größerer Fuhrpark.

So gehts:

Tarife senken ÖPNV ist zu teuer. Dass ein kostenloser Nahverkehr kaum umzusetzen ist, sahen die meisten Teilnehmer ein. Es geht aber deutlich günstiger als in Hamburg, etwa in Wien. Man könnte Tarife zum Beispiel nutzungsabhängig machen: Eine Magnetkarte zeichnet auf, wie viel und wie lange man gefahren ist. Zusätzliche Preismodelle, zum Beispiel 10er-Karten, wurden ebenfalls diskutiert. Auch der Service, Tickets über das Handy zu buchen und zu entwerfen.

Anbindung Die Stadtviertel an den Rändern und im Süden müssen stärker angebunden sein – vor allem in den Abendstunden und an Wochenenden. Besonders bei den Verbindungen in den Hamburger Süden ist der ÖPNV heillos überlastet – da gibt es massive Verspätungen und überfüllte Wagen. Mögliche Maßnahmen: etwa die

Taktung der Fähren verdoppeln (auf 20 Min., z. B. Linie 73), die Busanbindungen zu den Fähren verbessern und in Fähren investieren (z. B. Umstellung auf regenerative Energien, eine eigene Fahrradfähre). Eine Alternative, wenn gleich nicht optimal, könnte die Verlängerung der U4 sein.

Nadelöhr Da alle Linien den Hauptbahnhof bedienen, wird er zwangsläufig zum Nadelöhr des ÖPNV. Eine Takterhöhung bei gleichem ÖPNV-System wäre nur durch den (bereits geplanten) Ausbau möglich. Zudem ist die Elbquerung stark sanierungsbedürftig – das Verkehrschaos wäre bei einer Sanierung massiv. Daher sollte eine zweite Elbquerung her – auch wenn dies sehr teuer und wegen der Höhenunterschiede der beiden Ufer eine große Herausforderung ist. Eine weitere Entlastung könnte langfristig eine periphere Ringlinie bringen. Zudem sollten Wasserwege erschlossen werden (z. B. Katamarane nach Harburg, HVV-Fähren auf der Alster).

Mobilitätsbehörde Fragen zum Thema sollten aus der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) ausgelagert und je eine Mobilitätsbehörde für Hamburg und die Metropolregion (Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein) geschaffen werden. Letztere ist zuständig für eine gemeinsame Koordination und Finanzierung. Hamburg kümmert sich um alles, »was sich in der Stadt bewegt« (und nicht nur um das Auto), zum Beispiel um die Bewertung von energieeffizienten Verkehrssystemen und eine bessere Kommunikation des Themas Mobilität.

Straßenbahnen Sie werden von Experten als das zukunftsfähige, weil ausbaufähige Nahverkehrsmittel angesehen. Sie kosten nur einen Bruchteil dessen, was ein S- oder U-Bahn-Ausbau kostet. Zudem sind zahlreiche frühere Trassen noch erhalten. Für einen staufreien Stadtverkehr und den weiteren Ausbau des ÖPNV sind Straßenbahnen unerlässlich.

Wichtige Anreize Für Autofahrer sollen verstärkt Anreize geschaffen werden, mit dem eigenen Auto nicht in die Innenstadt zu fahren. Wirksame Instrumente sind zum Beispiel:

- Die Nutzung eines Park&Ride-Platzes sollte belohnt statt durch hohe Mehrkosten bestraft zu werden. Möglich wäre dies etwa durch kostenfreie Plätze für ÖPNV-Nutzer in Verbindung mit einem in das HVV-Ticket implementierten Chip. Außerdem sind mehr ausreichend gesicherte Park&Ride-Plätze nötig sowie eine App, über die man sich im Vorfeld über die Verfügbarkeit freier Parkplätze informieren kann.
- Die kombinierte Nutzung des ÖPNV mit dem eigenen Fahrrad sollte vereinfacht werden, etwa durch mehr sichere Stellplätze an den Bahnhöfen im innerstädtischen Gebiet sowie in den Außenbezirken (Vorbilder: Utrecht, Groningen, Lüneburg). Auch die Mitnahme des eigenen Fahrrads sollte vereinfacht und günstiger werden. Sinnvoll sind zum Beispiel mehr Fahrradabteile oder gar Fahrradzüge.

Politik Politisch muss geklärt werden, ob das Ziel des ÖPNV der Personentransport ist oder ob es der kostendeckende bzw. gewinnorientierte Betrieb sein soll. Wichtig ist die Reform der Formeln zur »Standardisierten Bewertung« zur Gewährung von Bundeszuschüssen. Die aktuelle Bewertungsformel bremst Innovationen und lösungsorientierte Umsetzungen. Beispiel: Eine geringere Autonutzung sollte nicht (steuerlich) bestraft werden.

Erfolgsmodelle

- **Wien** Das »Ringkonzept« schränkt die Autonutzung ein, je dichter die Zone zur Innenstadt liegt (autofreie Innenstadt). Das Jahresticket für den ÖPNV kostet 365 Euro.
- **London** Die Innenstadtmaut in der »Congestion Charge Zone« beträgt etwa 28 Euro pro Tag und soll bezwecken,

Weitere Wünsche

- **Ambiente** Subjektives Sicherheits- und Sauberkeitsgefühl erhöhen. Haltestellen komfortabel und barrierefrei gestalten.
- **Kurzstrecken** Autonomem Betrieb von Bussen und Bahnen auf kurzen Strecken einsetzen.
- **Anbindung** Verlängerung von Strecken, um das Umland sowie Neubaugebiete besser anzubinden.
- **Pendler** ÖPNV-Expressrouten für Pendler einrichten.
- **Bahnhöfe** Fernbahnhöfe stärker einbinden.
- **Kooperation** Taxi-Dienste an den ÖPNV anbinden. Eine Unterstützung der Taxiflotte ist billiger als ein Ausbau der Busflotte.
- **Auf einen Blick** Alle Mobilitätsanbieter in einer App zusammenfassen.
- **Gemeinsame Planung** Bauvorhaben müssen gemeinsam mit dem ÖPNV gedacht und geplant werden.
- **Kultur** Auch beim Besuch von kleineren Kulturhäusern sollte das HVV-Ticket inkludiert sein.

dass man verstärkt Bus und Bahn nutzt oder auf umweltfreundliche Fahrzeuge umsteigt. Der Großteil des erhobenen Geldes, so die Organisation »Transport for London«, fließt als Investition in den ÖPNV.





SOZIALES MITEINANDER

Soziale Benachteiligung bewegt viele Menschen in Hamburg – nicht nur in den von sozialer Benachteiligung betroffenen Stadtteilen. Das Thema betrifft alle Bereiche des Lebens. Großes Augenmerk erfahren hier natürlich die Bildung und die Mietpreisentwicklung. Aber auch das soziale Miteinander muss gestärkt werden.

Was?

Die Bekämpfung von sozialer Benachteiligung. Das Ehrenamt stärken und die Obdachlosigkeit reduzieren.

Wo?

