Antrag L01: Deine Stadt, dein Viertel – lebenswertes Hamburg für alle

Antragsteller*in:	Landesvorstand GRÜNE-Hamburg
Unterstützer*innen:	Mechthild Weber (Hamburg-Wandsbek), Uwe Halpap (Hamburg-Wandsbek), Andrea Dreyer (Hamburg-Eimsbüttel), Andreas Christian Gromoll (Hamburg-Nord), Kemal Anıl Kaputanoğlu (Hamburg-Nord), Thomas Jokerst-Gracias (Hamburg-Altona), Johannes Hufschmidt (Hamburg-Eimsbüttel), Antje Möller (Hamburg-Eimsbüttel)
Status:	angenommen
Sachgebiet:	L - Leitanträge
Antragsblock:	Vorstellung Änderungsanträge zu L01
Abstimmung	Ja: 44 Nein: 0 Enthaltung: 1 Gültige Stimmen: 45
Zusammenfassung der Änderungen:	Zeile 19: (Änderungsantrag L01-ÄA10) - zugelassen Zeile 39 - 41: (Änderungsantrag L01-ÄA15) - zugelassen (Änderungsantrag L01-ÄA16) - zugelassen Zeile 64: (Änderungsantrag L01-ÄA17) - zugelassen Zeile 69 - 72: (Änderungsantrag L01-ÄA42) - zugelassen (Änderungsantrag L01-ÄA43) - zugelassen Zeile 96 - 107: (Änderungsantrag L01-ÄA44) - zugelassen (Änderungsantrag L01-ÄA45) - zugelassen Zeile 112 - 130: (Änderungsantrag L01-ÄA52) - zugelassen (Änderungsantrag L01-ÄA53) - zugelassen Zeile 133: (Änderungsantrag L01-ÄA46) - zugelassen Zeile 142: (Änderungsantrag L01-ÄA07) - zugelassen Zeile 148 - 150: (Änderungsantrag L01-ÄA47) - zugelassen (Änderungsantrag L01-ÄA41) - zugelassen Zeile 152 - 163: (Änderungsantrag L01-ÄA49) - zugelassen (Änderungsantrag L01-ÄA51) - zugelassen Zeile 188 - 189: (Änderungsantrag L01-ÄA26) - zugelassen (Änderungsantrag L01-ÄA39) - Neufassung der Antragssteller*in Zeile 208 - 216: (Änderungsantrag L01-ÄA40) - Neufassung der Antragssteller*in Zeile 212 - 213: (Änderungsantrag L01-ÄA12) - zugelassen Zeile 235: (Änderungsantrag L01-ÄA36) - Neufassung der Antragssteller*in Zeile 260: (Änderungsantrag L01-ÄA27) - zugelassen Zeile 261: (Änderungsantrag L01-ÄA28) - zugelassen Zeile 262: (Änderungsantrag L01-ÄA29) - zugelassen Zeile 289: (Änderungsantrag L01-ÄA03) - zugelassen Zeile 303: (Änderungsantrag L01-ÄA13) - zugelassen Zeile 314: (Änderungsantrag L01-ÄA04) - zugelassen Zeile 322 - 323: (Änderungsantrag L01-ÄA38) - Neufassung der Antragssteller*in Zeile 337: (Änderungsantrag L01-ÄA14) - zugelassen Zeile 375: (Änderungsantrag L01-ÄA50) - zugelassen Zeile 388 -

	397:	(Änderungsantrag L01-ÄA06) - zugelassen
	Zeile 392:	(Änderungsantrag L01-ÄA54) - zugelassen
	Zeile 426:	(Änderungsantrag L01-ÄA11) - zugelassen
	Zeile 445:	(Änderungsantrag L01-ÄA48) - zugelassen
	Zeile 447:	
	Zeile 460:	
	Zeile 470:	
	Zeile 488:	
	Zeile 500:	
	Zeile 595:	
	Zeile 619 - 620:	

Hamburg wird in absehbarer Zeit das Zuhause von über zwei Millionen Menschen sein. Die Stadt muss sich den Folgen der Klimakrise anpassen und sich für häufigere Hochwasser-, Starkregen- und Hitzeereignisse wappnen. Wohnen und Leben müssen auch bei steigenden Preisen bezahlbar sein. Unser Ziel ist es, ein gutes Leben für alle Menschen in Hamburg zu ermöglichen – trotz und gerade wegen der ständigen Veränderungen. Vieles, was es für eine gerechte Stadt braucht, wird dabei durch die Stadtentwicklungspolitik beantwortet.

Ein gutes Leben in der Großstadt beginnt mit der zentralen Frage des Wohnens. Für bezahlbare Mieten wollen wir die Wohnungspolitik noch stärker am Gemeinwohl ausrichten– mit mindestens zur Hälfte preisgedämpften Neubau, mit längeren und dynamischen Bindungen von geförderten Wohnungen und durch eine stärkere Beteiligung der Profiteur*innen von Bodenwertsteigerungen an den Kosten für soziale Infrastruktur, für Freiflächen und Grünerhalt. Wichtig ist uns auch die Lebensqualität im Viertel und der näheren Umgebung. Wir wollen die Vielfalt der Hamburger Stadtteile erhalten und gleichzeitig die Nutzungsmöglichkeiten und die Aufenthaltsqualität für alle verbessern. Alle Hamburger*innen sollen innerhalb von 15 Minuten die wichtigsten Anlaufpunkte erreichen: Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung, Freizeitangebote, Bildungsstätten und idealerweise auch den Arbeitsplatz (Konzept der 15-Minuten-Stadt). Wir schließen uns dabei auch dem Projekt der Weltgesundheitsorganisation an und wollen Hamburg zur alters- und generationenfreundlichen Stadt machen (Age-friendly-City). Eine gerecht gestaltete Großstadt bietet all ihren Einwohner*innen die Möglichkeit, im eigenen Viertel eine Vielzahl an Angeboten vorzufinden und gleichzeitig längere Wege unkompliziert und komfortabel bestreiten zu können. Wir wollen mit dem Hamburg-Takt allen Hamburger*innen ein ÖPNV-Angebot binnen fünf Minuten bieten. Dafür wollen wir massiv in neue Bus- und Bahnanbindungen investieren, den ÖPNV durch Digitalisierung effizienter gestalten und dort, wo es bisher keine Alternativen gibt, kostenlose On-Demand-Angebote machen. Eine lebenswerte Stadt für alle zu gestalten, von Blankenese bis Lohbrügge, von den Walddörfern bis Neugraben - **das ist unser Leitbild einer gerechten Stadtentwicklung für Hamburg.**

Kapitel 1: Hamburg für dich bezahlbar

Ein gutes Leben für alle in Hamburg bedeutet, dass alle Menschen sich die Stadt leisten können.

Im Zentrum der bezahlbaren Stadt steht bezahlbarer Wohnraum. Wir wollen unsere Wohnungspolitik deshalb noch stärker am Gemeinwohl ausrichten und dafür sorgen, dass Vermieter*innen geringere Kosten und Investitionen auf die Mieter*innen abwälzen können. Beim Neubau soll künftig mehr als die Hälfte preiswerter Wohnraum für Menschen mit geringem oder mittlerem Einkommen entstehen, mit längeren und dynamischen Bindungen. Damit der Wertzuwachs unseres begrenzten Bodens nicht nur einzelnen Personen zugutekommt, wollen wir Profiteur*innen von Bodenwertsteigerungen stärker an den Kosten für soziale Infrastruktur, Freiflächen und Grünerhalt
beteiligen. ~~Im Wohnungsbestand wollen wir die Mieten nachhaltig senken; mit~~Mit der neuen Wohnungsgemeinnützigkeit sorgen wir dafür, dass künftig erheblich mehr Wohnungen im Bestand deutlich unter dem Mietspiegel angeboten werden. Wir wollen den Anteil der Sozialwohnungen erhöhen, indem wir neben dem Neubau viel Geld in die Verlängerung von auslaufenden Belegungsbindungen investieren. Wir wollen flächeneffizient, ökologisch sowie nachhaltig bauen und dabei auch Lösungen durch Umnutzung im Bestand befördern. So sorgen wir dafür, dass die Menschen in qualitativ hochwertigen Wohnungen leben können, schützen das Klima und lassen die gerade aktuell enorm steigenden Nebenkosten nicht zu einem dauerhaften Preistreiber auf dem Wohnungsmarkt werden.

Gemeinwohlorientierter und nachhaltiger Neubau:

In Hamburg fehlt es nicht an Luxusimmobilien, sondern an bezahlbarem Wohnraum. Zusätzlicher Wohnraum ist für eine wachsende Stadt wie Hamburg ein wichtiger Baustein, muss aber noch stärker an dem Gemeinwohl ausgerichtet sein als am Profitinteresse einzelner Investor*innen. Wir wollen im Neubau deshalb den Anteil an gefördertem und preisgedämpftem Wohnraum weiter erhöhen und dafür in Zeiten steigender Zins- und Baukosten mehr Geld für Förderungen in die Hand nehmen. Für den Neubau auf städtischen Grund haben wir gemeinsam mit der Initiative „Keine Profite für Boden und Miete“ einen Paradigmenwechsel eingeleitet: 1000 Wohnungen im Jahr werden wir ab 2024 mit 100-jähriger Mietpreisbindung bauen; 50 Jahre gefördert im ersten Förderweg und 50 weitere Jahre preisgedämpft, gekoppelt an die Verbraucher*innenpreise und die Reallöhne innerhalb des Mietenspiegels. Als GRÜNE Hamburg wollen wir die *100-Jahre-Wohnungen* zum Erfolgsmodell machen und die Anzahl perspektivisch weiter erhöhen. Um dem riesigen Bedarf an geförderten Wohnraum (33% aller Haushalte sind zum ersten Förderweg berechtigt) besser gerecht zu werden, wollen wir im nächsten Schritt eine noch zielgenauere Förderung im Neubau erreichen:
Neubauwohnungen wollen wir in einem ~~besser~~guten Standard bauen, und die Förderung der Haushalte soll sich dynamisch an deren Einkommen ausrichten.

Darüber hinaus wollen wir größere Entwicklungsgebiete auf öffentlichem Grund – angelehnt an die Vergabe in den Wilhelmsburger Neubaugebieten – möglichst gemeinwohlorientiert vergeben: 50% geförderter Neubau, 50% freifinanziert und
Eigentum; zwei Drittel ~~davon~~des Wohnungsbaus an gemeinwohlorientierte Bauträger, wie zum Beispiel SAGA, Fördern & Wohnen, kleingenossenschaftliche Baugemeinschaften, Genossenschaften und Stiftungen. 30% des geförderten Wohnungsneubaus soll dringlich Wohnungssuchenden zur Verfügung stehen. Im freifinanzierten Segment möchten wir die *Hamburg-Wohnungen*(mit Mietpreisbindung auf ein Mietniveau von maximal 12,50€, ~~ohne Belegungsbindungen)~~mit Vereinbarungen zu Grundrissen und Belegung) fest

verankern. Mit diesem Hamburg-*Mix* sorgen wir über den geförderten Wohnungsbau hinaus für preisgedämpften Wohnraum, beispielsweise für Familien mit mittlerem Einkommen, die häufig schwer passenden Wohnraum finden. Damit die *100-Jahre-Wohnungen* und der *Hamburg-Mix* ein Erfolg werden, braucht es starke gemeinwohlorientierte Bauträger. Wir prüfen, wie wir die städtische SAGA weiterentwickeln können, sodass Überschüsse noch stärker in Neubau, Sanierung und Instandhaltung des Gebäudebestandes investiert werden, sie so noch besser den Mietenden dient und für die zukünftigen Aufgaben gewappnet ist. Obendrein wollen wir Fördern & Wohnen als zweite städtische Wohnungsgesellschaft deutlich stärken. Zusätzlich werden wir die ABB GmbH als innovative städtische Bauprojektgesellschaft und die städtische Projektentwicklung, wie die IBA Hamburg weiter ausbauen. Damit auch Genossenschaften beim Bau von *100-Jahre-Wohnungen* und darüber hinaus weiterhin eine tragende Rolle spielen können, möchten wir attraktive Kredite über die Hamburgische Investitions- und Förderbank (IFB) bereitstellen, sodass diese auch im Erbpachtmodell und bei steigenden Baukosten aktiv sein können.

Gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft ist es gelungen, den Anteil an geförderten Wohnungen für Bauprojekte auf privaten Flächen auf 35% zu erhöhen – ein richtiger Schritt, denn in Zeiten stark steigender Mieten muss auch die Wohnungswirtschaft mehr Verantwortung übernehmen und Profiterwartungen senken. Wir GRÜNE Hamburg streben an, für Bauvorhaben ab 30 Wohneinheiten auf privaten Flächen gemeinsam mit den Bezirken einen 50/50-Mix einzuführen. Das bedeutet: 50% geförderter Wohnungsbau (20% davon für vordringlich wohnungssuchende Haushalte) und 50% freifinanzierter Wohnungsbau (davon mindestens zur Hälfte freifinanzierter Mietwohnungsbau).

~~Für die Entspannung des Hamburger Wohnungsmarktes ist es zentral, dass geförderte Wohnungen eine möglichst lange Laufzeit haben und denjenigen zur Verfügung stehen, die darauf angewiesen sind, solange sie die Förderung benötigen. Künftig wollen wir daher zum einen die Bindung für den geförderten Wohnraum auf 40 Jahre erhöhen. Zum anderen streben wir ein neues, dynamisches Fördermodell an, bei dem sich die zu zahlende Miete in mehreren Stufen am Einkommen der Mieter*innen festmacht. Ziel ist es, dass anspruchsberechtigte Personen maximal 30% des Nettoeinkommens für die Miete bezahlen und der Mietabschlag bei veränderter Einkommenssituation stufenweise hoch- oder heruntergestuft wird. So können wir Fehlsubventionen beseitigen und die Anzahl an geförderten Wohnungen erhöhen, sodass mehr Hamburger*innen davon profitieren. Eine digitalisierte, alle fünf Jahre stattfindende Einkommensprüfung minimiert den Verwaltungsaufwand.~~

Für die Entspannung des Hamburger Wohnungsmarktes ist es zentral, dass geförderte Wohnungen eine möglichst lange Laufzeit haben und denjenigen zur Verfügung stehen, die darauf angewiesen sind, solange sie die Förderung benötigen. Künftig wollen wir daher zum einen die Bindung für den geförderten Wohnraum auf 40 Jahre erhöhen. Zum anderen streben wir an, die Hamburgische Wonraumförderung auf ein neues, dynamisches und sozial ausgewogenes Fundament zu stellen. Zukünftig soll die Förderung dabei nicht mehr nach dem "Gießkannenprinzip" erfolgen, sondern am Einkommen der Mieter*innen orientiert werden. Ziel ist: Mindestens die Hälfte aller Neubauwohnungen sollen 30% des Nettoeinkommens der mietenden Haushalte nicht überschreiten. Die Wohnungen in einem Gebäude sollen in mehreren Miethöhenstufen nach dem Prinzip "maximal 30% des Nettoeinkommens für die Miete" vergeben werden (50% für Geringverdienende und (vor)dringlich Wohnungssuchende, die weiteren Wohnungen gestaffelt nach Haushalteinkommen). Das ist fair und sozial gerecht, da Menschen ihrem Einkommen

entsprechend gezielt gefördert werden. Die Förderung erhalten Vermieter direkt als Ausgleich zur Kostenmiete. So können wir mehr sozial orientierte Wohnungen bei gleichem Fördervolumen schaffen. Die Überprüfung der Förderhöhe sollte unkompliziert alle 5 Jahre durch eine automatisierte Bestätigung der Förderkriterien durch das Finanzamt erfolgen.

Bei allen Gebäuden gilt es, den Klimaschutz noch stärker zu berücksichtigen, indem wir flächeneffizient, ökologisch und nachhaltig bauen. Die Verpflichtung, mindestens die Effizienzhaus-Stufe 40 einhalten zu müssen, wird die Grundlage dafür, dass zukünftige Neubauten über lange Lebenszyklen energieeffizient genutzt werden können.
Unser Ziel ist der Energie-Plus-Standard, also klima~~positiv~~neutrales Bauen und klimapositive Energiebilanz in der Nutzung, d.h. dass Gebäude erneuerbare Energien produzieren. So machen wir unsere Gebäude in Hamburg zukunftsfähig. Mit den städtischen Wohnungsgesellschaften und den öffentlichen Unternehmen der Stadt werden wir vorangehen und über den gesamten Lebenszyklus ökologisch und nachhaltig bauen. Das bedeutet für uns auch, dass in Zukunft vorrangig CO2-arm und energieeffizient hergestellte Baustoffe verwendet werden sollen. Mit Blick auf Energieaufwand und Emissionen beim Bau braucht es einen Paradigmenwechsel hin zu Sanierung und Umnutzung vor Abriss und Neubau. Wir wollen, dass der Abriss von Gebäuden grundsätzlich nur zulässig ist, wenn sie nicht sanierungs- bzw. umnutzungsfähig sind oder durch einen Neubau mehr Flächeneffizienz geschaffen wird, z.B. wenn nach Abriss eines zweigeschossigen Gebäudes vier Geschosse gebaut werden und dadurch mehr ~~Wohnraum~~ Wohn- bzw. Gewerberaum entsteht. Wir möchten die Nutzungsänderung von Gewerbe- in Wohnraum vereinfachen und fördern. Zudem müssen Recycling und der Einsatz von recycelten Sekundärrohstoffen in Ausschreibungen beim Hochbau in Hamburg berücksichtigt werden. Dafür braucht es eine gute fachliche Kooperation der Hochbaudienststellen von Land und Bezirken. Stoffströme bei Abriss- und Abbauarbeiten sollten besser ~~überwacht werden und Getrennthaltungspflichten eingeführt~~erfasst werden. Es müssen Anforderungen an die Demontage definiert und Flächen für die Lagerung von Altprodukten und zurück gewonnenem Sekundärmaterial eingeplant werden. Auch eine gute ~~Mülltrennung~~Materialtrennung ist ein wichtiger
Teil für eine funktionierende Kreislaufwirtschaft und damit Ressourcenschonung.

Die Solardachpflicht wollen wir zu einer Solar-Gründachpflicht für Neu- und Bestandsbauten weiterentwickeln. Dabei wollen wir sicherstellen, dass Wohnungseigentümergemeinschaften unkompliziert PV-Anlagen betreiben und Mieter*innen von diesen auf dem eigenen Dach profitieren können (sog. Mieterstrommodelle). Flächeneffizienz erreichen wir vor allem, indem wir
die Priorität auf urbane Nachverdichtung legen. Wir wollen dafür eine Nachverdichtungsstrategie im Sinne der doppelten Innenentwicklung entwickeln. Die Ziele sind:

- Potenziale für Flächen- und Gebäudetransformation im Bestand nutzen
- Aufstockungen von Gebäuden
- Lückenschluss
- Bebauung von überflüssigen Verkehrsflächen
- Multicodierung von untergenutzten Flächen (z.B. durch Ersatz von eingeschossigen
- Supermärkten durch Geschosswohnungen, die den Markt im Erdgeschoss integrieren)

- Wohnraum effizienter nutzen und dafür geeignete Instrumente entwickeln
- gleichzeitig die Weiterentwicklung von Grün großflächig aufzeigen und die Erschließung fördern.

Die Magistralenentwicklung ist dabei zentraler Bestandteil. Indem wir im Neubau verstärkt auf flexible Wohnungsgrundrisse setzen, ermöglichen wir mehr Flächeneffizienz und schaffen passenden Wohnraum für jede Lebenssituation. Wir setzen
uns dafür ein, dass vor allem Geschosswohnungen gebaut und neue Wohnbaugebiete nur noch für verdichtete Bauweisen festgesetzt werden. Gleichzeitig schützen wir die Grünflächen~~,~~ und haben ~~wir~~dafür im „Vertrag für Hamburgs Stadtgrün“ verbindliche Regelungen getroffen. Wir setzen uns dafür ein, dass die Nutzung der bisher nicht geschützten Grün- und Freiflächen weiter begrenzt wird und wollen mittelfristig das Flächenverbrauchsziel Netto-Null (Flächenkreislaufwirtschaft) erreichen. Wir wollen, abgesehen von Bauten für die Nutzung der öffentlichen Park- und Grünanlagen, wie bspw. WCs, Spiel- und Bolzplätzen sowie Kunstobjekten, grundsätzlich keine weitere Bebauung auf öffentlichen Park- und Grünanlagen.

Gerechte Bodenpolitik für Hamburg

~~Der Boden unserer Stadt ist als begrenzte Ressource von enormer sozialpolitischer und ökologischer Bedeutung. Wenn wir auch in Zukunft bezahlbaren Wohnraum schaffen und unsere Stadt gestalten wollen, müssen Flächen in öffentlicher Hand bleiben, und auch verstärkt in diese zurückkommen. Auf Basis unserer Vereinbarung mit der „Initiative Boden und Miete“ vollziehen wir die notwendige Zeitenwende: Künftig wird die Stadt Hamburg Flächen grundsätzlich nicht mehr verkaufen, sondern nur noch per Erbbaurecht vergeben. Das Hamburger Erbbaupacht-Modell wollen wir überprüfen und gegebenenfalls anpassen, sodass es auch für gemeinwohlorientierte und damit in der Regel weniger zahlungskräftige Bauträger attraktiv ist. Um den Anteil des öffentlichen Bodens weiter zu steigern, müssen Vorkaufsrechte weiter ausgebaut und konsequent genutzt werden. Flächen, die absehbar nicht mehr für die Hafenerweiterung genutzt werden, sollen der Stadtentwicklung zugeführt werden.~~

Der Boden unserer Stadt ist als begrenzte Ressource von enormer sozialpolitischer und ökologischer Bedeutung. Wenn wir auch in Zukunft bezahlbaren Wohnraum schaffen und unsere Stadt gestalten wollen, müssen Flächen in öffentlicher Hand bleiben, und auch verstärkt in diese zurückkommen. Auf Basis unserer Vereinbarung mit der „Initiative Boden und Miete“ vollziehen wir die notwendige Zeitenwende: Künftig wird die Stadt Hamburg Flächen grundsätzlich nicht mehr verkaufen, sondern nur noch per Erbbaurecht vergeben. Das Hamburger Erbbaupacht-Modell wollen wir überprüfen und gegebenenfalls anpassen, sodass es auch für gemeinwohlorientierte und damit in der Regel weniger zahlungskräftige Bauträger attraktiv ist. Um den Anteil des öffentlichen Bodens weiter zu steigern, müssen Vorkaufsrechte weiter ausgebaut und konsequent genutzt werden. Flächen, die absehbar nicht mehr für die Hafenerweiterung genutzt werden, sollen der Stadtentwicklung zugeführt werden.

