

Hamburg-Altstadt

Komm doch mal rüber

Eine Initiative will die Altstadt wieder attraktiv machen. Eigentlich eine gute Idee!

Von **Oliver Hollenstein**

23. Oktober 2017, 4:10 Uhr / 2 Kommentare

AUS DER ZEIT NR. 43/2017 [[http://www.zeit.de/2017/43?](http://www.zeit.de/2017/43?wt_zmc=fix.int.zonpme.zeitde.wall_abo.premium.packshot.cover.zeih&utm_medium=fix&utm_source=zeitde_zonpme_int&utm_campaign=wall_abo&utm_content=premium_packshot_cover_zeih)



wt_zmc=fix.int.zonpme.zeitde.wall_abo.premium.packshot.cover.zeih&utm_medium=fix&utm_source=zeitde_zonpme_int&utm_campaign=wall_abo&utm_content=premium_packshot_cover_zeih]



Blickfang: Das Nikolaifleet im Abendlicht © Willing-Holtz/plainpicture

Für Gäste ist die Sache nicht ganz einfach: Wer in Hamburg den Schildern zur Altstadt folgt, der steht irgendwann vor einer sechsspürigen Straße. Kaum würde ein Gast vermuten, dass er die Keimzelle des Hamburger Hafens vor sich hat, wenn er auf das trostlose Nikolaifleet vor der Trostbrücke blickt. Und kaum könnte er erahnen, dass dort, wo heute die Willy-Brandt-Straße tost, vor 100 Jahren der Kern der Hamburger Altstadt lag, mit engen, quirligen Gassen voller Menschen.

Wäre es nicht schön, wenn Hamburg wieder einen historischen Kern hätte, wenn die Innenstadt nicht nur Büro- und Einkaufsfläche wäre, sondern Lebensort?

ANZEIGE

Für diese Vision einer lebendigen Innenstadt werben seit mehr als einem Jahr der Pfarrer von St. Katharinen, Frank Engelbrecht, und der Stadtplaner Rolf Kellner [<http://www.zeit.de/2016/42/hamburg-innenstadt-ost-west-strasse-konflikt>] (ZEIT Nr. 42/16). Inzwischen haben sich die Patriotische Gesellschaft und die Nordkirche der Sache angenommen und die Initiative "Altstadt für Alle!" gestartet. Zuletzt haben sie zu einem Ideenworkshop eingeladen, gemeinsam mit Stadtplanern und Architekten entwickelten dort 300 Bürger die ersten konkreten Ideen für eine Wiederbelebung der Innenstadt.

Erstens: Die Willy-Brandt-Straße, auf der heute jeden Tag 75.000 Fahrzeuge unterwegs sind, könnte beruhigt werden, damit sie die Innenstadt nicht mehr so stark zerschneidet. Die Initiative schlägt vor, zwischen Deichtorhallen und Millerntor die Geschwindigkeit auf 30 Stundenkilometer zu begrenzen, zusätzliche Fahrradspuren und Querungsmöglichkeiten, also Ampeln, einzurichten. Zudem plädiert sie für eine Citymaut, die das Fahren in der Innenstadt unattraktiver macht. Einen immer wieder vorgeschlagenen Tunnel für die Straße lehnte eine Mehrheit der an dem Workshop beteiligten Bürger ab: Die Baustelle wäre jahrelang ein Ärgernis.

ANZEIGE

Zweitens: Zwischen Kunsthalle und Deichtorhallen könnte ein Fußgänger- und Fahrradboulevard entstehen, um die Kulturorte rund um den Hauptbahnhof besser zu verbinden. In einem ersten Schritt könnten die Park- und Abbiegespuren umgebaut werden. Perspektivisch könnten mit weiteren Maßnahmen auch das Museum für Kunst und Gewerbe, das Schauspielhaus und das Ohnsorg-Theater eingebunden werden.



Dieser Artikel stammt aus der ZEIT Nr. 43/2017. Hier können Sie die gesamte Ausgabe lesen.