Im Innenstadtgebiet sowie in den einzelnen Vierteln und Quartieren sowie in den von sozialer Benachteiligung besonders betroffenen Gebieten.

Wie?

Sowohl freier Zugang zu Wissen und Kultur als auch mehr (finanzielle) Unterstützung von sozial benachteiligten Personen. Explizite Hilfe für Obdachlose.

Welche Bedingungen sind Voraussetzung?

Schnelles Handeln bei Obdachlosigkeit. Weniger Bürokratie, mehr Pragmatismus. Ausgrenzung und Zweiklassen-Obdachlosigkeit vermeiden. Sozial benachteiligte Quartiere müssen mehr Unterstützung erfahren. Die Wohnungspolitik muss überdacht werden.

So gehts:

Dach über dem Kopf Oberste Priorität für alle Obdachlosen in Hamburg ist, ihnen sofort und unbürokratisch ein Dach über dem Kopf zu verschaffen. Niemand sollte gezwungen sein, in die Kälte oder in die Gefahren der Straße zurückgeschickt zu werden. Die Obdachlosen wären entweder dem Wetter oder der Willkür anderer Personen ausgesetzt. Osteuropäer haben unter anderem keinen Anspruch auf ein Bett im Winternotquartier, sondern müssen sitzend in Wärmestuben die Nächte verbringen. Durch diese Zwei-Klassen-Obdachlosigkeit werden die Probleme auf der Straße nur noch verschärft. Aggressivität und Angst werden ver-

stärkt. Durch eine gut organisierte Willkommenskultur über Anlaufstellen am ZOB kann dies behoben werden.

Ehrenamt Das Ehrenamt muss mehr Anerkennung erfahren. Viele ehrenamtlich Tätige, die im sozialen Sektor unterwegs sind, opfern sich häufig auf, geben teilweise sogar ihren Beruf auf und bekommen keine Unterstützung von der Stadt. Es sollte zumindest über eine Absicherung in Sachen Rente und einen Beitrag zur Sozialversicherung nachgedacht werden. Ein soziales Jahr für alle könnte Unterstützung finden, sodass jeder junge Mensch die Erfahrung gemacht hat, im Sozialen zu arbeiten und sozial Benachteiligte kennenzulernen. Das verändert den Blick nachhaltig.

Quartiere Die Quartiere müssen viel stärker als soziale Zentren gesehen und ausgestattet werden. Es sollte professionelle Quartiersmanager geben, die ihre Umgebung kennen und Angebote machen, die für das konkrete Viertel sinnvoll sind. Dazu sollten Quartierszentren entstehen, in denen viele Träger der Viertel zusammenkommen und sich vernetzen. Es muss in diesem Zusammenhang eine Art von Kommunikationsoffensive auf mehreren Kanälen geben, damit gerade sozial benachteiligte Personen wissen, dass es diese Quartiere gibt und dass sie sich mit ihren Bedürfnissen an diese Stellen wenden können.

Ende der Projektkultur Zu viele Träger sind permanent damit beschäftigt, Anträge zu schreiben, um die nächsten Geldtöpfe aufzutun. Das muss aufhören. Gesicherte Strukturen in den Quartieren sind zentral, um wirklich nachhaltig arbeiten zu können.

Medizinische Versorgung Obdachlosen muss ein optimaler Zugang zur medizinischen Versorgung gewährt werden.

»Deutschland ist ein reiches Land, hier sollte niemand wohnungslos sein oder im schlimmsten Fall den Kältetod erleiden müssen.«

Beitrag in einem Kneipengespräch

Erfolgsmodelle

- **Wien, Lissabon, Helsinki, New York, Berlin, Düsseldorf:** »Housing First«-Konzept, siehe auch für Hamburg: www.hinzundkuntz.de/housing-first
- **Berlin** Projekt mit Sozialarbeitern, um polnische Obdachlose in ihrem Land wieder einzugliedern
- **Wien:** Chancen-Häuser: www.fsw.at/n/chancenhaus-hermes

Weitere Wünsche

Ehrenamtsförderung Analog zum Bildungsurlaub sollte es einen »Ehrenamt«-Urlaub geben, eine von der Stadt festgelegte Anzahl an Tagen, an denen man sich ehrenamtlich engagieren kann, ohne finanzielle Nachteile davonzutragen. Dadurch könnte man für städtische und soziale Projekte Manpower bekommen und gemeinsam etwas auf die Beine stellen.

Öffentlicher Service In der Hamburg City kostet eine Toilettennutzung überall Geld. Selbst in Food Courts, wo man als Gast isst, bekommen Gäste keinen WC-Gang kostenlos. Saubere öffentliche Toiletten, die kostenlos zugänglich sind, würden die Stadt sehr viel sympathischer machen.

Anlaufstellen für Obdachlose Tiny houses oder andere alternative Unterkünfte sollten für Obdachlose das ganze Jahr über zur Verfügung stehen.

Angebote für ältere Menschen In Hamburg leben etwa 65.000 alleinstehende Menschen über 75 Jahren. Viele blieben zurück, als die Partner starben. Wenn es noch Familienangehörige gibt, so wohnen diese häufig weit entfernt. Viele alte Menschen sind deshalb

von Einsamkeit bedroht oder betroffen – besonders dann, wenn im Alltag niemand da ist, mit dem man sprechen kann. Für mobile und aktive Menschen gibt es verschiedene Möglichkeiten, soziale Kontakte herzustellen. Für alte Menschen, die weniger beweglich sind, ist das viel schwieriger, denn Freizeitangebote finden in der Regel außer Haus statt. Freunde alter Menschen stiften deshalb Besuchspartnerschaften zwischen jungen und alten Menschen.

Ausleihstellen Viele wünschen sich, dass man etwa Werkzeuge ausleihen kann, statt sie zu besitzen, analog zur Ausleihe von Büchern in Hamburger Bücherhallen. Dadurch schonen wir Ressourcen und hauchen Dingen wieder Leben ein, die sonst im Keller verstauben.

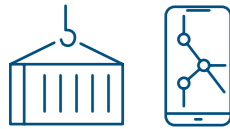
Stadtteilzentren für stärkere Inklusion Hamburg braucht Kulturzentren in den Stadtteilen als Orte der Begegnung und Gemeinschaft. Dies müssen Orte für ausnahmslos ALLE sein.

Räume für Drogenabhängige Mehr Drogenräume für Abhängige, in denen auch Essen, Kleiderspenden und vor allem sozialpädagogische und medizinische Beratung angeboten wird. Niemand möchte Junkies in Hauseingängen oder auf Spielplätzen, die dort zudem noch ihre Spritzen liegenlassen. Und die Betroffenen hätten sicher auch lieber einen besseren Platz.

Werkstätten in Flüchtlingsheimen In Flüchtlingsheimen sollten Lehrwerkstätten eingerichtet werden. Davon profitieren alle. Bildung und sinnhafte Beschäftigung sind immer der nachhaltige und damit richtige Weg aus schwierigen, gesamtgesellschaftlichen Situationen.