Insbesondere in Stadt- und Ortskernen werden die extrem steigenden Bodenpreise zu einem Gerechtigkeitsproblem. Deswegen setzen wir uns auf Landes- und Bundesebene dafür ein, Spekulation einzudämmen und die Umverteilung wieder Richtung Gemeinwohl und Armutsbekämpfung durch stabilere und niedrigere Bodenpreise und Mieten zu fördern. Gleichzeitig ist es kaum möglich mit den Substanzsteuern privat genutztes Eigentum zu schonen und hohe Spekulationsgewinne zu unterbinden.

Deswegen werden wir:

- Auf Bundes- und Landesebene mit einer konsequenteren Verwendung des Verkehrswertes bei Erbschafts-, Grunderwerbs-, und anderen Steuern diese Spekulationen unrentabler machen.
- Auf Bundesebene uns weiterhin für das Schließen des Steuerschlupflochs für sog. Share-Deals bei der Grunderwerbsteuer einsetzen.
- In Hamburg nach der Umsetzung und ersten Erfahrungen mit dem Hamburger Grundsteuer Modell dieses evaluieren und insbesondere sehr hohe Grundstückwerte, die vielleicht nicht differenziert genug in den zwei Lagen abgebildet sind, in den Blick nehmen. Gleichzeitig werden wir die Belastung der Grundsteuer durch ihre Umlagefähigkeit auf die Mieter*innen nicht aus dem Blick verlieren.
- In Hamburg von planungsbedingten Bodenwersteigerungen Begünstigte an den Kosten für notwendige Infrastrukturmaßnahmen stärker beteiligen.

Wir GRÜNE Hamburg möchten die Ausnahmen für Bodenverkäufe auf ein Minimum reduzieren. Das bedeutet: Die Finanzierung von Quartiersentwicklungen über Bodenverkäufe wie in der HafenCity darf es zukünftig nicht mehr geben. Eigentümer*innen, deren Grundstücke durch Planrecht im Wert steigen, sollen künftig an den Kosten für die notwendige soziale, grüne und Verkehrsinfrastruktur stärker beteiligt werden. Zur Umsetzung setzen wir uns weiterhin für die Einführung eines kooperativen Baulandmodells ein, das angewendet wird, wenn Bauvorhaben unmittelbar Infrastrukturmaßnahmen notwendig machen und zu einer Bodenwertsteigerung in erheblichem Umfang führen. Dabei werden wir gewährleisten, dass mindestens ein Drittel der planungsbedingten Bodenwertsteigerungen bei den Eigentümer*innen bleibt, sodass verlässliche Anreize zum Neubau bestehen bleiben. Nach dem Vorbild der 2021 novellierten Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) in München wollen wir das kooperative Baulandmodell flexibel ausgestalten. Eigentümer*innen können etwa die Förderquote begrenzt reduzieren, wenn sie einen größeren Infrastrukturkostenbeitrag leisten, oder aber einen Teil des neu geschaffenen Wohnungsrechts an die Stadt Hamburg bzw. an Genossenschaften zu klar definierten Preisen verkaufen. So ermöglichen wir nicht nur die Realisierung unterschiedlicher Geschäftsmodelle, sondern schaffen auch Anreize dafür, dass private Grundstücke wieder in die öffentliche oder gemeinwohlorientierte Hand fallen.

Soziale Wohnpolitik im Bestand:

Neben der Stärkung gemeinwohlorientierten Wohnungsbaus müssen wir vor allem dafür sorgen, dass die Bestandsmieten in Hamburg bezahlbar sind. Dafür müssen wir im Mietrecht noch stärker durchgreifen und strenger regeln. Gleichzeitig braucht es Anreize, damit es attraktiv für Wohnungsgesellschaften ist, die Mieten bezahlbar zu halten. Der Wohnungsmarkt hat sich in Hamburg in den letzten Jahrzehnten grundlegend
gewandelt. Aufgrund der hohen Mieten und der in den letzten Jahren gesunkenen Realeinkünfte haben inzwischen über 40% der Hamburger*innen Anspruch auf einen ~~§-5-Schein~~Wohnberechtigungsschein. Die soziale Durchmischung von Stadtteilen hängt damit deutlich weniger stark an der Verteilung von gefördertem und freifinanziertem Wohnraum. Wir möchten deshalb die Freistellungsgebiete, in denen geförderte Wohnungen frei vermietet wurden, zurück in die Belegungsbindungen führen. Wir möchten darüber hinaus dem Auslaufen von Belegungsbindungen mit einer Bindungsverlängerungs-Offensive entgegenwirken und finanzielle

Anreize für Eigentümer*innen erhöhen, Bindungen zu verlängern. Daneben wollen wir nach dem Vorbild von Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen die Einkommensgrenzen in der Hamburger Wohnraumförderung automatisch an das Inflationsniveau anpassen, um dem Effekt des inflationsbedingten Herauswachsens berechtigter Haushalte regelhaft entgegenzuwirken.

Um über die Wohnraumförderung hinaus dauerhaft günstige Mieten im Bestand neu zu schaffen, werden wir die von der Ampel geplante Neue Wohnungsgemeinnützigkeit in Hamburg schnellstmöglich und umfangreich umsetzen. Wir machen uns im Bund dafür stark, dass mit der Einführung auch eine Förderung für Bestandswohnungen möglich wird, wenn Vermieter*innen sich an zu entwickelnde gesetzlich vorgeschriebene faire Rahmenbedingungen halten. So möchten wir Steuererleichterungen für Vermieter*innen an die Verpflichtung knüpfen, ihre Wohnungen dauerhaft mindestens 15 Prozent unter dem jeweiligen Mietspiegelniveau zu vermieten. Mit diesem niedrigschwelligen Modell der Gemeinwohlwohnung können wir den Anteil an bezahlbaren Wohneinheiten potenziell
massiv steigern. Wir fördern ebenso die Bereitstellung von Studierendenwohnungen ~~und~~ sowie kleinen barrierefreien und bezahlbaren Wohnungen für ältere Menschen und begrenzen sogenannte Luxus-Wohnheim-Betriebe mit teuren Mikrowohnungen, die europaweit ein neues Geschäftsmodell der Immobilienbranche darstellen und die Preise in den Quartieren auch im umliegenden Einzelhandel stark ansteigen lassen. Wir werden den Wohnungstausch gemeinsam mit der SAGA voranbringen und auch im privaten Bereich mit Umzugsboni fördern. So ermöglichen wir beispielsweise älteren Menschen weiterhin günstig zu wohnen, wenn sie ihre große Wohnung nicht mehr brauchen. Gleichzeitig schaffen wir Platz für Familien, die häufig händeringend nach passendem Wohnraum suchen.

Um über die Wohnraumförderung hinaus dauerhaft günstige Mieten im Bestand neu zu schaffen, werden wir die von der Ampel geplante Neue Wohnungsgemeinnützigkeit in Hamburg schnellstmöglich und umfangreich umsetzen. Wir machen uns im Bund dafür stark, dass mit der Einführung auch eine Förderung für Bestandswohnungen möglich wird, wenn Vermieter*innen sich an zu entwickelnde gesetzlich vorgeschriebene faire Rahmenbedingungen halten. So möchten wir Steuererleichterungen für Vermieter*innen an die Verpflichtung knüpfen, ihre Wohnungen dauerhaft mindestens 15 Prozent unter dem jeweiligen Mietspiegelniveau zu vermieten. Mit diesem niedrigschwelligen Modell der Gemeinwohlwohnung können wir den Anteil an bezahlbaren Wohneinheiten potenziell massiv steigern. Wir fördern ebenso die Bereitstellung von Studierendenwohnungen und begrenzen sogenannte Luxus-Wohnheim-Betriebe mit teuren Mikrowohnungen, die europaweit ein neues Geschäftsmodell der Immobilienbranche darstellen und die Preise in den Quartieren auch im umliegenden Einzelhandel stark ansteigen lassen. Wir werden
Wir wollen alle Möglichkeiten des Miet- und Baurechts auf Landesebene ausschöpfen, um Mieterinnen und Mieter zu schützen. Den Leerstand von Wohnungen möchten wir konsequenter unterbinden durch Zweckentfremdungs-TaskForces in den Bezirksämtern, die auch aufsuchend tätig sind. Dabei soll die Ersatzvornahme konsequent durchgesetzt werden, indem zweckentfremdete Wohnungen an die Wohnungsämter übergeben und für vordringlich wohnungssuchende Haushalte (WA-Wohnungen) vermittelt werden. Wir werden regelhaft prüfen, weitere Gebiete mit sozialen Erhaltungsverordnungen zu schaffen und so vor allem in innenstadtnahen Stadtteilen Luxusmodernisierungen und Umwandlungen von Miet- in Eigentumswohnungen noch breiter unterbinden. Den Mietenspiegel möchten wir im Rahmen der

landespolitischen Möglichkeiten weiter an den tatsächlichen Mietendurchschnitt annähern, indem wir wieder die oberen drei Prozent der Mieten nicht einfließen lassen. Darüber hinaus werden wir uns auf Bundesebene, auch mittels Bundesratsinitiativen, weiter für Mieter*innenschutz einsetzen, den die FDP in der Ampel bisher blockiert:

- Die Kappungsgrenze auf 11%, mindestens aber wie im Koalitionsvertrag der Ampel vereinbart auf 9% in drei Jahren absenken und temporäre Absenkungen auf 0% ermöglichen.
- Indexmieten abschaffen, mindestens aber ebenfalls mit Kappungsgrenzen stark begrenzen.
- Ein allgemeines Vorkaufsrecht, mindestens Wiederherstellung des Vorkaufsrechtes in Gebieten mit sozialen Erhaltungsverordnungen.
- Den Mietenspiegel so reformieren, dass die Mieten der letzten 10 Jahre einfließen.
- Schlupflöcher bei der Mietpreisbremse schließen: Möbliertes Wohnen auf Zeit nicht länger als Schlupfloch für die Umgehung der Mietpreisbremse ermöglichen und Möblierungszuschläge deckeln; hohe Vormieten als Ausnahme für einen Verstoß gegen die Mietpreisbremse abschaffen.
- Verstöße gegen die Mietpreisbremse konsequent ordnungsrechtlich verfolgen.
- Absenkung der Umlagefähigkeit der Modernisierungskosten auf 2 Euro/qm in acht Jahren. Grundsätzlich soll nach einer Modernisierung die Nettokaltmiete insgesamt nicht mehr als 10 Prozent über die ortsübliche Vergleichsmiete steigen.
- Das Recht von Mieter*innen, die Beendigung des Mietverhältnisses wegen Zahlungsverzugs durch Zahlung des geschuldeten Betrages abzuwenden (sog. Nachholrecht, § 569 Abs. 3 Nr. 2 BGB) soll nicht mehr nur für die außerordentliche Kündigung, sondern auch für die ordentliche Kündigung durch den*die Vermieter*in gelten.
- Eigenbedarfskündigungen deutlicher als heute auf die tatsächliche Nutzung durch die Eigentümer*innen und die nahen Verwandten beschränken, um Missbrauch zu unterbinden. Prüfen, inwiefern es möglich ist, in angespannten Wohnungsmärkten bei besonders schutzwürdigen Personengruppen Eigenbedarfskündigungen ganz auszuschließen.
- Stromkosten für Bürgergeld-Empfänger*innen als Teil der Kosten der Unterkunft finanzieren, statt sie in den Regelsatz einzupreisen.

