



Hamburgs Innenstadt steht, wie die meisten Innenstädte Deutschlands, vor einem grundlegenden Wandel. Der Einzelhandel kämpft um seine Existenz, der Leerstand wird größer und die Anforderungen von Besucher*innen wachsen. Diese bereits bekannten Problematiken wurden durch die Corona-Krise verschärft und spätestens jetzt ist klar: Die Innenstadt muss dringend neu gedacht werden. Die Frage nach der Zukunft von Hamburgs Zentrum liegt einerseits bei der Politik – aber nicht nur: Es braucht auch Impulse und Ideen aus der Zivilgesellschaft und der Privatwirtschaft. Wir luden eine Vielzahl an Akteur*innen ein, sich auszutauschen, Vorschläge und Visionen zu diskutieren und sich zu vernetzen, um gemeinsam die Zukunft des Zentrums neu zu denken.

Online-Konferenz zur Zukunft der Innenstadt
Freitag, 11. Februar 2022, 15.30-18.31 Uhr
Teilnehmer*innen: 114

Nach einer kurzen Anmoderation begann die Veranstaltung mit der thematisch einleitenden Präsentation des Berichts der Bauministerkonferenz aus dem November 2021 zur generellen Innenstadtentwicklung in Deutschland. Staatsrätin Monika Thomas (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen) stellte uns den Bericht vor, der sich in neun strategischen Zielen zusammenfassen lässt und gab uns einen Überblick über die Akteursgruppen der Hamburg Innenstadt sowie Einblicke in das „Handlungskonzept Innenstadt“ ihrer Behörde.

Anschließend diskutierten begaben sich die Teilnehmer*innen in kleineren Gruppen bestimmte Aspekte der Zukunft der Innenstadt mit thematischen Expert*innen. Die Teilnehmenden hatten eine Stunde Zeit, um die Herausforderungen ihres Bereiches zu benennen und gemeinsam an Lösungen zu arbeiten. Die Diskussionen wurden von Mitarbeiter*innen der Friedrich-Ebert-Stiftung begleitet, die auch ein kurzes Ergebnisprotokoll angefertigt haben. Diese finden Sie ab der nächsten Seite.

Nach einer kurzen Pause fand ein Podiumsgespräch mit Staatsrätin Thomas und den Impulsgeber*innen der vier Fachgruppen statt. Die Gesprächsergebnisse der Fachgruppen wurden eingebracht und die Ideen und Visionen für die Entwicklung der Hamburger Innenstadt mit der Staatsrätin und allen Konferenzteilnehmer*innen besprochen.

Julie Salviac
Julius-Leber-Forum der
Friedrich-Ebert-Stiftung e.V.
julie.salviac@fes.de
www.julius-leber-forum.de

**FRIEDRICH
EBERT** 
STIFTUNG

DISKUSSIONSGRUPPE 1

„Die Innenstadt als Wohnquartier?“

Prof. Klaus Sill, Architekt und HafenCity Universität Hamburg

17 Teilnehmer*innen

Wer sollte / könnte in der Innenstadt wohnen?

Der soziale Status verhindert derzeit, dass bestimmte Gruppen in die Innenstadt ziehen. Neben den hohen Mieten fehlt es in der Innenstadt aber auch an Infrastruktur für Familien, was Zuzug ebenfalls verhindert.

Es wird die Frage in den Raum gestellt, ob Hotels auch als Wohnraum verstanden werden sollen – Stichwort: Temporäres Wohnen. Genannt wird beispielsweise der Hotelneubau auf dem C&A Grundstück. Mehrheitlich wurde jedoch argumentiert, dass hier differenziert werden müsse: Wenn Menschen dauerhaft an einem Ort wohnen, dann identifizieren und engagieren sie sich stärker mit und in ihrem Wohnumfeld. Nur Tourist*innen als temporäre Bewohner*innen der Innenstadt zu verstehen, sei daher für die Innenstadtentwicklung nicht zielführend.

Wie könnte in der Innenstadt gewohnt werden?