Drittens: Die Initiative schlägt vor, einen klareren Weg vom Rathaus zu St. Katharinen einzurichten, dadurch würden auch die Innenstadt und die HafenCity [<http://www.zeit.de/thema/hafencity>] besser verbunden. Dazu könnte etwa ein Steg an und auf dem Nikolaifleet gebaut werden. Das Fleet, früher der wichtigste Schiffsweg der Stadt, könnte zudem etwa durch ein Open-Air-Kino auf einem Ponton stärker ins Bewusstsein der Hamburger gerückt werden.

Viertens: Wenn in Zukunft weniger Autos [<http://www.zeit.de/2017/09/verkehr-hamburg-weniger-autos-trend>] in der Innenstadt fahren, werden auch weniger Parkplätze gebraucht. Die Initiative schlägt daher vor, Parkhäuser umzubauen. In einem ersten Schritt könnten etwa im Parkhaus Neue Gröningerstraße an der Katharinenkirche Wohnungen gebaut werden.

Einen Stadtteil wiederbeleben

Fünftens: Viele Plätze in der Innenstadt laden wenig zum Verweilen ein. Prominentestes Beispiel: der Rathausmarkt. Die Initiative fordert, dieser solle wieder eine "Bühne für die Stadtgesellschaft" werden und dafür neu gestaltet werden.

Die Vorschläge basieren auf dem Grundsatz: mehr Menschen in die Stadt, weniger Autos. Sie folgen den Ideen des dänischen Stadtplaners Jan Gehl, der Kopenhagen von einer "Metropole für Autos zu einer Metropole für Menschen" verwandelt hat, wie seine Kollegin Birgitte Svarre im Rahmen der Workshops erklärte.

Die Idee der Altstadt-Initiative: Wenn die Politik angesichts der erkannten Probleme etwa mit der Willy-Brandt-Straße nicht handelt, müssen die Bürger aktiv werden. Die "lähmende Kluft zwischen Erkennen und Handeln" müsse überwunden werden, sagte der Hamburger Stadtforscher Dieter Läßle und forderte, die Bürger müssten die Stadt "stückweise zurückerobern".

Wie realistisch sind die Ideen?

Um die Innenstadt zu beleben, wollen die Initiatoren langfristig mehr Bewohner dorthin locken. Wohnten vor dem Zweiten Weltkrieg 15.000 Menschen in der Innenstadt, sind es heute nur noch 2.200. Das liegt aber nicht in erster Linie am fehlenden politischen Willen, sondern daran, dass Investoren Büroräume deutlich teurer vermieten können als Privatwohnungen. Deswegen wurden bei den Sanierungen der vergangenen Jahre kaum Wohnungen gebaut. Und wenn, sind die Mieten so hoch, dass sie sich nur wohlhabende Bürger leisten können.

Der Traum der Initiatoren von einer Stadt weitgehend ohne Autos ist für viele andere eher ein Albtraum. Kaum eine Frage wird in der Stadt erbitterter diskutiert als die nach Beschränkungen für Autos, wie zuletzt die Debatte über Dieselfahrverbote zeigte. Weil schon heute der Verkehr oft vor dem Kollaps steht, sind viele Bürger skeptisch bei jeder Maßnahme, die den Autoverkehr weiter einschränkt. Und die Willy-Brandt-Straße ist unumstritten eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt.

Die Debatte um die Zukunft der Innenstadt hat also gerade erst begonnen. Die politische Umsetzung der von Idealismus getragenen Ideen der Initiative wird noch viele Hürden meistern müssen. Dennoch oder gerade deswegen ist von Architekten und Stadtplanern viel Lob für die Vorschläge zu hören. Der Hamburger Stadtplaner André Poitiers, unter anderem für die Erneuerung des Jungfernstiegs und die Planung der Neuen Mitte Altona zuständig, sagt etwa: "Dass Hamburger Bürger, die ja als konservativ gelten, mit ›Altstadt für Alle!‹ so energisch wie klug vorangehen, sollte den Senat begeistern." Der Senat solle nun "nach vorne denken" und, vor allem, "jetzt die Zukunft gestalten".

Der Blick über die Stadtgrenze macht Mut. Auch in anderen Städten gab es große Skepsis, ob es gelingen könnte, einen Stadtteil wiederzubeleben. In Barcelona, in Düsseldorf, sogar in Kopenhagen. Nachher waren die Zweifel schnell vergessen.

ANZEIGE