Nachhaltige Wärmeversorgung von Gebäuden:

Die nachhaltige Wärmeversorgung von Gebäuden ist sowohl eine Frage des Klimaschutzes als auch der sozialen Gerechtigkeit. In der aktuellen Energiekrise wird deutlicher denn je, dass schlecht isolierte Gebäude allein zu Lasten der Mieter*innen gehen, da die Steigerungen der Energiekosten vollständig auf die Nebenkosten umgelegt werden. Gut isolierte Gebäude kommen dahingegen durch eingesparte Heizkosten direkt den Mieter*innen zu Gute. Um keinen dauerhaften Kostentreiber bei den Mietkosten zu schaffen, kann die Wärmewende nur über eine Gleichzeitigkeit der Erhöhung der Effizienz des Gebäudebestandes und des Umstiegs auf erneuerbare Wärmequellen gelingen. Wir wollen den Anteil der erneuerbaren Energien in der Fernwärmeversorgung weiter in ambitioniertem Tempo erhöhen. Auch auf Quartiersebene sollen Wärmenetze nachhaltig gestaltet werden. Bei der dezentralen Wärmeversorgung wollen wir bei Heizungstausch einen EE-Anteil von 65% verpflichtend machen, sodass künftig vermehrt Wärmepumpen zum Einsatz kommen. Weil erneuerbare Energien in Zukunft nicht im Überfluss zur

Verfügung stehen werden, müssen wir in unseren Gebäudebestand die Effizienz erhöhen. Um bei der Gebäudesanierung so effizient wie möglich vorzugehen, möchten wir nach dem Worst-First-Prinzip bei den Gebäuden mit den schlechtesten Standards starten. Mit einem Stufenmodell beginnen die energetisch schlechtesten Gebäude mit der Sanierung. Dabei soll es planbare Zeiträume geben, die eine Sanierungsförderung vorsehen, bevor die Sanierung verpflichtend wird. Indem das Stufenmodell von Anfang an transparent gemacht wird, geben wir Gebäudeeigentümer*innen hohe Planungssicherheit sowie Technologieoffenheit. Im Neubau wollen wir außerdem stärker für optimales Sonnenlicht von Fenstern und Fassaden für alle Wohnungsgeschosse sorgen, um kostenlose Energie für Belichtung und Wärme sowie Lebensqualität und Gesundheit zu sichern.

Kapitel 2: Hamburg vor Deiner Haustür

Wir wollen Hamburg zu einer 15-Minuten-Stadt für alle machen. In dieser erreichen die Menschen alles, was sie zum Leben benötigen, innerhalb von 15 Minuten im Umkreis ihres Zuhauses: Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung, Freizeitangebote und Bildungsstätten und idealerweise auch den Arbeitsplatz. Metropolen wie Paris und Barcelona machen bereits vor, wie dieses Modell gelingen kann. Für mehr Lebensqualität, kürzere Wege, mehr Vielfalt im eigenen Stadtteil und die Freiheit, längere Wege auf sich zu nehmen oder es bleiben zu lassen. Doch nicht nur die kürzeren Wege und die damit verbundene Reduktion von Autoverkehr sollen das Leben in der Stadt gesünder machen. Auch mit der Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs, sowie des Ausbaus von Grün in der Stadt wollen wir das Wohlbefinden der Menschen in Hamburg fördern.

Im Prinzip ist die 15-Minuten-Stadt kein neues Konzept. Es ist in Teilen eine Rückkehr zur Struktur von Städten und Nachbarschaften wie sie waren, bevor sie autofreundlich umgebaut und Stadtteile monofunktional angelegt wurden. Im klassischen urbanen Viertel findet man alles in der Nähe – nicht nur den einen großen Supermarkt, sondern auch die kleinen spezialisierten Läden und Dienstleister*innen, die sozialen Einrichtungen und eine ausreichende Gesundheitsversorgung. In der 15-Minuten-Stadt sind diese Orte zu Fuß und mit dem Rad, oder aber mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar. Der Rhythmus der Stadt orientiert sich an den Menschen und nicht an den Autos. Für die Transformation Hamburgs in eine Stadt der 15 Minuten ist es essenziell, unsere Stadtteilzentren zu stärken und weiterzuentwickeln, Flächen effizienter und vielfältiger zu nutzen sowie unsere öffentlichen Räume für alle nutzbar und attraktiv zu gestalten – und zwar überall in Hamburg.

Vielfältige Stadtteilzentren – gute Lebensbedingungen für alle

Hamburg hat 104 Stadtteile. Sie unterscheiden sich nicht nur in ihrer Lage, Bekanntheit und Größe, sondern vor allem in der Bevölkerungsdichte und in ihren Versorgungsstrukturen. Und sie stehen damit sehr unterschiedlichen Herausforderungen gegenüber. Zu einer gerechten Stadt gehört, dass alle Bewohner*innen gleichwertige Lebensbedingungen vorfinden und aufgrund ihres Wohnortes keine substantielle Benachteiligung erfahren. Daher möchten wir uns dafür einsetzen, dass alle Hamburger*innen multifunktionale, lebendige und gut erreichbare Stadtteilzentren vorfinden, egal wo sie wohnen. Auch wenn die Zentren unterschiedlich groß sind und nicht überall dieselbe Nutzungsvielfalt erreichen können, setzen wir es uns zum Ziel, dass

jeder Stadtteil seine eigene Identität der Nutzungsvielfalt entwickeln kann.

Zu einem lebenswerten und vielfältigen Stadtteil gehört nicht nur eine Versorgung mit den nötigsten Lebensmitteln, sondern auch weiterer Einzelhandel, Gastronomie und Angebote für Freizeitgestaltung. Dabei wollen wir im Sinne einer gerechten Stadt auch für eine stabile soziale Infrastruktur sorgen. Dazu gehören neben flächen- und bedarfsdeckenden Bildungseinrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Bibliotheken auch Nachbarschaftshäuser und soziale Treffpunkte. Ebenso wollen wir kreative und kulturelle Nutzungen fördern, da sie einen wesentlichen Beitrag zum Miteinander und zur Lebensqualität in der Nachbarschaft leisten. Eine ausreichende medizinische Versorgung stellt einen besonders essentiellen Bestandteil lebenswerter Stadtteile dar. Wir GRÜNE werden uns weiter dafür einsetzen, dass alle Hamburger*innen in ihrem Stadtteil eine ausreichende Versorgung mit Allgemein-, Kinder- und Facharztpraxen vorfinden. Dazu werden wir weiter im Austausch mit der Kassenärztlichen Vereinigung und der Sozialbehörde Lösungen erarbeiten und Anreize schaffen, sodass sich Ärzt*innen in bislang unterversorgten Stadtteilen niederlassen oder interdisziplinäre Stadtteil-Gesundheitszentren gründen.

Um diese Vielfalt herzustellen – und der Eintönigkeit oder gar Verödung durch Leerstand von Stadtteilzentren vehement entgegenzutreten – bedarf es der Unterstützung der öffentlichen Hand. Für eine vielfältige Geschäftslandschaft und einen gerechten Zugang zu Flächen und Räumlichkeiten wollen wir Förder- und Flächenvermittlungsgesellschaften gründen (wie etwa *Samaest* in Paris). Diese können zwischen Vermieter*innen und potenziellen Mieter*innen vermitteln und mit ihrer Kenntnis der Bedarfe im Stadtteil regelnd auf eine ausgeglichene Nutzungsmischung einwirken. Mit einem solchen Modell und unterstützenden Plattformen können nicht nur etwa die soziale Infrastruktur gestärkt, sondern auch die Pop-Up-Mentalität und Zwischennutzungen gefördert werden. Gerade in Krisenzeiten ermöglicht ein solches Vermittlungsmodell, dass vertrauensvolle Kooperationen schneller entstehen und Leerstände in spannende neue Anziehungspunkte verwandelt werden. Flächenvermittlungsgesellschaften wollen wir prioritär in RISE-Gebieten, Quartieren mit niedrigem Sozialindex und Quartieren mit viel Fluktuation im Einzelhandel integrieren und zur Unterstützung ihres Aufbaus eine zentrale zuständige Stelle auf Landesebene schaffen.

Stadtteilzentren stärken und reaktivieren, Potentiale nachhaltig entwickeln

Wir GRÜNE wollen Stadtteilzentren und ihre Identität stärken, ihre einzigartigen Potentiale entdecken und fördern. Durch die Umverteilung von Verkehrsflächen und eine effizientere Raumnutzung entstehen neue Anziehungs- und Treffpunkte für Menschen in jedem Viertel. Mit den Hamburg-Blocks und mit Grünen Magistralen wollen wir bislang durch den motorisierten Verkehr überlastete Orte zu grüneren, belebten Orten mit neuer Aufenthaltsqualität machen. Wir geben einseitig genutzten Plätzen neue Funktionen. Sowohl durch bauliche Umgestaltungen als auch durch temporäre Nutzungsänderungen können Plätze, die bislang einzig für Märkte oder zum Parken genutzt wurden, für die Menschen neu zugänglich gemacht werden: Für Spiel, Sport, Kultur und Aufenthalt.

- *Hamburg-Blocks – nach dem Vorbild der Superblocks:*

  Wir wollen den öffentlichen Raum in den innerstädtischen Viertel Hamburgs nach dem Vorbild der Superblocks nach und nach verändern. Dies schaffen wir, indem wir mehr Aufenthaltsqualität in der Nachbarschaft schaffen, durch Sitzgelegenheiten, ansprechende

entsiegelte Grünflächen und weniger Verkehr. Hierfür hat das grün geführte Bezirksamt Altona mit dem Konzept Freiraum Ottensen einen wichtigen ersten Beitrag geleistet. Durch den Umbau der Bahrenfelder Straße und der Verlängerung der Ottenser Hauptstraße entsteht ein neuer grüner öffentlicher Raum in einem innerstädtischen, hoch verdichteten Wohnquartier. Das Projekt genießt bei der Bevölkerung große Zustimmung. Wir möchten weitere Hamburger Viertel in der inneren Stadt im Dialog mit der lokalen Bevölkerung und im öffentlichen Raum neugestalten, um diesen zu begrünen, aufzuwerten und um die aktive Mobilität und Freizeitgestaltung zu fördern. Dabei gibt es nicht das "eine" Konzept für alle Viertel. Jedes Viertel ist einzigartig, die Idee des Hamburg-Blocks muss den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Wir werden hierfür in den Bezirkswahlprogrammen konkrete Orte benennen.