Bessere Bedingungen für Pflegefamilien In Hamburg gibt es Bereitschaftspflegefamilien, die Kindern, die ad hoc aus ihrer familiären Umgebung heraus müssen, kurzfristig ein geborgenes Zuhause bieten, bis sich eine langfristige Perspektive für diese Kinder ergibt. Wie der Name schon sagt, sind diese Familien stets »bereit«, ein Kind aufzunehmen. Das heißt, einer der Partner kann keiner Beschäftigung nachgehen. Die Bereitschaftspflege dient zwar in gewisser Hinsicht als »Berufersatz«, wird aber offiziell nicht als solcher betrachtet. Dies muss sich ändern.





DIGITALISIERUNG GESTALTEN

Umfang und Umsetzung der Digitalisierung in der Wirtschaft, im öffentlichen Dienst und Verkehr werden als unzureichend empfunden. Außerdem muss Technik den Menschen dienen und sie unterstützen – nicht umgekehrt.

Was?

Es geht um eine gezielte Förderung von gemeinwohlorientierter Wirtschaft und um die Optimierung staatlicher Strukturen.

Wo?

In der Wirtschaft, im öffentlichen Dienst und im Verkehr.

Wie?

Um bei städtischen Entscheidungen und Planungen für mehr Transparenz zu sorgen, werden alle notwendigen Daten zur Verfügung gestellt. Am Gemeinwohl orientierte Unternehmen werden gefördert.

Welche Bedingungen sind Voraussetzung?

Die Umsetzung digitaler Entwicklungen und Strukturen muss sich an den Menschen orientieren. Eine digitale Plattform für den Bürgerdialog muss benutzerfreundlich, niederschwellig und übersichtlich sein. Dafür müssen Daten aufbereitet und verständlich zugänglich gemacht werden.

So gehts:

Digitalisierte Wirtschaft Unternehmen, denen Gemeinwohl und öffentliche Interessen wichtig sind, sollten von der Stadt vermehrt, gezielt und unbürokratisch gefördert werden. Das gilt auch für Firmen, die bereit sind, Innovationen für das Gemeinwohl wie für effizientere öffentliche Strukturen zu entwickeln. Der Bedarf in Wirtschaft und Gesellschaft soll ermittelt und Unternehmen sollen gefördert werden, die in benötigte digitale Technologie-richtungen forschen und entwickeln.

Open Government Eine benutzerfreundliche digitale Plattform für den Bürgerdialog zu städtischen Themen erleichtert Umfragen und fördert den Ideenaustausch zum Beispiel zu Fragen der zukünftigen Stadtentwicklung und geplanter Projekte in den verschiedenen Bereichen der Stadtpolitik. Eine Möglichkeit der Rückmeldung oder auch Diskussion für die Menschen zu geplanten Projekten wäre in einer frühen Ideenfindungsphase hilfreich, um Missverständnissen vorzubeugen und sich der Expertise von Bürgern vor Ort bedienen zu können. Diese frühe niederschwellige und transparente Einbindung würde die Akzeptanz erhöhen und somit gegebenenfalls auch für eine schnellere Umsetzung sorgen. Außerdem können Bürger Kontakt mit den Verantwortlichen im Bezirk aufnehmen. Daten sollten gebündelt werden – nach Themen wie etwa Verkehr, ÖPNV, Wohnen, Soziales, lokale Konflikte, Kunst-Kultur-Förderung usw. Eine digitale Plattform vernetzt lokales Bürgerwissen und wird zu einer Art Bezirks-Wiki zu allen möglichen Themen.

Städtische Daten sollten auch für Bedarfsabfragen besser genutzt werden können, zum Beispiel um sich für einen Ausbildungsplatz zu entscheiden. Hier sind übersichtliche Daten hilfreich: Wie sehr sind bestimmte Wirtschaftszweige in der Stadt ausgeprägt? Wie sieht das Gehaltsgefüge nach Branchen aus? Welche Daten gibt es zu Ausbildungs- und Übernahmequote?

Hamburgs staatliche Strukturen Gut ausgebildete Fachleute für Big-Data-Verarbeitung und Darstellung/Bereitstellung sollen im Dienst der Stadt große Datenmengen/-strukturen verarbeiten und besser nutzbar machen. Datensätze müssen für die Menschen viel niedrighschwelliger zugänglich sein und besser aufbereitet werden. Bereits bestehende digitale Angebote und Dienste müssen viel umfangreicher

»Wir brauchen die Digitalisierung der Verwaltungen und Behörden, nicht nur einen Online-Terminservice der Ämter.«

Online-Beitrag

kommuniziert werden. Neu zugezogene Bürger könnten bereits bei der Meldung in Hamburg darüber informiert werden. Eine bessere behördenübergreifende Vernetzung unterstützt das Ziel einer bundeslandübergreifenden digitalen Verwaltungsstruktur.

Förderung an Schulen Praxisnahe Inhalte mittels interessanter Lernmittel sollen stärker gefördert werden.

Transport aufs Wasser Hamburgs wirtschaftlicher Erfolg beruht auch auf einer guten Infrastruktur. Daher sollte man den Güterverkehr nicht vergessen. Bislang erfolgen die Transporte innerhalb des Hafens fast gänzlich per Lkw. Diese verstopfen die Luft und verstopfen die Straßen. Nichts liegt innerhalb eines Hafens eigentlich näher, als hierfür den Wasserweg zu nutzen.

Weitere Wünsche

- **WLAN** In ganz Hamburg sollte ein flächendeckendes WLAN aufgebaut werden, das alle Bürger gleichermaßen nutzen können.
- **Lokaler Einzelhandel** Sowohl wir alle durch unsere individuellen Kaufentscheidungen wie auch die Entscheidungsträger in der Wirtschaft sollten den lokalen Einzelhandel unterstützen und dafür Sorge tragen, dass wir nicht überschwemmt werden von Einzelhandelsketten.
- **Mittelstand stärken** Bürokratie- und Regulierungsabbau zur Stärkung des regionalen Mittelstands und der Kleinstunternehmen. Stärkung verloren gegangener hanseatischer Wirtschaftskompetenz.
- **Mieten** Der Einzelhandel muss etwa in Eppendorf zu hohe Mieten zahlen. Dadurch kommt es vermehrt zu Leerstand, der dem Stadtteil nicht guttut. Als Antwort darauf muss es eine Mietpreisbremse und Förderung für kleine, inhabergeführte Geschäfte geben.
- **Norddeutscher Hafenverbund** Bildung eines leistungsstarken norddeutschen Hafenverbunds: Hamburg, Wilhelmshaven und Bremerhaven könnten und sollten sich zusammenschließen, um zu entlasten, logistisch effizienter zu werden und Potenziale gemeinsam auszuschöpfen.
- **Landwirtschaft** Vierlande, kleine Höfe – viele am Rande ihrer Existenz. Regionale (Bio-)Landwirtschaft sollte durch Fördergelder und Anreize unterstützt werden.
- **Wochenmärkte** Es muss dafür gesorgt werden, dass die Märkte bestehen bleiben können und im besten Fall sogar neue entstehen. Um dies zu begünstigen, sollte etwa die Gebührenpolitik für die Händler moderater werden. Und es müssen kreativere Konzepte her.