Der Innenstadtbereich ist bereits sehr verdichtet. Es gibt allerdings noch Baulücken und Nischen, die intelligent zur Schaffung von Wohnraum genutzt werden können. Es braucht nicht zwingend große Flächen. Auch die Umnutzung von Parkhäusern stellt einen interessanten Weg dar, neuen Wohnraum zu schaffen. Eine Herausforderung bei der Umnutzung bestehender Gebäude für Wohnraum ist die Tiefe. Wohngebäude brauchen weniger Tiefe als beispielsweise Kaufhäuser. Ein Umbau ist zwar häufig möglich, aber vergleichsweise teuer.

In Köln und Hannover wurde Wohnraum auf bestehenden Parkhäusern aufgestockt. Dieser Aufstockungsansatz stößt auf Zustimmung in der Fachgruppe, allerdings wird auf hohe ordnungsrechtliche Anforderungen verwiesen, wie beispielsweise Brandschutzregelungen. Hamburg hätte aber über die Landesbrandschutzverordnung große Handlungsspielräume, die in den letzten Jahren auch immer wieder zur Erleichterung des Bauens genutzt worden sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Wohnungsbauprojekte, die Frau Thomas in ihrem Vortrag gezeigt hatte, nur sehr kleine, eher zufällig entstandene Projekte seien. Dem wird entgegengesetzt, dass es bereits nicht unerhebliche Wohnflächen in der Innenstadt gäbe, allerdings seien diese sehr unterschiedlich im Innenstadtbereich verteilt.

Es wird diskutiert, ob nicht auch der Abriss und Neubau von Gebäuden zum Wohnzweck in Frage käme. Damit wären jedoch hohe ökologische Kosten verbunden. Außerdem wird in Zweifel gestellt, ob Eigentümer daran ein Interesse haben. Die meisten Flächen in der Innenstadt sind in Privatbesitz.

Es wird gefragt, ob Innenstädte nicht auch anders belebt werden können, als nur durch die Neuschaffung von Wohnflächen. Dafür könnten Dächer etc. von Bestandsgebäuden zu öffentlichem Raum umgestaltet werden könnten wie beispielsweise der Bunker am Heiligengeistfeld. Dafür müsste man allerdings die Interessen der privaten Eigentümer berücksichtigen und diese von der Nutzung überzeugen.

Es wird darauf verwiesen, dass öffentliche Räume bereits bestehen, aber häufig für breite Zielgruppen nicht zugänglich sind. Es sei also auch eine Frage des Zugangs und nicht nur die des Ausbaus und

des Bestands von öffentlichen Räumen. Die aktuelle Planung für die Überdeckung des Hauptbahnhofes verbessert beispielsweise nicht die Zugänglichkeit der Zentralbibliothek / Bücherhallen Hamburg am Hühnerposten. Wohnen braucht aber Bildungsangebote und diesen brauchen eine gute Verkehrsanbindung, die in diesem Fall nicht gegeben ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Stadt einen Rechtsrahmen dafür schaffen muss, in der Innenstadt verstärkt das Vorkaufsrechts nutzen zu können.

Es wird nach konkreten Vorschlägen gefragt:

- Gertrudenkirchhof: Hier wird Potenzial für Aufstockungen gesehen. Der Hof ist sehr gut angebunden und ein ausgezeichnete Raum. Die Blöcke von der Alster in Richtung Gertrudenkirchhof werden ebenfalls genannt.
- Das Finanzamt (Steinstraße) ist eine städtische Immobilie und böte von der Tiefe her Möglichkeiten für ein Pilotprojekt der Umnutzung in Wohnraum.
- Rödingsmarkt: Möglichkeit für Aufstockung oder Umnutzung des Parkhauses am Kanal. Dort habe es auch schon einen studentischen Wettbewerb gegeben. Allerdings liegt hier eine denkmalwerte Komponente, die ein Problem bei einer Umnutzung darstellen könnte und der Eigentümer schien nicht sonderlich kooperationsfreudig. Das Gebäude müsste also zunächst zurückgekauft werden. Es wird mehrmals geäußert, dass das Gebäude sehr attraktiv liege und insgesamt ein spannendes Pilotprojekt darstellen könnte.