- *Magistralenentwicklung:* Mit einer grünen Magistralenentwicklung schaffen wir nicht nur flächensparend Wohnraum durch Nachverdichtung, sondern werten gezielt bisher vergessene öffentliche Räume auf, an denen auch viele Menschen mit weniger Einkommen leben. Wenig genutzte und bislang durch den Verkehr besonders belastete Orte werden so als Wohn- und Aufenthaltsorte neu entdeckt. Damit das gelingt, muss der Gebäudebestand deutlich aufgestockt, gleichzeitig aber auch immer wieder mit Luftschneisen, Pocket-Parks und Co. aufgebrochen werden. So werten wir die Magistralen städtebaulich auf und öffnen sie sichtbar in die Stadtteile hinein. Gleichzeitig möchten wir die Straßenräume mutig umgestalten und mehr Platz für Fuß-, Rad- und Busverkehr schaffen. Wir verbreitern und erneuern dafür Fußwege und schaffen neue Radwege und Busspuren. Durch weniger Autoverkehr im Sinne der Mobilitätswende können wir die Luftqualität und Lärmbelastung verbessern und gleichzeitig zerschnittene Stadtteile wieder miteinander vernetzen. Die wichtige Verkehrsfunktion der Magistralen wird beispielsweise durch intelligent wechselnde Fahrspuren aufrechterhalten. Bei Nachverdichtung setzen wir hohe Priorität auf Dachlandschaften und Fassadenbegrünung. Außerdem wollen wir nach den Kriterien der sogenannten blau-grünen Infrastruktur Aufenthaltsqualität, Stadtklima und Umgang mit Starkregenereignissen verbessern. Dafür legen wir entlang der Magistralen Grünzüge mit Bäumen an, die auch große Mengen an Regenwasser aufnehmen können. Wir wollen auch soziale und gewerbliche Infrastruktur mitwachsen lassen, um die Magistralen als multifunktionale Orte zu gestalten, die viel mehr sind als Verbindungen von A nach B.

  Die Umgestaltung der Magistralen gelingt nicht von heute auf morgen, sie ist ein Langzeitprojekt. Für mehr Wohnraum, Klimaschutz und die Mobilitätswende müssen wir ambitioniert vorangehen und den Transformationsprozess im Stadtbild in der nächsten Legislatur deutlich sichtbar machen. Weil die Magistralen sich hinsichtlich ihrer Bautypologien, Dichten und Nutzungsstrukturen erheblich unterscheiden, möchten wir magistralenspezifische Entwicklungsziele anhand der grünen Grundprinzipien gemeinsam mit den Bezirken erarbeiten. Die personellen Kapazitäten der Bezirke müssen dafür entsprechend gestärkt werden.

Reaktivierung von Markt- und Quartiersplätzen

In vielen Hamburger Stadtteilen sind die Marktplätze nicht mehr die Treffpunkte, die sie einst waren, da sie oft dem Lärm großer Verkehrsadern ausgesetzt sind, keine Verbindung mit ihrer baulichen Umgebung mehr besteht und/oder sie an Nicht-Markttagen ausschließlich als Parkplatz dienen. Besonders prägnante Beispiele hierfür sind der Eimsbütteler oder der Wandsbeker

Marktplatz. Wir wollen die Marktplätze wieder stärker mit dem Stadtteil vernetzen. Indem wir räumliche Barrieren beseitigen und die Nutzung des öffentlichen Raumes durch soziale und kulturelle Einrichtungen sowie für Gastronomie ermöglichen, können sie von der Nachbarschaft neu entdeckt werden. Marktplätze können zudem an Nicht-Markttagen mit einer entsprechenden Gestaltung als Spielplätze dienen, zum Beispiel mit Wasserspielen oder einfach als Freifläche zum Skaten oder Ballspielen. Mit einer größeren Angebotsvielfalt werden auch neue Nutzer*innengruppen angezogen, wodurch neue Begegnungen entstehen. Gemeinsam mit den Stadtteilbewohner*innen wollen wir die Angebote schaffen, die vor Ort am meisten gewünscht und gebraucht werden. So kann eine stärkere Identifikation mit dem eigenen Stadtteil entstehen und es bildet sich die Einzigartigkeit eines Ortes und der Zusammensetzung seiner Bevölkerung heraus.

Öffentliche Räume nachhaltig und gemeinsam gestalten

Eine nachhaltige Gestaltung unter Beteiligung der Quartiersbewohner*innen ist nicht nur im Zentrum der Hamburger Stadtteile notwendig. Auch kleine Plätze und Wege sind öffentliche Räume, in denen wir uns täglich aufhalten, und die durch ihre Beschaffenheit wesentlich zur Lebensqualität beitragen können. Wir wollen Plätze, Wege und Grünanlagen nach sozialen und ökologischen Kriterien neu- und umbauen sowie überall in Hamburg Platz für soziale Teilhabe, Aufenthalt, Spiel, Sport und Kommunikation schaffen. Wir GRÜNE wollen, dass öffentliche Räume in Hamburg durch ein Zusammenspiel von ökologischem, soziologischem und stadtplanerischem Fachwissen mit Lokalexpertise – durch Beteiligung von Anwohnenden – fit gemacht werden. Beteiligungsformate sollen frühzeitig eingesetzt werden sowie niedrigschwellig und inklusiv sein, um eine vielfältige Repräsentation der Bevölkerung sicherzustellen.

Flexible und sichere Nutzung öffentlicher Räume

In einer dicht bebauten Stadt ist jeder Quadratmeter wertvoll. Der öffentliche Raum sollte also so gestaltet sein, dass unsere Straßen, Plätze und Parks einer Vielzahl von Menschen zu Gute kommt und für verschiedene Aktivitäten nutzbar sind. Weitere öffentliche Flächen wie Schulgelände und Sportplätze können durch eine Öffnung außerhalb ihrer regulären Nutzungszeiten der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Das spart nicht nur Flächen, sondern lässt Schule und weitere Bildungseinrichtungen zu Treffpunkten im Stadtteil werden.

Zu einer Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gehört auch das Gefühl von Sicherheit. Diesem Bedürfnis wollen wir Rechnung tragen, ohne bestimmte Bevölkerungsgruppen durch bauliche oder polizeiliche Maßnahmen zu verdrängen. Stattdessen wollen wir die soziale Arbeit in den Stadtteilen stärken und die Bedürfnisse dieser Gruppen bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes mitdenken.

Stadtmobiliar für ein soziales Miteinander

Mehr Bänke, öffentliche Toiletten, Wasserspender und Spielgeräte ermöglichen mehr Aktivitäten und einen komfortableren Aufenthalt im öffentlichen Raum. Beim Design neuer Sitzgelegenheiten schreiben wir Inklusion und Interaktion groß – sie sollen für alle Menschen, ob jung oder alt, mit oder ohne Behinderung, leicht nutzbar sein und so angeordnet werden, dass sie der Kommunikation und Entspannung dienen. Insbesondere Freundschaftsbänke, die zum Miteinander einladen und gegen Einsamkeit aller Generationen wirken können, möchten wir

fördern. Wir wollen gemeinsam mit den Gastronom*innen das Konzept der „Netten Toilette“ als Ergänzung zu klassischen öffentlichen Toiletten voranbringen und so WCs von Restaurants und Cafés öffentlich zugängig machen. Spielplätze wollen wir naturnah gestalten. Der kostenfreie Zugang zu Freizeitaktivitäten ist essenzieller Bestandteil einer sozial gerechten Stadtteilentwicklung. Auch Jugendlichen und Erwachsenen soll ein leichter Zugang zu spielerischer Bewegung ermöglicht werden. Im öffentlichen Raum aufgestellte Geräte stehen allen jederzeit zur Verfügung. Sie ergänzen die Angebote von Sportvereinen. Die Aufenthaltsqualität im Viertel wird erhöht und die gemeinsame Nutzung von Plätzen und Straßen fördert das soziale Miteinander im Alltag.

Klimaresilienz im Viertel

Wir nutzen den sozial gerechten Umbau unserer Viertel, um sie gleichzeitig klimafit zu machen. Überall dort, wo Plätze und Wege neu angelegt werden, denken wir Klimaresilienz mit. Ob Hochwasser, Starkregen oder Hitze – wir müssen unsere Stadträume mit mehr Grünräumen, unversiegelten Flächen sowie intelligenten Systemen auf Extremwetter vorbereiten. Beim Umbau öffentlicher Räume werden die Orte priorisiert, die am stärksten von Hochwasser durch Starkregen oder Überflutung bedroht sind.

Neben dem Schutz vor Hochwasser gewinnt vor allem der Schutz vor Hitze in der Stadt an Bedeutung. Insbesondere in dicht bebauten Stadtvierteln mit vielen versiegelten Flächen steigt die Belastung der Anwohner*innen in den, durch den Klimawandel, zunehmend heißeren Sommern. Wir wollen die Grünräume und Wasserelemente in unseren Vierteln ausbauen. Im Sinne der Kriterien einer blau-grünen Infrastruktur sollen Grün und Wasser in Synergie funktionieren, als Schwamm für die Regulierung von Extremwetter. Pilotprojekte wie die „Blue-Green Street“ in der Königsstraße wollen wir an anderen geeigneten Orten wie den Magistralen verstetigen. Neben dem Kühleffekt lassen wir mit Wasserläufen oder -spielen zudem spannende Erlebnisorte in unseren Vierteln entstehen.

Grünräume schützen

Unsere städtischen Grünräume haben nicht nur auf das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität eine positive Auswirkung, sondern leisten auch einen wichtigen Beitrag zum Arten- und Klimaschutz, verbessern die Luftqualität und können Lärmbelastung eindämmen. Wir werden bestehendes Grün in der Stadt noch besser schützen und den Grünanteil weiter erhöhen. Dabei legen wir einen besonderen Fokus auf eine ökologische Grünraumpflege und den Einsatz heimischer sowie klimaresilienter Arten. Baumarten, die eine höhere Resilienz gegenüber extremen klimatischen Belastungen aufweisen sollen, werden in Hamburg bereits getestet. Je nach Ergebnis dieser Testphase wollen wir passende Baumarten unter Berücksichtigung des Erhalts der Biodiversität vermehrt einsetzen, um Hamburg auch in den kommenden Dekaden als eine grüne Metropole zu erhalten.

Kapitel 3: Hamburg für dich erreichbar

Unser Versprechen für eine gerechte Mobilität: Die für dich wichtigen Orte Hamburgs, das heißt z. B. dein Arbeitsort, soziale Infrastruktur, aber auch Parks und Freizeitangebote sind für dich mit dem Umweltverbund schnell, unkompliziert und günstig erreichbar - auch, wenn du in der

äußeren Stadt lebst. Mit dem Hamburg-Takt wollen wir allen Hamburger*innen bis 2030 ein ÖPNV-Angebot binnen fünf Minuten bieten. Wir machen schon jetzt die Mobilität in Hamburg dafür besser, klimaneutral und digital: Wir bauen die Fahrradstadt Hamburg, verbreitern und erneuern die Gehwege, machen die Innenstadt lebendig und autoarm, bauen neue U- und S-Bahnlinien und entwickeln ein ganz neues Schienennetz in und um Hamburg. Auch in Zukunft wollen wir Hamburg zu einer Stadt der aktiven und öffentlichen Mobilität machen. Wir wissen, dass wir dafür unsere Infrastruktur im großen Umfang sanieren, modernisieren und für die Mobilitätswende auch neu bauen müssen.