WOHNRAUM DER ZUKUNFT

Es gibt ein Grundrecht auf eine angemessene Versorgung mit Wohnraum. In Hamburg ist dies schwierig geworden. Ganz klar: Es müssen mehr Wohnungen her! Und die Kosten fürs Wohnen dürfen nicht einfach dem Markt überlassen werden.

Was?

Es gibt ein Grundrecht auf eine angemessene Versorgung mit Wohnraum. In Hamburg ist dies schwierig geworden. Ganz klar: Es müssen mehr Wohnungen her!

Wo?

Angemessener Wohnraum ist in allen Hamburger Stadtteilen gefragt.

Wie?

Da die Mietpreise nicht allein vom freien Markt abhängen, sollte die Hansestadt die möglichen Instrumente zur Regulierung nutzen – und auch sonst vorausschauend Initiativen ergreifen.

Welche Bedingungen sind Voraussetzung?

Entscheidend ist hier eine zeitgemäße Wohnungspolitik. Durch entschlackte Bauvorschriften zum Beispiel wird günstigeres Bauen möglich.

So gehts:

Städtische Wohnungspolitik Baugrundstücke dürfen nicht mehr völlig aus der Hand gegeben werden. Investoren sollen auf städtischen Flächen nur noch als Baudienstleister auftreten oder die Grundstücke zur Pacht erhalten. Stehen Verkäufe von Grundstücken bzw. Wohnungen an, muss die Stadt gegebenenfalls ihr Vorkaufsrecht nutzen.

Wohnprojekte Baugemeinschaften und Wohnungsgenossenschaften müssen gestärkt werden. Das hilft, die Preissteigerung auf dem Wohnungsmarkt einzudämmen. Die Unterstützung der Agentur für Baugemeinschaften

– ebenso wie die privatwirtschaftlicher Dienstleister – könnte noch intensiviert werden.

Genossenschaften streben nicht nach Gewinn und Rendite. Sie vermieten Wohnungen zu einem Preis, der die Kosten deckt – und garantieren lebenslanges Wohnrecht. Zudem betreiben sie zum Teil Tauschbörsen, die Wohnraum bedarfsgerecht vergeben. Genossenschaftseigentum wird besser gepflegt als viele Privathäuser, was bedeutet: Mieter genießen besseren Service.

Wohngenossenschaften arbeiten mit Sozial- und Integrationskonzepten, von denen ganze Quartiere profitieren. Grundsätzlich müssen Mieter nicht fürchten, bei Umzug und neuem Mietvertrag benachteiligt zu werden.

Baugemeinschaften und Wohnungsgenossenschaften demokratisieren den Wohnungsmarkt und stärken den sozialen Zusammenhalt.

Ein staatlicher Fond könnte gemeinschaftliche Wohnprojekte fördern und unterstützen. Außerdem sollten sich bestehende Genossenschaften zu einem Netzwerk zusammenschließen.

Wohnungstausch betrifft Menschen, die in eine größere bzw. kleinere Wohnung umziehen wollen. Durch eine Wohnungstauschbörse, angebunden an das Amt für Wohnungswesen, könnte vorhandener Wohnraum – ohne große Mietpreiserhöhung – effektiver genutzt werden, ohne dass in gleichem Maße wie bisher in Neubauten investiert werden muss. Eine solche Börse könnte zumindest einen (kleinen) Beitrag dazu liefern, die Situation auf dem Hamburger Wohnungsmarkt zu entspannen. Plus: Unterstützung etwa bei Umzug vermitteln/organisieren.

»Wohnraum ist ein Menschenrecht und darf nicht der Gewinnmaximierung von einigen wenigen dienen. Der Wohnraum muss durch staatliche Eingriffe reguliert werden, um den Anstieg der Mieten zu bremsen.«

Online-Beitrag

Gemeinschaftlich wohnen Individuelles Wohnen wird mit dem menschlichen Bedürfnis nach Gemeinschaft verknüpft. Ältere und jüngere Menschen, Familien und Alleinstehende, Einheimische und Zugezogene können sich gegenseitig im Alltag unterstützen. Das fördert den gesellschaftlichen Zusammenhalt – und ältere sowie ärmere Menschen bleiben in ihren angestammten Quartieren wohnen. Hier sollten Mehrgenerationenhäuser gefördert werden, ebenso die Inklusion behinderter und pflegebedürftiger Menschen. Dazu gehört die Einrichtung von Gemeinschaftsräumen innerhalb der Wohnanlagen, von Nachbarschaftswerkstätten sowie Gemeinschaftsküchen.

Cradle to Cradle steht für die Idee, in kompletten Produktkreisläufen zu denken und so keinen Müll im herkömmlichen Sinn entstehen zu lassen. Das fördert die Kreislaufwirtschaft, unter anderem die Wiederverwertbarkeit von Baustoffen.

In Zukunft Zitat aus einem Kneipengespräch: »Die Technik ist da, um eine nachhaltige Wärmeerzeugung herzustellen – nur umgesetzt wird sie nicht.« Soll heißen: Eine nachhaltige Wärmeerzeugung muss unbedingt gefördert werden. Nahwärmenetze könnte man in kleine, dezentrale Einheiten aufteilen, Gebäudedämmung stadtwweit einführen sowie auf eine innovative Abwärmenutzung setzen. Bei Neubauten sollte man auf ökologische Baustoffe zurückgreifen, etwa auf Holz, und verstärkt in die Höhe bauen, um mehr Wohnraum auf geringer Fläche zu schaffen. Durch geschickte und flexible Grundrisse sollen Wohnungen entstehen, die nach Bedarf und Lebensphase vergrößer- und verkleinerbar sind, um gemeinschaftliches Wohnen in allen Lebensphasen zu unterstützen.

Weitere Wünsche

• **Leerstände nutzen** Wohnungen und Gebäude dürfen nicht leer stehen, wenn gleichzeitig Wohnungsnotstand herrscht. Der Hamburger Philosophenturm zum Beispiel steht leer und unter Denkmalschutz. Im Winter könnten darin Quartiere für obdachlose Menschen eingerichtet werden. Auch der restliche freie Wohnraum sollte ihnen zur Verfügung gestellt oder zu Sozialwohnungen umgestaltet werden.

• **Wohnraum schaffen** Viele Supermärkte/Baumärkte nehmen große Flächen ein. Diese sollten neu gestaltet werden: Unten bleibt der Supermarkt bestehen, darüber wird Wohnraum geschaffen.

• **Stadtplanung** Es dürfen keine sozialen Monokulturen entstehen. Stattdessen sollten vielfältige Wohnkonzepte und individuelle Räume gefördert werden. Notwendig ist ein Gesetz, das vorschreibt, dass Wohngebiete durchmischt sein müssen. Günstige und teure Bauten – damit die Menschen nicht aufgeteilt werden in Arme und Reiche und sich problematische Zonen nicht so einfach herausbilden können.