Es wird diskutiert, ob nicht auch die Reduzierung von Straßen(-verkehr) Mikro-Flächen schaffen könnte. Vielleicht sollten Mikrowohnprojekte allerdings lieber auf Dächer gesetzt werden, weil sie auf (ehemaligen) Straßen dann doch zu ineffizient sein.

Es wird allgemein festgestellt:

Es braucht eine Nutzungskartierung. Aktuell sei das von Seiten der Stadt nicht gegeben.

DISKUSSIONSGRUPPE 2

„Erreichbarkeit & Mobilität“

Dr. Philine Gaffron, Technische Universität Hamburg

14 Teilnehmer*innen

Einstieg: Welche Mobilitätstypen gibt es eigentlich? (Input von Fr. Dr. Gaffron)

Die Mobilitätsforschung unterscheidet fünf Mobilitätstypen:

1. Der **flexible multimodale** Typ entwickelt bestimmte Alltagsroutinen, die mit dem praktikabelsten Verkehrsmittel verknüpft werden, er fragt: Welches Verkehrsmittel passt am besten zur Situation?
2. Der **überzeugte multimodale** Typ ist umweltfreundlich unterwegs, er verzichtet weitestgehend auf das Auto.
3. **Überzeugte MIV-Nutzer*innen** („motorisierter Individualverkehr“) sind möglichst oft mit dem Auto unterwegs.
4. **Gefangene MIV-Nutzer*innen** haben aufgrund des Wohnortes kaum praktikable Alternativen zum PKW und nutzen dieses deshalb.
5. Der **gefangene multimodale Typ** nutzt, was er sich preislich leisten können, wobei eine Verfügbarkeit natürlich vorausgesetzt ist.

Für die Diskussion:

Ein ganzheitlicher Blick auf das Thema Mobilität ist wichtig. Hier können viel verschiedene Faktoren und Blickwinkel eine Rolle spielen und berücksichtigt werden, etwa die Frage nach sozialer Gerechtigkeit.

Was läuft gut in Hamburg?

Insbesondere die gute S-Bahn-Anbindung in die Innenstadt auch von außerhalb vom Stadtkern liegenden Vierteln wird positiv betont. Es gibt viele zentrale, gut gelegene Haltepunkte, die Express-Busverbindungen werden ebenfalls positiv beurteilt. Auch die vielfältige Netzstruktur wird hervorgehoben: Es gibt viele alternative Fahrtmöglichkeiten des ÖPNV, auf die bei Störungen oder Ausfällen umgestiegen werden kann. Positiv aufgenommen wird darüber hinaus das Stadtrad (öffentliche Mietfahrräder) als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV. Betont wird, dass ausreichend Parkraum für Autos vorhanden ist, wenn die Bereitschaft für kurze Fußwege besteht.

Was läuft nicht gut? Welche Ideen zur Verbesserung gibt es?

1. Vorgeschlagen wird die Nutzung neuer Verkehrsmittel und -wege. So könnte etwa eine Ringbahn geschaffen werden, um äußere Bezirke zu verbinden und den stark frequentierten Innenstadtbereich zu umfahren. Auch der Bau von Straßenbahnen, eine Seilbahn über die Elbe oder die stärkere Nutzung von Wasserwegen als Verkehrswegen des ÖPNVs wird angeführt.
2. Das Fahrradwegnetz sollte ausgebaut und sicherer gestaltet werden. Eine bauliche Trennung zwischen Straße, Fahrradweg und Bürgersteig erhöht das Sicherheitsgefühl aller. In diesem Zusammenhang wird das oftmals rücksichtslose Verhalten von Verkehrsteilnehmenden gegenüber Fußgänger*innen kritisch angesprochen.
3. Die Preisgestaltung des HVV wird als zu hoch eingeschätzt: Der Preis einer Einzelfahrt liege zu hoch und die Tarifreichweite einer Fahrt wird kritisiert. Hier sollte über eine Preisreduktion bzw. -neugestaltung gedacht werden. Insbesondere wird auf Studien verwiesen, die besagen, dass es Menschen gibt, die sich Mobilität in der Stadt nicht leisten können. Vorgeschlagen

wird auch ein Mobilitätspass, der die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel in einem Tarif ermöglicht.