Die Digitalisierung, die wir mit großer Kraft vorantreiben, begreifen wir als ein wichtiges Instrument zur Steigerung des Komforts insbesondere im öffentlichen Verkehr. Dies erreichen wir mit der Weiterentwicklung der Mobilitätsplattformen, neuen digitalen Anzeigen für Echtzeitinformationen an Bahnstationen, mit Vorrang für Busse, autonomen Verkehren und Vielem mehr. Unser Ziel ist es dabei, die öffentlichen Räume grüner zu gestalten und für mehr Aufenthaltsqualität zu sorgen. Wir wollen insbesondere in der hochverdichteten Stadt, den Straßenraum neu aufteilen sowie – dort wo möglich – Parkplätze vom Straßenrand in Quartiersparkhäuser verlagern. Insbesondere für Kinder müssen die Straßen sicherer werden: Deshalb müssen die Bereiche für Tempo 30 und Tempo 20 ausgeweitet werden. Mit einer neuen, dezentralen Stadtentwicklung wollen wir die Wege minimieren und verkürzen (15-Minuten-Stadt). So gelingt es uns, den Autoverkehr zu reduzieren, ohne, dass Mobilität auf der Strecke bleibt. In der Stadt der 15 Minuten zeigt sich: Verkehrs- und Stadtplanung müssen Hand in Hand gehen. Wir investieren in die wichtige Antriebswende, aber wissen gleichzeitig, dass sie nur ein Baustein der Mobilitätswende ist. Deswegen ist es insbesondere unser Ziel, den ÖPNV auszubauen.

Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs

Wir wollen, dass der ÖPNV das Rückgrat der Mobilität in Hamburg wird. Wir wissen, dass wir dafür investieren müssen: In günstigere Tickets, in den Ausbau der Bahnen, in mehr und emissionsfreie Busse, in möglichst vollständige sowie dauerhafte Barrierefreiheit und in die Digitalisierung. Damit schaffen wir nicht nur die Mobilitäts-, sondern auch die Klimawende und machen Hamburg für alle erreichbar - insbesondere für die 42 Prozent der Haushalte, die gar kein Auto besitzen und diejenigen, die immer häufiger auf ihr Auto verzichten möchten. Mit dem Deutschlandticket für 49 Euro werden wir den HVV so günstig machen wie zuletzt 1994 - bei einem deutlich besseren Angebot und deutschlandweiter Gültigkeit.

Wir wollen den ÖPNV insbesondere auch in der Fläche Hamburgs ausbauen und so viele Stadtteile in den Blick nehmen, die bisher nicht oder nur unzureichend mit der Bahn angebunden sind. Unser Ziel ist es dafür in den nächsten 20 Jahren mindestens 36 neue Bahnhöfe in allen Teilen der Stadt zu bauen. Mit der Weiterführung der U4 in Richtung Osten und Süden, mit dem Baustart der U5 und dem Bau der S4 werden wir hunderttausende Hamburger*innen zusätzlich an das Schienennetz anschließen. Wir setzen uns weiterhin für eine Schienenanbindung nach Lurup und Osdorf mit einer Übergangslösung für eine zuverlässigere und besser getaktete Verbindung per Bus bis zur Fertigstellung ein. So nehmen wir insbesondere sozioökonomisch schwächere Stadtteile mit ins Schienennetz auf. Im Gegensatz zu vorherigen Senaten machen wir aber auch unsere Hausaufgaben im Bestand: Wir sanieren, modernisieren und erweitern die S-Bahn-Strecken nach Harburg/Neugraben und nach Bergedorf sowie die U-Bahnen nach Eimsbüttel und Billstedt und schaffen hier so die dringend benötigte Stabilität und Kapazität. Wir bauen

Busspuren auf Hauptverkehrsstraßen, damit Busse, Taxen und Ridesharing-Dienste schneller vorankommen. Die erfolgreichen XpressBusse werden wir weiter ausbauen, um die Tangentialverbindungen zu stärken. Aber darauf wollen wir uns nicht ausruhen: Wir prüfen aktuell, ob die Güterumgehungsbahn zu einer Nordtangente im Personenverkehr ausbaubar ist, ein neuer Metrotakt Nord die Regionalbahnen deutlich stärken kann und wie wir die Strecke nach Geesthacht reaktivieren können. Zusammen mit dem Deutschlandtakt (30 Minuten Takt), dem Metrotakt Nord rund um die Metropolregion Hamburg (15 Minuten) und dem Hamburg-Takt (5 Minuten) entstehen Taktungen und Bahnlinien, die für die alle Hamburger*innen das Bahnfahren einfacher, komfortabler und schneller machen.

Fahrradstadt konsequent fortführen

In der aktuellen Legislaturperiode haben wir das Ziel 60-80 Kilometer Radverkehrsanlagen pro Jahr neu zu bauen, zu sanieren oder zu widmen. Wir haben den tatsächlichen Bau neuer Fahrradwege um 70 Prozent gegenüber der letzten Legislaturperiode gesteigert. Das ist ein großer Erfolg, den wir weiter ausbauen wollen. Wir wollen mittelfristig 100 Kilometer Fahrradwege im Jahr neu bauen, sanieren und widmen. Dabei bauen wir die Velo- und Bezirksrouten aus, binden unsere Schulen ans Radnetz an, wollen Fahrradparken im Quartier und Park and Ride-Anlagen an den U-/S- und Fährstationen ausbauen. Unser Ziel ist es zudem, die Qualität der neu gebauten Radwege weiter zu steigern. Wir haben im Bündnis für den Radverkehr festgeschrieben, dass prioritär komfortable, 2,5 Meter Breite, von der Straße getrennte Radwege in Form von geschützten Fahrradstreifen oder Kopenhagener Radwegen in Hamburg neu gebaut werden sollen. Dies werden wir jetzt in die Tat umsetzen. Dadurch wollen wir erreichen, dass sich insbesondere vulnerable Verkehrsteilnehmer*innen auf Hamburgs Radwegen sicher fühlen. Wir unterstützen die Bezirke dabei, Radfahrstreifen auf Straßen mit Kopfsteinpflaster anzulegen und die Barrieren für den Fußverkehr zu reduzieren.

On-Demand-System für die äußere Stadt

Der Ausbau der Schienen ist enorm wichtig und muss kontinuierlich und mit aller Kraft vorangetrieben werden. Dabei müssen wir über die verschiedenen Instrumente der Planungsbeschleunigung schneller werden. Gleichzeitig gilt: Eine neue U-Bahn lässt sich nicht bis übermorgen bauen. Damit die Menschen an keinem Ort in Hamburg auf ein Auto angewiesen sind, müssen wir jetzt handeln und den Menschen in der äußeren Stadt schon heute ein besseres ÖPNV-Angebot bieten. Dafür brauchen wir mehr On-Demand Verkehr, flächendeckend und in der ganzen Stadt. Wir haben diese Systeme zusammen mit der Industrie entwickelt und das Bediengebiet in Hamburg zum 1.1.2023 auf 315 km² ausgeweitet. In einem nächsten Schritt arbeiten wir daran, die On-Demand-Systeme wirtschaftlich(er) betreiben zu können, um sie bis 2030 für in der gesamten Stadt anbieten zu können. Ziel ist es, die letzte Meile in den ÖPNV zu integrieren und im Rahmen des HVV kostenlos anzubieten. Auf diese Weise werden wir im ganzen Stadtgebiet von früh morgens bis spät abends für alle bezahlbar einen 5-Minuten-Takt, unseren Hamburg Takt, sicherstellen. Davon werden maßgeblich die Menschen profitieren, die am Stadtrand leben.

In Ergänzung dazu soll auch das Angebot von privaten Sharingdiensten unterstützt werden, sodass auch in den Randgebieten eine flexible Nutzung möglich ist und damit weitere Privatfahrzeuge ersetzt werden können. Für die Nutzung von free-floating für Elektroroller, -Scooter und -

Fahrräder möchten wir erreichen, dass diese in Zukunft deutschlandweit als Sondernutzung betrachtet werden, um darauf basierend ein flächendeckendes Nutzungskonzept zu entwickeln, sodass eine sichere Einbindung in den Straßenverkehr möglich ist und auch das Parken und Abstellen zu keinen Einschränkungen führt. Dazu gehören beispielsweise ausgewiesene Parkflächen/-bereiche am Rand von Straßen, Fußgänger- und Fahrradwegen.

Autoarme und lebendige Innenstadt weiterentwickeln

Wir haben der Stadt im letzten Bürgerschaftswahlkampf die autoarme und lebendige Innenstadt als attraktiven Ort für alle Hamburger*innen vorgestellt und dafür viel Zuspruch erfahren. Für die Innenstadt bedeutet das mehr Grün- und Sitzflächen, Spielgelegenheiten für Kinder, ruhige Straßen als Orte der Begegnung und vieles mehr. Konkret wollen wir den Jungfernstieg neu gestalten und die Aufenthaltsqualität maßgeblich verbessern. Wir werden das Kontorhausviertel inklusive seiner Perle, dem Burchardplatz, im öffentlichen Raum zukunftsorientiert und gleichzeitig traditionsbewusst entwickeln. Die Umgestaltung des Hopfenmarktes ist ebenso beschlossen wie die Verbesserung des autoarmen und lebendigen Rathausquartiers. In Bezug auf die Steinstraße liegen die Planungen vor - auch hier werden wir substanzielle Fortschritte erzielen. Aber: Wir wollen dabei nicht stehen bleiben. Für uns ist klar: Wir wollen die autoarme und lebendige Innenstadt auch in der nächsten Legislatur weiterentwickeln. Hierbei werden wir insbesondere die Straßen rund um den Hauptbahnhof, die Kirchenallee, die Steintorbrücke und den Glockengießerwall sowie den Straßenzug am Zollkanal, unsere Altstadtküste, in den Blick nehmen. Der öffentliche Raum rund um den Hauptbahnhof mit seinen vielen Fußgänger*innen und Fahrgästen soll neu geordnet werden, damit der Aufenthalt am Bahnhof und das Bahnfahren ansprechender wird. Insbesondere die Öffnung und Verbesserung der Wegbeziehungen zur City sollen einladender und angenehmer gestaltet werden. So gelingt es uns, auch die gefühlte Sicherheit rund um den Hauptbahnhof zu verbessern. Bei der Öffnung des Hauptbahnhofes kommt uns der bereits vorhandene Wallringtunnel zu Gute. Sein Potential sollten wir stärker nutzen und die Flächen darüber neu entwickeln.

den Wohnungstausch gemeinsam mit der SAGA voranbringen und ~~auch im~~für den privaten Bereich ~~mit~~ein Konzept zur Einrichtung einer Umzugsstelle entwickeln sowie Umzugsboni ~~fördern~~ bereitstellen. So ermöglichen wir beispielsweise älteren Menschen weiterhin günstig zu wohnen, wenn sie ihre große Wohnung nicht mehr brauchen. Gleichzeitig schaffen wir Platz für Familien, die häufig händeringend nach passendem Wohnraum suchen.