• **Wohnraumreserven erschließen** Dazu gehören zum Beispiel die Aufstockung von Gebäuden sowie die Nutzung von Hinterhöfen und Brachflächen.

• **Stadtrand** Die Peripherie ist wichtig. Ähnlich wie in München sollten Behörden/Verwaltungen an den Stadtrand verlagert werden. Das macht Platz für Wohnungen im Innenbereich und reduziert die Nachfrage.

Erfolgsmodelle

- Die »Wiener Wohnen« gehört zu 100 Prozent der Stadt und hat nie Wohnungen verkauft, sondern neue gebaut. Etwa 220.000 sind in ihrem Besitz.
- Ein altes Parkhaus in der Groninger Altstadt wird zu einem Wohnhaus mit innovativen, flexiblen Wohnungen umgebaut.
- Die (jungen) Freiwilligen der Besuchspartnerschaften »Freunde alter Menschen e. V.« besuchen regelmäßig einen alten Menschen.





MEHR GRÜN, MEHR NACHHALTIGKEIT

Grünflächen müssen geschützt, erhalten und möglichst ausgeweitet werden. Die Stadtverschmutzung durch Müll braucht ein Regulativ – und die Mülltrennung zu Hause mehr Eigenmotivation. Spaziergänger wollen grüne Flächen, keine Müllabladestationen.

Was?

Mehr, größere und aufgewertete Grünflächen. Grundsätzlich muss ein Regelwerk geschaffen werden, um die Instandhaltung und Aufwertung sowie Neuerschaffung von Grünflächen zu forcieren, gerade in Bezug auf die Stadtverschmutzung durch Müll. Wichtig ist eine bewusster Aufklärung. Den Fußgängern muss mehr Raum gegeben werden durch die Schaffung neuer und schönerer Wege, Plätze und Flaniermeilen.

Wo?

Grünflächen auf Verkehrsinseln, auf Dächern und an Fassaden, in Parks und auf Spielplätzen. Mülltrennung im Stadtgebiet und zu Hause.

Wie?

Neben der Instandhaltung und Neuanlage von Grünflächen muss die Müllentsorgung nachhaltiger gedacht werden. Gehwege sollen nicht nur schöner und naturnah gestaltet, sondern auch barrierefrei sein.

Welche Bedingungen sind Voraussetzung?

Alle Bürger müssen die Bereitschaft zeigen, bewusster mit den bereits vorhandenen Grünflächen umzugehen. Dabei spielt auch die Mülltrennung draußen wie drinnen eine große Rolle. Die Stadt Hamburg muss dabei unterstützen und entsprechende Maßnahmen generieren. Der erweiterte Bewegungsraum für Fußgänger sollte stärker zum Spazierengehen einladen und das Bewusstsein für Natur und Umwelt stärken.

So gehts:

Grünausgleich Jeder Baum, der für ein neues Bauprojekt weicht, sollte an anderer Stelle ersetzt werden. Statt immer

mehr Flächen zu versiegeln, sollte mehr über Bepflanzung – speziell auf »toten« Flächen – nachgedacht werden. Urban Gardening muss mehr Unterstützung erfahren. Radwege und Straßen sollten grüner gestaltet werden. Durch spezielle Bepflanzung kann dem Insektensterben entgegengewirkt werden.

Zu Fuß und barrierefrei Durch attraktive Grünflächen wird Hamburgs (Stadt-)Natur zum Erlebnis. Begrünte Gehwege laden zum Bummeln ein, Parks zum gemeinsamen Miteinander oder zur sportlichen Aktivität. Das Augenmerk auf Spaziergänger, Personen mit Handicaps oder Eltern mit Kleinkindern im Kinderwagen muss sich verstärken, damit Wege und Überwege geschaffen und zugeparkte Gehwege vermieden werden.

Mülltrennung zu Hause Gefordert werden stärkere Sanktionen bei nicht eingehaltener Mülltrennung. Bessere und mehr Müllentsorgungsplätze müssen geschaffen werden. Dazu zählen auch lokale Recyclingcenter oder lokale Wertstoffannahmestellen in den Stadtteilen. Insgesamt muss der Zugang zur Mülltrennung erleichtert werden. Auch beim Sperrmüll muss die Hürde für eine Entsorgung gesenkt werden. Ein neues Konzept mit Aktionen wie »Hamburg räumt auf« würde mit Sicherheit Wirkung zeigen. Eigeninitiative ist hier ebenso gefragt wie staatliche Unterstützung.

Nachhaltigkeit Um die Flut von Plastikverpackungen einzudämmen, muss vermehrt über alternative Verpackungen nachgedacht und geforscht werden. Über die Einführung eines Pfandsystems auf Plastikmüll sollte ebenso nachgedacht werden. Mehr Bürgerbeteiligung und Aufklärung müssen zu einem Bewusstsein der Nachhaltigkeit führen. Ansätze wie aus »alt« mach »neu« müssen gefördert werden. Außerdem sollte es viel mehr Möglichkeiten für

»Seit längerer Zeit sammele ich bei Kajakfahrten auf den Alsterkanälen schwimmenden Müll ein. Manchmal übersteigt die Menge an Flaschen usw. die Möglichkeit, dies an Deck unterzubringen. Es gibt leider keine Müllbehälter, die vom Wasser aus erreichbar sind.«

Online-Beitrag

verpackungslosen Einkauf geben, und die Prinzipien der Wiederverwendung, des Tausches und Verleihs sollten viel stärker im Vordergrund stehen. Wir brauchen mehr Pfand-Konzepte statt Müllentsorgung. Infos zur Entsorgung von Produkten müssen schon beim Produktkauf für den Käufer zugänglich gemacht werden.

Zero Waste City Wie wäre es, wenn Hamburg eine »grüne« Stadt wird, in der Müll so konsequent wie möglich vermieden wird, eine Modellstadt für Europa? Auf dem Weg dahin sollten konkrete Ziele zur Müllreduzierung stehen. Die Stadt muss eine Strategie entwickeln, damit sie diese Ziele auch erreicht. Mögliche Instrumente sind hier zum Beispiel Aufklärungskampagnen, Anreize zur Reduzierung von Verpackungsmüll, Förderung von Mehrwegsystemen, weitere Optimierungen in der Wertungskette, Belohnung der Bürger bei Müllreduzierung.

Erfolgsmodelle

- **Schweden** ReTuna Mall: Hier werden nur recycelte Produkte verkauft.
- **Schleswig-Holstein** Sozialkaufhäuser (AWO): Bei Haushaltsauflösungen u. Ä. werden Möbel abgeholt etc.
- **Zürich** Zürich Tourismus arbeitet ganz konkret daran, seinen ökologischen Fußabdruck zu verringern. »Vermeiden – reduzieren – kompensieren« steht dabei als Motto im Vordergrund. Nicht nur Zürich Tourismus, sondern auch die Stadt und der Kanton Zürich ziehen dabei zusammen mit den Bürger an einem Strang – und der Erfolg gibt ihnen recht: In Sachen Nachhaltigkeit gilt die Stadt als internationales Vorbild.
- **San Francisco** Zero-Waste-Vorbild in den USA

Weitere Wünsche

Mehr Blumen, mehr Insekten, mehr Vögel Mit dem Insektensterben sterben auch viele Vögel aufgrund von Nahrungsmangel – von den langfristigen Folgen des Insektensterbens etwa für die Landwirtschaft und den Obstanbau ganz zu schweigen. Möglichst viele Menschen, ob in privaten Haushalten oder Gewerbebetrieben, sollten konkret überlegen, wo sie (auch kleine) Flächen zu insektenfreundlichen Blumenwiesen umwandeln können.