4. Die Anbindung des Umlandes sollte durch den Ausbau von Park & Ride-Stationen verbessert werden. So kann der Individualverkehr aus dem Umland sinnvoll mit dem ÖPNV der Stadt verknüpft werden.
5. Hingewiesen wird auf die Problematik von E-Scootern, die keine festen Abstellplätze haben und damit das Stadtbild in negativer Weise prägen. Bei dieser Kritik sollte jedoch auch berücksichtigt werden, dass dieser Eindruck durch den Blickwinkel geprägt ist, denn auch parkende Autos prägen das Stadtbild in negativer Weise.
6. Perspektivisch muss sich mit der Frage der Straßenraumumverteilung auseinandergesetzt werden: Welchem Verkehrsmittel soll in Zukunft wie viel Raum gegeben werden? Hier besteht der Wunsch zu mehr Fuß- und Radmobilität und der Schaffung von Räumen für zum Auto alternative Verkehrsmobilität.
7. Als mögliche Reaktion auf Fragen der Kostengerechtigkeit wird die City-Maut als mögliche Lösung vorgeschlagen: Damit sollen Autofahrende an den durch die Straßennutzung entstehenden Kosten beteiligt werden. Die dabei eingenommenen Mittel könnten dann für die Umgestaltung von Verkehr & Mobilität genutzt werden.

Insgesamt spielt bei Fragen zur Zukunft der Innenstadt die Frage nach der Qualität des öffentlichen Raums eine große Rolle. Wie soll der öffentliche Raum genutzt werden? Geäußert wird insbesondere der Wunsch nach mehr sozialem Leben im öffentlichen Raum. Hier müssen auch veränderte Ansprüche an die Flächennutzung berücksichtigt werden, etwa bei der Frage der klimagerechten Stadt, die beispielsweise mehr Grünflächen vorsieht.

DISKUSSIONSGRUPPE 3

„Eine Innenstadt für alle“

Florian Marten, Initiative „Altstadt für Alle!“

16 Teilnehmer*innen

1. Welche Talente hat die Innenstadt schon heute?

In einer ersten Diskussionsrunde sammelten die Teilnehmenden besondere Stärken der Hamburger Innenstadt als Ausgangspunkt für die Diskussion. Als solche wurden genannt:

- Hamburgs Innenstadt ist an vielen Orten sehr schön (gewachsene Struktur aus Altem und Neuem, wenig Zerstörung im Zweiten Weltkrieg)
- Das Wasser ist ein Mehrwert und unterscheidet die Hamburger Innenstadt von denen anderer Großstädte (insb. die Binnenalster, aber auch die Fleete und die Nähe zur Elbe)
- Die Innenstadt ist ein Tourismus-Magnet: Gäste wollen immer die Hamburger Innenstadt besuchen
- Die bestehenden Kulturangebote (v.a. Kino) führen Hamburger*innen in die Innenstadt
- Tagsüber ist bereits viel in der Innenstadt los - abends aber eben nicht
- Es gibt auch in der Innenstadt unbekannte Orte zu entdecken, bspw. versteckte Innenhöfe
- Die Innenstadt ist sehr gut mit dem ÖPNV erreichbar
- Es gibt ein breites Bewusstsein in der Stadtbevölkerung dafür, dass die Innenstadt ein Aushängeschild für Hamburg ist und daher attraktiv bleiben muss bzw. attraktiver werden muss.

2. Wie kann die Innenstadt im jeweiligen Themenfeld noch besser aufgestellt werden?

Die folgende offene Diskussion kreiste um die Frage, wie ausgehend von den identifizierten Talenten die positive Entwicklung der Innenstadt gefördert werden kann. Die hier genannten Themencluster haben sich dabei in der Diskussion entwickelt.