Wir wollen alle Möglichkeiten des Miet- und Baurechts auf Landesebene ausschöpfen, um Mieterinnen und Mieter zu schützen. Den Leerstand von Wohnungen möchten wir konsequenter unterbinden durch Zweckentfremdungs-TaskForces in den Bezirksämtern, die auch aufsuchend tätig sind. Dabei soll die Ersatzvornahme konsequent durchgesetzt werden, indem zweckentfremdete Wohnungen an die Wohnungsämter übergeben und für vordringlich wohnungssuchende Haushalte (WA-Wohnungen) vermittelt werden. Wir werden regelhaft prüfen, weitere Gebiete mit sozialen Erhaltungsverordnungen zu schaffen und so vor allem in innenstadtnahen Stadtteilen Luxusmodernisierungen und Umwandlungen von Miet- in Eigentumswohnungen noch breiter unterbinden. Den Mietenspiegel möchten wir im Rahmen der landespolitischen Möglichkeiten weiter an den tatsächlichen Mietendurchschnitt annähern, indem wir wieder die oberen drei Prozent der Mieten nicht einfließen lassen. Darüber hinaus

werden wir uns auf Bundesebene, auch mittels Bundesratsinitiativen, weiter für Mieter*innenschutz einsetzen, den die FDP in der Ampel bisher blockiert:

- Die Kappungsgrenze auf 11%, mindestens aber wie im Koalitionsvertrag der Ampel vereinbart auf 9% in drei Jahren absenken und temporäre Absenkungen auf 0% ermöglichen.
- Indexmieten abschaffen, mindestens aber ebenfalls mit Kappungsgrenzen stark
- begrenzen.
- Die Voraussetzungen für die verfassungsgemäße Umsetzung eines Mietendeckels in den Bundesländern schaffen.
- Ein allgemeines Vorkaufsrecht, mindestens Wiederherstellung des Vorkaufsrechtes in Gebieten mit sozialen Erhaltungsverordnungen.
- Den Mietenspiegel so reformieren, dass die Mieten der letzten 10 Jahre einfließen.
- Schlupflöcher bei der Mietpreisbremse schließen: Möbliertes Wohnen auf Zeit nicht länger als Schlupfloch für die Umgehung der Mietpreisbremse ermöglichen und Möblierungszuschläge deckeln; hohe Vormieten als Ausnahme für einen Verstoß gegen die Mietpreisbremse abschaffen.
- Verstöße gegen die Mietpreisbremse konsequent ordnungsrechtlich verfolgen.
- Absenkung der Umlagefähigkeit der Modernisierungskosten auf 2 Euro/qm in acht Jahren. Grundsätzlich soll nach einer Modernisierung die Nettokaltmiete insgesamt nicht mehr als 10 Prozent über die ortsübliche Vergleichsmiete steigen.
- Das Recht von Mieter*innen, die Beendigung des Mietverhältnisses wegen Zahlungsverzugs durch Zahlung des geschuldeten Betrages abzuwenden (sog. Nachholrecht, § 569 Abs. 3 Nr. 2 BGB) soll nicht mehr nur für die außerordentliche Kündigung, sondern auch für die ordentliche Kündigung durch den*die Vermieter*in gelten.
- Eigenbedarfskündigungen deutlicher als heute auf die tatsächliche Nutzung durch die Eigentümer*innen und die nahen Verwandten beschränken, um Missbrauch zu unterbinden. Prüfen, inwiefern es möglich ist, in angespannten Wohnungsmärkten bei besonders schutzwürdigen Personengruppen Eigenbedarfskündigungen ganz auszuschließen.
- Stromkosten für Bürgergeld-Empfänger*innen als Teil der Kosten der Unterkunft
- finanzieren, statt sie in den Regelsatz einzupreisen.
- Damit Mietwucher konsequent geahndet wird, muss das Verbot der Mietpreisüberhöhung des § 5 des Wirtschaftsstrafgesetzes angepasst und verschärft werden. Als Nachweis für eine Unangemessenheit soll das Vorliegen eines geringen Angebots ausreichen und kein Nachweis der Ausnutzung eines geringen Angebots mehr erforderlich sein. Hierdurch werden die bestehenden Beweisprobleme vor allem in angespannten Wohnungsmärkten erheblich entschärft. Darüber hinaus soll der Bußgeldrahmen auf 100.000 Euro erhöht werden.

~~Nachhaltige Wärmeversorgung von Gebäuden:~~

Obdach- und Wohnungslosigkeit überwinden

Trotz des umfangreich ausgebauten Systems der Wohnungslosenhilfe war Anfang 2022 Hamburg lt.

bundesweiter Statistik die Stadt mit der verhältnismäßig größten Zahl an wohnungslosen Menschen, die auf Unterbringung in öffentlichen Unterkünften angewiesen sind. In 2023 hat sich die Zahl der in öffentlich-rechtlichen Unterkünften untergebrachten Personen durch die Geflüchteten insbesondere aus der Ukraine nochmals deutlich erhöht. Hinzu kommen etwa 2000 in Hamburg auf der Straße lebende Obdachlose, die in den Statistiken des Bundes nicht mitgezählt werden. Sie alle brauchen einen sicheren Wohnraum und deshalb setzen wir die Bekämpfung von Obdach- und Wohnungslosigkeit in den Fokus unserer Politik und schließen uns dem Ziel an Obdach- und Wohnungslosigkeit bis 2030 zu überwinden.

Hierfür wollen wir folgende Maßnahmen ergreifen:

- Wir bauen die Unterstützung und Beratung von Wohnungslosen und von Wohnungslosigkeit bedrohten Menschen weiter aus und wollen wohnungslose Menschen besser bei der Wohnungssuche unterstützen. Wir erweitern das Angebot an Anlauf- und Beratungsstellen und stellen Beratungsangebote in möglichst vielen Sprachen zur Verfügung. Aufsuchende Angebote und Straßensozialarbeit wollen wir ausbauen.
- Für Obdachlose ohne Zugang zu den sozialen Hilfen der Regelsysteme wollen wir Unterkunftsangebote zur gesundheitlichen und sozialen Stabilisierung durchsetzen.
- Die Unterbringungen von Geflüchteten ist seit dem Krieg in der Ukraine zu einer noch größeren Herausforderung für die Stadtgesellschaft geworden. Trotz der Schwierigkeiten genügend Kapazitäten aufzubauen, müssen die Standards der Unterbringung eingehalten und laufend überprüft werden – dies gilt insbesondere für die Situation in der Erstaufnahme. Wir setzen uns dafür ein, dass Geflüchtete möglichst schnell aus diesen in eine öffentliche Unterkunft und optimalerweise sogar in eine eigene Wohnung wechseln können.
- Bis für alle Anspruchsberechtigten ausreichend Sozialwohnungen auf dem Wohnungsmarkt vorhanden sind, sind die Angemessenheitsgrenzen für die Kosten von Unterkunft und Heizung im Rahmen des Bezugs von Bürgergeld oder anderen Leistungen zur Grundsicherung deutlich auszuweiten.
- Verbesserungen für das in Hamburg etablierte System zur Vermeidung von Kündigungen und Räumungen anzustreben.
- Das von uns GRÜNEN in der Koalition initiierte Modellprojekt Housing First zu nutzen, um einen Paradigmenwechsel bei der Wohnraumversorgung von Obdachlosen einzuleiten.

Nachhaltige Wärmeversorgung von Gebäuden:

Die nachhaltige Wärmeversorgung von Gebäuden aller Nutzungen ist sowohl eine Frage des Klimaschutzes
als auch der sozialen Gerechtigkeit. In der aktuellen Energiekrise wird deutlicher denn je, dass schlecht isolierte Gebäude allein zu Lasten der Mieter*innen gehen, da die Steigerungen der Energiekosten vollständig auf die Nebenkosten umgelegt werden. Gut isolierte Gebäude kommen dahingegen durch eingesparte Heizkosten direkt den Mieter*innen zu Gute. Um keinen dauerhaften Kostentreiber bei den Mietkosten zu schaffen, kann die Wärmewende nur über eine Gleichzeitigkeit der Erhöhung der Effizienz des Gebäudebestandes und des Umstiegs auf erneuerbare Wärmequellen gelingen. Wir wollen den Anteil der erneuerbaren Energien in der Fernwärmeversorgung weiter in ambitioniertem Tempo erhöhen. Auch auf Quartiersebene sollen

Wärmenetze nachhaltig gestaltet werden. Bei der dezentralen Wärmeversorgung wollen wir bei Heizungstausch einen EE-Anteil von 65% verpflichtend machen, sodass künftig vermehrt Wärmepumpen zum Einsatz kommen. Weil erneuerbare Energien in Zukunft nicht im Überfluss zur Verfügung stehen werden, müssen wir in unseren Gebäudebestand die Effizienz erhöhen. Um bei der Gebäudesanierung so effizient wie möglich vorzugehen, möchten wir nach dem Worst-First-Prinzip bei den Gebäuden mit den schlechtesten Standards starten. Mit einem Stufenmodell beginnen die energetisch schlechtesten Gebäude mit der Sanierung. Dabei soll es planbare Zeiträume geben, die eine Sanierungsförderung vorsehen, bevor die Sanierung verpflichtend wird. Indem das Stufenmodell von Anfang an transparent gemacht wird, geben wir Gebäudeeigentümer*innen hohe Planungssicherheit sowie Technologieoffenheit. Im Neubau wollen wir außerdem stärker für optimales Sonnenlicht von Fenstern und Fassaden für alle Wohnungsgeschosse sorgen, um kostenlose Energie für Belichtung und Wärme sowie Lebensqualität und Gesundheit zu sichern.

Kapitel 2: Hamburg vor Deiner Haustür

Wir wollen Hamburg zu einer 15-Minuten-Stadt für alle machen. In dieser erreichen die Menschen alles, was sie zum Leben benötigen, innerhalb von 15 Minuten im Umkreis
ihres Zuhauses: Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung, ~~Freizeitangebote~~Sport-und Freizeitangebote sowie
Bildungsstätten und idealerweise auch den Arbeitsplatz. Metropolen wie Paris und Barcelona machen bereits vor, wie dieses Modell gelingen kann. Für mehr Lebensqualität, kürzere Wege, mehr Vielfalt im eigenen Stadtteil und die Freiheit, längere Wege auf sich zu nehmen oder es bleiben zu lassen. Doch nicht nur die kürzeren Wege und die damit verbundene Reduktion von Autoverkehr sollen das Leben in der Stadt gesünder machen. Auch mit der Umverteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs, sowie des Ausbaus von Grün in der Stadt wollen wir das Wohlbefinden der Menschen in Hamburg fördern.

Im Prinzip ist die 15-Minuten-Stadt kein neues Konzept. Es ist in Teilen eine Rückkehr zur Struktur von Städten und Nachbarschaften wie sie waren, bevor sie autofreundlich umgebaut und Stadtteile monofunktional angelegt wurden. Im klassischen urbanen Viertel findet man alles in der Nähe – nicht nur den einen großen Supermarkt, sondern auch die kleinen spezialisierten Läden und Dienstleister*innen, die sozialen
Einrichtungen, Sportstätten und eine ausreichende Gesundheitsversorgung. In der 15-Minuten-Stadt
sind diese Orte zu Fuß und mit dem Rad, oder aber mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar. Der Rhythmus der Stadt orientiert sich an den Menschen und nicht an den Autos. Für die Transformation Hamburgs in eine Stadt der 15 Minuten ist es essenziell, unsere Stadtteilzentren zu stärken und weiterzuentwickeln, Flächen effizienter und vielfältiger zu nutzen sowie unsere öffentlichen Räume für alle nutzbar und attraktiv zu gestalten – und zwar überall in Hamburg.