Baumpflege-Partnerschaften Solche Partnerschaften zwischen Baum und Mensch sollten gefördert werden: Wer einen Stadt-Baum vor der Haustür hat, sollte ihn gießen, wenn es erneut einen so heißen und trockenen Sommer geben sollte wie den im Jahr 2018.

Fokus auf Fußgänger und Fahrradfahrer Bei der Planung der Verkehrsführung sollten Fahrradfahrer und Fußgänger stärker in den Fokus gerückt werden. Es muss attraktiver werden, Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Große oder auch kleine Straßenzüge müssen aufgewertet werden durch mehr Grün. So wird Fahrradfahren und Gehen oder Joggen attraktiver, außerdem werden neue Lebensräume geschaffen und die Luft wird verbessert.

Urbane Landwirtschaft Auf Dächern sollten vermehrt Hochbeete eingerichtet werden für den Anbau von Gemüse, Obst, Kräutern und Blumen. Weintrauben und Spalierobst, die an den Hauswänden ranken, würden nicht nur Früchte liefern, sondern auch das Stadtklima verbessern und Lebensraum für Insekten schaffen. Auch über die Verbindung von Dächern mit Brücken sollte nachgedacht werden, wodurch ganz neue Räume und Wege für Fußgänger erschlossen werden könnten.

Weniger Feuerwerke Ein Mal im Jahr, und zwar um Silvester, ist es in Hamburg unerträglich: extreme Feinstaubkonzentrationen in der Luft, Lärmbelästigung und überall Müll auf den Straßen. Viele Menschen wünschen sich, dass private Feuerwerke verboten werden. Wer auf ein Silvester-Feuerwerk nicht verzichten möchte, kann sich das öffentliche Feuerwerk anschauen.

Keine innerdeutschen Flüge Innerhalb Deutschlands zu fliegen, ist für die Umwelt hochgradig belastend. Das wissen wir alle – und tun es oft trotzdem. Warum innerdeutsche Flüge und generell Kurzstreckenflüge unterhalb einer bestimmten Entfernung nicht einfach verbieten? Der Airport Hamburg sollte zum ersten deutschen Flughafen werden, der keine innerdeutschen oder andere Kurzstreckenflüge anbietet. Hamburg sollte mit gutem Beispiel vorangehen!

Lebensmittel nicht verschwenden Von Geschäften werden viele Lebensmittel weggeworfen, da sie diese nicht mehr verkaufen dürfen oder wollen. Sie abzuholen und in einem speziellen Shop umsonst anzubieten, wäre eine wertvolle Ergänzung zur Hamburger Tafel für Menschen, die sparen müssen.





MEHR KUNST, KULTUR UND SPORT

Kunst, Kultur und Sport müssen für alle Hamburger zugänglich sein. Nur so können das Bewusstsein und Anreize gestärkt werden, sich für diese Bereiche zu öffnen – ganz gleich, welchen sozialen Hintergrund ein Mensch hat.

»Es wird immer behauptet, Hamburg sei eine grüne Stadt. Aber es gibt zu wenig Freiraum für Sport und Erholung, für Kinder, für spontane Treffen und Bewegung für alle an den sonnigen Sommertagen.«

Beitrag in einem Kneipengespräch

Was?

Bestehende Einrichtungen und Projekte unterstützen und ausbauen. Neue Vorhaben in Sachen Kunst, Kultur, Wissenschaft und Sport fördern. Bürger und Betroffene in die Ideenfindung und Planung einbeziehen.

Wo?

Draußen und drinnen. Auf Plätzen, in leer stehenden Gebäuden. Überall, in jedem Hamburger Stadtteil.

Wie?

Mehr Angebote und Unterstützung für Künstler und Kulturschaffende. Mehr Geld für Schulen. Mehr Einrichtungen für Kunst, Kultur, Wissenschaft und Sport. Mehr Anreize für Hamburger Bürger.

Welche Bedingungen sind Voraussetzung?

Behörden, Künstler und Kulturschaffende müssen sich austauschen und Bürger in den Stadtteilen gehört werden. In diese Bereiche muss mehr Geld fließen.

So gehts:

Science Museum Hamburg ist die Stadt der Wissenschaft – so lautet zumindest ein Slogan. Dass es hier kein ernst zu nehmendes Science Museum gibt, muss geändert werden. Dass Besucher von Wissenschaft hoch begeistert sind, zeigen zahlreiche Beispiele im In- und Ausland (siehe Erfolgsmodelle). Ob es um Artenschutz, Klimaschutz, Medizin oder Grundlagenwissenschaften geht – alle Themen lassen sich spannend und publikumsgerecht aufbereiten. Was die Finanzierung betrifft: Hamburgs große Firmen, etwa in den Bereichen Luftfahrt, Medizintechnologie oder Hafen, wären vielleicht bereit, Teile des Museums zu finanzieren und damit ihre eigene Arbeit darzustellen.

Bibliotheken Die Uni-Bibliotheken sind völlig überfüllt, zu wenig sicht- und nutzbar. Es sollte daher eine kostenfreie Bibliothek für alle Bürger geben, die auch sonntags geöffnet ist – eine Art »Super«-Bibliothek mit Lesesälen, Sitzplätzen, Kommunikationsbereichen und Begegnungsräumen. Dazu könnte man alte Gebäude nutzen, zum Beispiel die Alte Oberpostdirektion oder das ehemalige Fernmeldeamt Schlüterstraße. In allen Stadtteilen sollten attraktive Bücherhallen mit Sonntagsöffnung eingerichtet werden.

Mehrfachnutzung Bestehende öffentliche Gebäude sollten ab sofort nachts anderweitig genutzt werden. Das Bezirksamt Mitte könnte hier mit gutem Beispiel vorangehen und seine Räume (nachts) zur Verfügung stellen. Gleiches gilt für die Messehallen und für die HCU Hamburg, die aktuell ab 22 Uhr geschlossen ist. Manche Kirchen werden bereits mehrfach genutzt, es sollten aber weitere hinzukommen.

Für Kunstschaffende Es müssen Experimentierräume her. Dazu gehören auch offene Werkstätten. Es sollte Räumlichkeiten geben, die nicht fest vermietet, sondern divers nutzbar sind. Finanzierung und Verwaltung sollten über eine stadteigene Kultureinrichtung laufen.