Mobilität:

- Das Pkw-Aufkommen in der Innenstadt muss geringer werden. Insbesondere parkende Autos blockieren viel Platz im öffentlichen Raum, während Parkhäuser noch freie Kapazitäten haben. Vorschlag: generelles Parkverbot in der City für private Pkw (was Lieferverkehr also ermöglicht).
- Mehr Fahrradwege in die Innenstadt und bessere Fahrradwege in der Innenstadt

Aufenthaltsqualität und Vielfalt steigern:

- Mehr Kultur- und Freizeitangebote in der Innenstadt bedeuten eine bessere Mischung aus Grünflächen, Kulturorten und dem gegenwärtig dominierenden Einzelhandel
- Mehr Sitzflächen, sowohl im öffentlichen Raum als auch in der Außengastronomie der Innenstadt.
- Die Versiegelung öffentlicher Plätze rückgängig machen, damit mehr Grün in die Innenstadt kommt. Das macht die Innenstadt nicht zuletzt für jungen Menschen attraktiver
- Das Wasser stärker auch zur Kühlung der Innenstadt nutzen, indem Fleete wieder geöffnet werden
- Wiederbelebung einer Projektidee: Ponton-Wege auf Fleeten errichten, so dass Spaziergänger*innen eine neue Perspektive auf die Innenstadt gewinnen können

- Vorschlag: Einrichtung eines klassischen Wochenmarkts auf dem verkehrsberuhigten Jungfernstieg

Kultur:

- Idee: Straßenkünstler haben bestimmte Plätze, an denen sie zu festgesetzten Zeiten zuverlässig anzutreffen sind.
- App für Kulturangebote in der Innenstadt entwickeln. Perspektivisch könnte man diese ausweiten auf ganz Hamburg, beispielsweise mit jeweils anwählbaren Stadtteilen, von denen die Innenstadt einer wäre.
- Ehemalige Bühne auf dem Gänsemarkt wieder aufbauen für spontane Kleinkunst und/oder in Kooperation mit einer Hamburger Bühne
- Öffentliche Klaviere in der Innenstadt aufstellen (Beispiel: Klaviere am Bahnhof St. Pancrass in London)

Wie kann die Innenstadt speziell für junge Hamburger*innen attraktiver sein?

- Für die ganz jungen Hamburger*innen (und auch für ihre Eltern): Indoor-Spielplätze in Einkaufszentren einrichten, in denen Kleinkinder auch betreut werden (Beispiel: Ikea)
- Will man ernsthaft mehr junge Menschen in die Innenstadt holen, sollte die Stadt ein innerstädtisches Jugendzentrum eröffnen (bzw. einem Träger dies ermöglichen)
- Mehr Aufenthaltsmöglichkeiten ohne Konsumzwang (öffentliche Bänke, Plätze)
- Vorschlag: Jugendcamp auf dem Rathausmarkt oder auf dem Domplatz
- Eine Ideenwerkstatt speziell für junger Hamburger*innen (agil und ggf. auch digital)

Generelle Gedanken in der Diskussion:

- Die Diversität der Hamburger Stadtbevölkerung spiegelt sich nicht in der Innenstadt wider. Dort dominieren Wohlstand, Menschen ohne Einwanderungsgeschichte und wiederum die große Armut in Gestalt der in der Innenstadt lebenden Obdachlosen.
- Frage: Wie können die positiven Emotionen, die viele Menschen mit Hamburg verbinden (Eleganz, Großzügigkeit, hanseatische Zurückhaltung), für die Innenstadt genutzt werden? Die Innenstadt wirkt demgegenüber hektisch und anstrengend, an etlichen Orten auch heruntergekommen.
- Das jetzige Konzept der „Business Improvement Districts“ (BID) schließt zivilgesellschaftliche Akteure aus und setzt den Schwerpunkt auf Geschäftsverbesserung. Besser wären „City Improvement Districts“ oder „Urban Life Districts“, an deren Ausgestaltung mehr verschiedene Akteure beteiligt werden
- Bisher passiert in der Wahrnehmung der Teilnehmenden die Innenstadtentwicklung zu sehr „top-down“. Für innovative Verbesserungen bräuchte man vielmehr Beteiligungsmöglichkeiten „bottom-up“.

Neben den bereits genannten Vorschlägen wurde in Diskussion als wichtig für die positive Entwicklung der Hamburger Innenstadt erachtet, dass es eine verantwortliche Stelle gibt, die sich um die Innenstadt kümmert. Diese Stelle sollte zugleich als heute besser zwischen den Aktivitäten der Stadtentwicklungsbehörde und dem Bezirk Mitte koordinieren. Diese Stelle könnte außerdem systematisch guter Ideen aus anderen Städten sichten und auf ihre Umsetzbarkeit in Hamburg hin prüfen.

DISKUSSIONSGRUPPE 4

„Auf dem Weg zu neuen Geschäftsmodellen?“

Dr. Katja Wolfram, Kreativ Gesellschaft

17 Teilnehmer*innen

Mit einem übergeordneten Leitbild, einem integrierten ressort- und altersübergreifendes Vorgehen und regionaler Kooperation, werden Städte nachhaltig weiterentwickelt. Bürger*innen Hamburgs diskutierten am Freitagnachmittag in der Fachgruppe mit Dr. Katja Wolfram unterschiedliche neue Geschäftsmodelle, die Hamburgs Innenstadt attraktiver macht.

Welche Talente bietet die Innenstadt für unser Thema?

Hamburg ist eine sehr große Stadt, bildet einen Verkehrsknotenpunkt und zieht damit Menschen nicht nur aus der eigenen Stadt, sondern auch aus dem Umfeld an. Die Innenstadt einer Millionenstadt bietet viel Potenzial. Noch aber stehen viele Gebäude in der Innenstadt leer und könnten besser genutzt werden. Das Raumangebot durch leere Kaufhäuser und alte ungenutzte Bürogebäude bieten viel Raum und Platz, den z. B. die Kreativwirtschaft in Hamburg gebrauchen könnte. Diese stillgelegten Kaufhäuser, insbesondere in der Innenstadt, könnten und sollten attraktiver gestaltet werden. Die Innenstadt könnte durch die Kreativwirtschaft attraktiver gestaltet werden. Diese nehmen eine wichtige Stellung in der Stadt ein und deshalb sollte diese auch in der Innenstadt präsent sein. Unsere Diskutant*innen sind sich sicher, dass in Hamburg das Talent schlummert, den nicht-kommerziellen Bereich wiederzubeleben, mehr zentrale Begegnungspunkte für Jung und Alt zu schaffen. Hier wird auch die Nacht- und Freizeitkultur, die Nutzung von 20 bis 4 Uhr von Bedeutung. Hamburg ist eine internationale Stadt, doch ihre Internationalität muss hervorgehoben werden und ist noch wenig sichtbar.

Wie können wir Instrumente der Stadtentwicklung ausbauen und auch nutzen?

Wie kann die Innenstadt im jeweiligen Themenfeld noch besser aufgestellt werden?

Um die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen, werden in der Fachgruppe viele Punkte angesprochen, dennoch werden diese Ideen aufgrund der zu hohen Mieten momentan nicht umsetzbar sein. „Wir brauchen einen Preismix“ wurde mehrfach betont und diesbezüglich wurden verschiedene Möglichkeiten angesprochen und diskutiert. Zur Eindämmung der starken kommerziellen Nutzung der Gebäude wurde ein Konzept diskutiert, welches bereits in Paris angewendet wird. In Paris ist es als Société d'économie mixte bekannt, welches halb städtisch und halb privatwirtschaftlich organisiert ist. Dieses versucht, mehrere öffentlichen Flächen anzubieten und somit der Stadt bei der Wiederbelebung von Quartieren zu helfen. Kleinere Geschäfte, wie z.B. in der Kreativwirtschaft könnten dadurch erhalten bleiben. Das könnte auch das strukturelle Problem der hohen Mietpreise, die besonders die Kreativwirtschaft eingrenzt, lösen. Die Idee der Zwischennutzung wurde angesprochen, welche bereits am alten Wall, am Jungfernstieg und in der Dammtorstraße umgesetzt wird. Frau Dr. Wolfram bietet an diesbezüglich einen Blick auf das Projekt Freifläche in Hamburg zu werfen: https://kreativgesellschaft.org/raum/frei_flache-raum-fur-kreative-zwischennutzung/. Die Zwischennutzungen sind an dieser Stelle ein wichtiger Anfang, aber wirft die Frage der dauerhaft Raumnutzung im Zentrum für Zwischennutzer*innen auf.