Elbphilharmonie Sie sollte belebt und beleuchtet und kommunikativ sein. Die Plaza sollte künstlerisch genutzt werden, zum Beispiel in Form von Kunstaktionen, Performances, Speaker's Corner etc.

Musik verbindet Das Konzept »Fest der Musik« hat sich bewährt (siehe Frankreich) – Hamburg sollte es übernehmen. Amateur- und Berufsmusiker sowie Musikperformer aller Art treten auf öffentlichen Plätzen, Straßen und in Parks sowie in Kneipen auf und präsentieren ihre Musik – unentgeltlich und ohne administrativen Aufwand.

Rathausmarkt Kulturell ist er »tot«. Daher muss der Kern der Stadt unbedingt zu einem zentralen Anziehungspunkt werden. Man sollte zum Beispiel die Konzerte im Innenhof wiederbeleben sowie wechselnde Kulturveranstaltungen von Hamburgs Partnerstädten ausrichten lassen (St.-Petersburg-Woche, Leon-Woche etc.)

Kunstmeile Sie sollte ein Ort für freie, nicht gewinnorientierte Gruppen sein – beidseitig inklusive der City-Höfe. Am besten wäre, wenn der Autoverkehr komplett durch den Walltunnel geleitet wird.

Weitere Ziele:

Bücherschiffe, Bücherbusse, Bücherschränke

Breitenförderung Die Bereiche Kunst und Kultur brauchen mehr (Frei-)Räume für künstlerische Entfaltung. Die Künstler benötigen mehr Ateliers, Proberäume, Werkstätten, eine Clubszene. Sie werden zunehmend verdrängt, Räumlichkeiten werden unbezahlbar.

Lange Nacht Allerorten erhält die »Lange Nacht der Museen« ein großes Lob. Die hohe Beteiligung steht für das große Interesse der Bürger: der beste Grund, um die »Lange Nacht« mindestens ein Mal im Monat stattfinden zu lassen. Außerdem sollte freier Eintritt in Museen endlich beschlossen werden.

Infos und Vernetzung Durch www.stadtkultur.de (seit Kurzem nicht mehr Teil der Kulturbehörde, sondern eine eigene GmbH) könnten Informationen gebündelt werden. Dieser Dachverband für lokale Kultur und kulturelle Bildung kann Räume aufspüren, zugänglich machen, organisieren und Regeln für deren Nutzung aufstellen – ähnlich dem Kooperationsprojekt www.findingplaces.hamburg.

Kunst im öffentlichen Raum In den Stadtraum sollte viel mehr Kunst einfließen. Kunst für jedermann, zum Beispiel Graffiti, bunte Häuser, Aktionskunst. Kunst belebt und beseelt! Lärmschutzwände, Bahnstrecken und Betonwände sollten begrünt oder Wandkünstlern zur Verfügung gestellt werden. Anwohner suchen die Motive aus, die Stadt bezahlt die Künstler für ihre Arbeit.

Kultur in Schulen Kinder sollten Sport-, Bildungs- und Kulturgutscheine bereits mit der Einschulung erhalten, damit sie auch außerhalb verstärkt Angebote wahrnehmen können. Ein wichtiges Anliegen ist auch der Ausbau der Hamburger Schulen.

Hamburg bewegt sich Hamburg begegnet sich: Es müssen kleine, freie Orte für den Sport geschaffen werden, ausgestattet etwa mit Stangen für Klimmzüge, Tischtennisplatten, Kletterwänden an Häusern. In Parks sollte es kleine überdachte Plätze geben, beispielsweise für Yoga. Man könnte Gratis-Verleihstellen für Boule-Kugeln und Skateboards einrichten. Sport auch ohne Leistungsdruck. Es sollten mehr Sporthallen und Skateranlagen eingerichtet sowie bestehende Einrichtungen regelmäßig instand gehalten werden. An der Alster sollte es für Jogger Schließfächer geben, des Weiteren SUP-Parkplätze und öffentliche Duschen. An Schulen sollten die Sportfächer erweitert und auch Vereine mit eingebunden werden. Es könnte Stadtteil-Sportwettbewerbe geben, in denen Stadtteile gegeneinander antreten. Und warum sollte man nicht zur Arbeit paddeln?

Fortsetzung →





BÜRGER BETEILIGEN

→ Fortsetzung von Seite 25

Weitere Wünsche

- **Hafengeburtstag** als Kulturevent ganz neu etablieren.
- **Für Kinder und Künstler** sollte es viel mehr Angebote geben. Besonders in den Randgebieten und auf den Elbinseln ist noch sehr viel Luft nach oben.
- **Kulturkarte** Mit ihr hätte man freien Zugang zu allen Kunst-, Musik- und Kulturveranstaltungen, was besonders für sozial schwache Menschen wichtig wäre.
- **Musikclub der Generationen** Ein idealer Ort dafür sind zum Beispiel die neuen Treppen am Baumwall (genug Sitzplätze, kleine Bühne davor). Vielleicht mögen ja dort alle zusammen ein, zwei, drei Lieder einstudieren mit ihren Instrumenten. Als Ort auch geeignet: das BARMBEK°BASCH, ein Community Center in Barmbek Süd.
- **Baden** Ein Badeparadies in der Alster, mitten in der Stadt, am Schwanenwik. Außerdem: Bestehende Schwimmbäder erhalten und neue bauen!
- **Zinnwerke und ZinnFlohmarkt** In Wilhelmsburg fanden bisher diverse tolle Veranstaltungen statt. Künstler haben dort ihre Ateliers. Doch das Gebäude ist baufällig. Im Auftrag der Stadt wird nach Ideen gesucht. Doch was die Behörden mit den Vorschlägen machen werden, ist ungewiss. Erforderlich sind echte Partizipation und Beteiligungsprozesse der Kulturschaffenden. Eine lebendige Stadt braucht niedrigschwellige Kultur- und Begegnungsorte.
- **Kunstkurse** Hamburg hat einen großen Bedarf an Kursleitern, die ganztägig arbeiten. Diese Kurse geben zurzeit Honorarkräfte, darunter viele freiberufliche Künstler, die sich von Auftrag zu Auftrag hangeln. Die Stadt Hamburg könnte Künstler, Kunstvermittler usw. fest anstellen und an Schulen vermitteln.
- **Auf dem Wasser** Mehr Flächen für Freizeit, Sport, Fortbewegung nutzbar machen.
- **Sport und Ehrenamt** Ehrenamt aufwerten, zum Beispiel durch steuerliche Vergünstigungen oder Ausgleich im Beruf.
- **Seniorenport** Bewegungsparcours einrichten.
- **HafenCity** Erweiterung der Sportmöglichkeiten.

Anwohner wissen am besten, was in ihrem Stadtteil vor sich geht und was verbessert werden kann.

Was?

Die Bezirke als kleinste Verwaltungseinheiten sind nicht in der Lage, die Probleme auf lokaler Ebene zu erfassen und abzubilden. Zu unterschiedlich sind die Problemstellungen und zu knapp bemessen die Zeit, die den jeweiligen Ausschüssen in der Bezirkspolitik verbleibt, um sich damit zu befassen.