Um die Balance von nicht kommerzieller und kommerzieller Nutzung zu halten, wurde die Idee eines Vermittlers vorgeschlagen, der Flächen in Kaufhäuser und Gebäuden managen könnte. Verwiesen wurde dabei auf das Projekt „asperm – Die Seestadt Wiens“, welche von Projektbeginn auf die

Mischung von kommerziellen und nicht kommerziell Nutzung achten. Um mehr Internationalität in die Innenstadt zu bringen, könnten Künstler*innen aus unterschiedlichen Ländern eingeladen werden, beispielsweise spanische oder französische Nächte könnten veranstaltet werden. Kunst aus unterschiedlichen Ländern und von internationalen Künstler*innen sollte in die Stadt Hamburg gebracht werden und ausgestellt werden. Unter anderem könnte die Innenstadt mit solchen Veranstaltungen auch zum Anziehungspunkt für Touristen werden. Das Kulturerlebnis und das Erleben des Stadtcharakters spielt besonders für den Tourismus eine wichtige Rolle. Das Model Business Improvement District (BID) wurde aufgegriffen und auch zu Weiterentwicklung angeregt. Frau Dr. Wolframm schlägt hier ein Ersteigerungsmodell vor, dass noch nicht in die Praxis umgesetzt wurde, aber Potenzial hat in das BID Modell miteingebunden zu werden. Hierbei sollen Bestandsimmobilien von einer Organisation gemeinsam mit der Stadt bewirtschaftet werden, nicht wie das Modell in Wien und Paris, das hauptsächlich städtisch gesteuert wird

Damit die Nacht und Freizeitkultur gestützt werden kann, wurde die Idee der Nachtbürgermeister*innen angesprochen, die das Kuratieren statt Managen in den Vordergrund stellt. Insbesondere wurde gewünscht, dass die Stadt trotz des starken Trends zur Digitalisierung öffentliche Plätze bereit hält, die das Grundbedürfnis von Menschen nach persönlicher Begegnung erfüllt.

GETEILTE LINKS IM CHAT

Einige Links wurden im Chat von unseren Referenten*innen und Teilnehmer*innen geteilt. Hier ist eine Auswahl davon:

Der Bericht der Bauministerkonferenz zum Download:

<https://www.bauministerkonferenz.de/verzeichnis.aspx?id=23696&o=7590769023696>

Kreativ Gesellschaft:

<https://kreativgesellschaft.org/raum/frei-flaeche-die-plattform/> <https://kreativgesellschaft.org/raum/mietobjekte/>

Zur Machbarkeitsstudie neuer Verkehrstechnologien im Urbanen Raum:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/magnetschwebbahn-studienergebnisse.html>

Zum Parkhaus in der Gröningerstraße

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/innenstaedte-bezahlbares-wohnen-architektur-hamburg-1.5466467>

<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Groeninger-Hof-Wohnungen-statt-Parkplaetze-Entwurf-steht,groeninger100.html>

Zum Parkhaus am Rödingsmarkt:

<https://www.patriotische-gesellschaft.de/webfile/show/2954/7-Buelau-Wettbewerb-2020.pdf>

<https://www.youtube.com/watch?v=03fBcJc34Pg>

Von wegen Weltstadt: Ein satirischer Blick auf Hamburg (1965)

https://www.ndr.de/geschichte/ndr_retro/Von-wegen-Weltstadt-Ein-ironischer-Blick-auf-Hamburg,kulturimnorden102.html

Hamburg Luftbilder und alte Karten:

<https://mprove.de/chronolab/tv/index.html#ndr>