Wo?

Das zeigt die Ist-Situation in den Hamburger Stadtteilen.

Wie?

Mithilfe eines Stufenmodells soll ermöglicht werden, Kompetenz und Engagement der Bürger in den Stadtteilen in eine bessere Bezirkspolitik bzw. -verwaltung umzusetzen.

Welche Bedingungen sind Voraussetzung?

Eines der Kernelemente einer funktionierenden Demokratie ist das »Miteinander Reden«. Daher sollte die Diskussionskultur in den Bezirksvertretungen gefördert werden.

So gehts:

Bürgerbeteiligung ist für die Teilnehmer bei »Hamburg besser machen« ein wichtiges Thema, das in den vorhandenen Angeboten ausgebaut und in seiner Wertigkeit politisch gestärkt werden soll. Dazu zählt, Bürgerbeteiligung konsequenter in Entscheidungs- und Verwaltungsprozesse einzubauen, niedrigschwellige Zugänge zu ermöglichen, längerfristige Beschäftigungen mit Themen anzubieten, die Einflussnahme partieller Interessen(gruppen) zurückzudrängen, die Diversität der einbezogenen Bürger zu erhöhen, eine Verzahnung

»Auf Stadtteilebene sind Bürger kompetenter als Politiker!«

Beitrag in einem Kneipengespräch

von Online- und Analogangeboten sicherzustellen, die Transparenz und Orientierungsmöglichkeit über Beteiligungsangebote deutlich zu erhöhen und dem Thema im Senat politisches Gewicht zu geben, indem es zur Chefsache gemacht und mindestens auf Ebene eines Staatsrates, einer Staatsrätin vertreten und weiterentwickelt wird.

Bürgerrat Um diese Ziele zu erreichen und Bürgerbeteiligung qualitativ auf eine neue Stufe zu heben, soll das Format eines »Bürgerrates« entwickelt und in einem Pilotprojekt erprobt werden. Wesentliches Element des Bürgerrates ist ein Losverfahren, mit dem die zu beteiligenden Bürger als Querschnitt der Hamburger Bürgergesellschaft ermittelt werden. Sie erhalten die Möglichkeit, mit Experten und Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung wichtige Entscheidungen auf stadtstaatlicher Ebene bzw. in den Bezirken mit Empfehlungen vorzubereiten. Um sich die Zeit für eine informierte Arbeit nehmen zu können, müssen von der Stadt Aufwandsentschädigungen finanziert werden. Dieser Prozess soll online ergänzt werden um eine Plattform, in die auch Bürgerinnen und Bürger Ideen und Vorschläge einbringen können, die nicht Mitglieder des Bürgerrates sind. Die Online-Plattform soll die zentrale Anlaufstelle für eine kontinuierliche Beteiligung werden.

Stufenmodell Ein lose organisiertes Stadtteilforum (Stufe 1) sammelt und entwickelt Ideen und Vorschläge der Bewohner des Stadtteils. Vier bis fünf Treffen im Jahr sollten dafür ausreichen. Ein durch Losverfahren bestimmter oder durch ein Verfahren ähnlich der Schöffenwahl demokratisch legitimierter Stadtteilbeirat (Stufe 2) wandelt diese Vorschläge in Empfehlungen für die Bezirksversammlung bzw. Bürgerschaft um und begleitet das weitere Vorgehen. Monatliche Sitzungen sind daher empfehlenswert – analog zu den monatlichen Sitzungen der Bezirksausschüsse. In der Verwaltung wird ein »Kümmerer« bzw.

Weitere Wünsche

- **Mehr Rechte** Entscheidungen, die auf der untersten Ebene, also in der Bezirkspolitik und der Bezirksverwaltung, mit Mehrheit beschlossen werden, sollen vom Senat nicht mehr evoziert – also überstimmt und somit ignoriert – werden können. Zukunftsvision wäre eine Verfassungsänderung für mehr Rechte der Stadtteile, mindestens aber ein Ende des Evokationsrechts.

eine »Kümmerin« für jeden Stadtteil installiert (Stufe 3), der bzw. die als Verbindung zwischen beiden Gremien aus Stufe 1 und 2 sowie der Verwaltung agiert und bei Fachfragen weiterhelfen kann.

Bürger-Expertise Wird zum Beispiel das lokale Radwegenetz zum Thema, sind Schüler der höheren Klassen im Stadtteil die besten Experten. Mit ihnen sollten die Wegebeziehungen und die Ausstattung von Radwegen besprochen werden. Auch wenn es um das lokale Parkraum-Management geht, kennen die Anwohner die Situation vor Ort am besten.

Ortsamt 2.0 Für eine langfristige Entwicklung und verstärkte öffentliche Wahrnehmung der Gremien wird die Einrichtung eines Stadtteilhauses empfohlen – »Ortsamt 2.0«. Hier können lokale Sitzungen stattfinden und weitere lokale Dienste angeboten werden. Beispiele: Repair Café, Recycling-Station oder stadtteilbezogene Informationen zu Akteuren wie Sport- und Kulturvereine. Früher war ein solches Angebot in Gemeindehäusern zu finden. Nach dem Anstieg der Kirchenaustritte und nachfolgender Schließung von Gemeindehäusern wurde es jedoch versäumt, eine Alternative zu schaffen.

Erfolgsmodelle

- **Berlin** Hier treffen Bürger als »Quartiersräte« Entscheidungen, die für die Verwaltung auf Bezirksebene verpflichtend sind. Außerdem sind sie aufgrund ihrer finanziellen Ausstattung in der Lage, lokale Projekte autonom zu entscheiden und – in Zusammenarbeit mit den Behörden – auch durchzuführen.
- **Hamburg** In einigen Stadtteilen gibt es ebenfalls Modelle, in denen das genannte Stufenmodell bereits erfolgreich implementiert ist.



Eine Aktion von:



Partner:



Unterstützer:



Impressum

HERAUSGEBER Körber-Stiftung, Kehr wieder 12, 20457 Hamburg;
Vertretungsberechtigte Personen: Vorsitzender des Vorstands Dr. Lothar Dittmer; und ZEIT Verlag, Helmut-Schmidt-Haus, Buceriusstraße, Eingang Speersort 1, 20095 Hamburg; Geschäftsführer: Dr. Rainer Esser

VERLAG TEMPUS CORPORATE GmbH – Ein Unternehmen des ZEIT Verlags;
Geschäftsführung: Jan Hawerkamp, Dr. Mark Schiffhauer; Büro Hamburg: Helmut-Schmidt-Haus, Buceriusstraße, Eingang Speersort 1, 20095 Hamburg;
Redaktion: Regine Smith Thyme, Egbert Scheunemann (Schlussredaktion);
Projektleitung: Stefanie Eggers; Grafik: Sonja Feldkamp;
Fotos: Ina Mortsiefer für DIE ZEIT, iStockphoto.com – gpointstudio;
Herstellung: Dirk Woschei; Druck: Merkur Druck GmbH, Norderstedt

Stand Juni 2019