Vielfältige Stadtteilzentren – gute Lebensbedingungen für alle

Hamburg hat 104 Stadtteile. Sie unterscheiden sich nicht nur in ihrer Lage, Bekanntheit und Größe, sondern vor allem in der Bevölkerungsdichte und in ihren Versorgungsstrukturen. Und sie stehen damit sehr unterschiedlichen Herausforderungen

gegenüber. Zu einer gerechten und generationenfreundlichen Stadt gehört, dass alle Bewohner*innen gleichwertige
Lebensbedingungen vorfinden und aufgrund ihres Wohnortes keine substantielle Benachteiligung erfahren. Daher möchten wir uns dafür einsetzen, dass alle Hamburger*innen multifunktionale, lebendige und gut erreichbare Stadtteilzentren vorfinden, egal wo sie wohnen. Auch wenn die Zentren unterschiedlich groß sind und nicht überall dieselbe Nutzungsvielfalt erreichen können, setzen wir es uns zum Ziel, dass jeder Stadtteil seine eigene Identität der Nutzungsvielfalt entwickeln kann.

Zu einem lebenswerten und vielfältigen Stadtteil gehört nicht nur eine Versorgung mit den nötigsten Lebensmitteln, sondern auch weiterer Einzelhandel, Gastronomie ~~und~~sowie Angebote für Sport- und Freizeitgestaltung. Dabei wollen wir im Sinne einer gerechten Stadt auch für eine stabile soziale Infrastruktur sorgen. Dazu gehören neben flächen- und bedarfsdeckenden Bildungseinrichtungen wie Schulen, Kindergärten und Bibliotheken auch Nachbarschaftshäuser und soziale Treffpunkte. Ebenso wollen wir kreative und kulturelle Nutzungen fördern, da sie einen wesentlichen Beitrag zum Miteinander und zur Lebensqualität in der Nachbarschaft leisten. Eine ausreichende medizinische Versorgung stellt einen besonders essentiellen Bestandteil lebenswerter Stadtteile dar. Wir GRÜNE werden uns weiter dafür einsetzen, dass alle Hamburger*innen in ihrem Stadtteil eine ausreichende Versorgung mit Allgemein-, Kinder- und Facharztpraxen vorfinden. Dazu werden wir weiter im Austausch mit der Kassenärztlichen Vereinigung und der Sozialbehörde Lösungen erarbeiten und Anreize schaffen, sodass sich Ärzt*innen in bislang unterversorgten Stadtteilen niederlassen oder interdisziplinäre Stadtteil-Gesundheitszentren gründen.

Um diese Vielfalt herzustellen – und der Eintönigkeit oder gar Verödung durch
Leerstand von Stadtteilzentren vehement entgegenzutreten - bedarf es neben der Mobilisierung privaten Kapitals (z.B. durch BIDs oder Sanierungsgebiete) auch der
Unterstützung der öffentlichen Hand. Für eine vielfältige Geschäftslandschaft und einen gerechten Zugang zu Flächen und Räumlichkeiten wollen wir Förder- und Flächenvermittlungsgesellschaften gründen (wie etwa *Samaest* in Paris). Diese können zwischen Vermieter*innen und potenziellen Mieter*innen vermitteln und mit ihrer Kenntnis der Bedarfe im Stadtteil regelnd auf eine ausgeglichene Nutzungsmischung einwirken. Mit einem solchen Modell und unterstützenden Plattformen können nicht nur etwa die soziale Infrastruktur gestärkt, sondern auch die Pop-Up-Mentalität und Zwischennutzungen gefördert werden. Gerade in Krisenzeiten ermöglicht ein solches Vermittlungsmodell, dass vertrauensvolle Kooperationen schneller entstehen und Leerstände in spannende neue Anziehungspunkte verwandelt werden. Flächenvermittlungsgesellschaften wollen wir prioritär in RISE-Gebieten, Quartieren mit niedrigem Sozialindex und Quartieren mit viel Fluktuation im Einzelhandel integrieren und zur Unterstützung ihres Aufbaus eine zentrale zuständige Stelle auf Landesebene schaffen.

Stadtteilzentren stärken und reaktivieren, Potentiale nachhaltig entwickeln

Wir GRÜNE wollen Stadtteilzentren und ihre Identität stärken, ihre einzigartigen Potentiale entdecken und fördern. Durch die Umverteilung von Verkehrsflächen und eine effizientere Raumnutzung entstehen neue Anziehungs- und Treffpunkte für Menschen in jedem Viertel. Mit den Hamburg-Blocks und mit Grünen Magistralen wollen wir bislang durch den motorisierten Verkehr überlastete Orte zu grüneren, belebten Orten mit neuer Aufenthaltsqualität machen. Wir

geben einseitig genutzten Plätzen neue Funktionen. Sowohl durch bauliche Umgestaltungen als auch durch temporäre Nutzungsänderungen können Plätze, die bislang einzig für Märkte oder zum Parken genutzt wurden, für die Menschen neu zugänglich gemacht werden: Für Spiel, Sport, Kultur und Aufenthalt.

- *Hamburg-Blocks – nach dem Vorbild der Superblocks:*

  Wir wollen den öffentlichen Raum in den innerstädtischen Viertel Hamburgs nach dem Vorbild der Superblocks nach und nach verändern. Dies schaffen wir, indem wir mehr Aufenthaltsqualität in der Nachbarschaft schaffen, durch Sitzgelegenheiten, ansprechende entsiegelte Grünflächen und weniger Verkehr. Hierfür hat das grün geführte Bezirksamt Altona mit dem Konzept Freiraum Ottensen einen wichtigen ersten Beitrag geleistet. Durch den Umbau der Bahrenfelder Straße und der Verlängerung der Ottenser Hauptstraße entsteht ein neuer grüner öffentlicher Raum in einem innerstädtischen, hoch verdichteten Wohnquartier. Das Projekt genießt bei der Bevölkerung große Zustimmung. Wir möchten weitere Hamburger Viertel in der inneren Stadt im Dialog mit der lokalen
- Bevölkerung und im öffentlichen Raum neugestalten, um diesen zu entsiegeln, zu begrünen,

  aufzuwerten und um die aktive Mobilität und Freizeitgestaltung zu fördern. Dabei gibt es nicht das "eine" Konzept für alle Viertel. Jedes Viertel ist einzigartig, die Idee des Hamburg-Blocks muss den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Wir werden hierfür in den Bezirkswahlprogrammen konkrete Orte benennen.
- *Magistralenentwicklung:* Mit einer grünen Magistralenentwicklung schaffen wir nicht nur flächensparend Wohnraum durch Nachverdichtung, sondern werten gezielt bisher vergessene öffentliche Räume auf, an denen auch viele Menschen mit weniger Einkommen leben. Wenig genutzte und bislang durch den Verkehr besonders belastete Orte werden so als Wohn- und Aufenthaltsorte neu entdeckt. Damit das gelingt, muss der Gebäudebestand deutlich aufgestockt, gleichzeitig aber auch immer wieder mit
- Luftschneisen, Pocket-Parks und Co. aufgebrochen werden. Bestehende Mikrozentren wollen wir erhalten und Quartierszentren weiterentwickeln. So werten wir die Magistralen städtebaulich auf und öffnen sie sichtbar in die Stadtteile hinein. Gleichzeitig möchten wir die Straßenräume mutig umgestalten und mehr Platz für Fuß-, Rad- und Busverkehr schaffen. Wir verbreitern und erneuern dafür Fußwege und schaffen neue Radwege und Busspuren. Durch weniger Autoverkehr im Sinne der Mobilitätswende können wir die Luftqualität und Lärmbelastung verbessern und gleichzeitig zerschnittene Stadtteile wieder miteinander vernetzen. Die wichtige Verkehrsfunktion der Magistralen wird beispielsweise durch intelligent wechselnde Fahrspuren aufrechterhalten. Bei Nachverdichtung setzen wir hohe Priorität auf Dachlandschaften und möglichst bodengebundene Fassadenbegrünung. Außerdem wollen wir nach

  den Kriterien der sogenannten blau-grünen Infrastruktur Aufenthaltsqualität, Stadtklima und Umgang mit Starkregenereignissen verbessern. Dafür legen wir entlang der Magistralen Grünzüge mit Bäumen an, die auch große Mengen an Regenwasser aufnehmen können. Wir wollen auch soziale und gewerbliche Infrastruktur mitwachsen lassen, um die Magistralen als multifunktionale Orte zu gestalten, die viel mehr sind als Verbindungen von A nach B.

  Die Umgestaltung der Magistralen gelingt nicht von heute auf morgen, sie ist ein Langzeitprojekt. Für mehr Wohnraum, Klimaschutz und die Mobilitätswende müssen wir

ambitioniert vorangehen und den Transformationsprozess im Stadtbild in der nächsten Legislatur deutlich sichtbar machen. Weil die Magistralen sich hinsichtlich ihrer Bautypologien, Dichten und Nutzungsstrukturen erheblich unterscheiden, möchten wir magistralenspezifische Entwicklungsziele anhand der grünen Grundprinzipien gemeinsam mit den Bezirken erarbeiten. Die personellen Kapazitäten der Bezirke müssen dafür entsprechend gestärkt werden.

- und schaffen neue Radwege und Busspuren. Die Trennung von Fuß- und Radwegen entspricht auch dem Konzept der Age-friendly City der WHO. Durch weniger Autoverkehr im Sinne der Mobilitätswende können wir die Luftqualität und Lärmbelastung verbessern und gleichzeitig zerschnittene Stadtteile wieder miteinander vernetzen. Die wichtige Verkehrsfunktion der Magistralen wird beispielsweise durch intelligent wechselnde Fahrspuren aufrechterhalten. Bei Nachverdichtung setzen wir hohe Priorität auf Dachlandschaften und Fassadenbegrünung. Außerdem wollen wir nach den Kriterien der sogenannten blau-grünen Infrastruktur Aufenthaltsqualität, Stadtklima und Umgang mit Starkregenereignissen verbessern. Dafür legen wir entlang der Magistralen Grünzüge mit Bäumen an, die auch große Mengen an Regenwasser aufnehmen können. Wir wollen auch soziale und gewerbliche Infrastruktur mitwachsen lassen, um die Magistralen als multifunktionale Orte zu gestalten, die viel mehr sind als Verbindungen von A nach B.

  Die Umgestaltung der Magistralen gelingt nicht von heute auf morgen, sie ist ein Langzeitprojekt. Für mehr Wohnraum, Klimaschutz und die Mobilitätswende müssen wir ambitioniert vorangehen und den Transformationsprozess im Stadtbild in der nächsten Legislatur deutlich sichtbar machen. Weil die Magistralen sich hinsichtlich ihrer Bautypologien, Dichten und Nutzungsstrukturen erheblich unterscheiden, möchten wir magistralenspezifische Entwicklungsziele anhand der grünen Grundprinzipien gemeinsam mit den Bezirken erarbeiten. Die personellen Kapazitäten der Bezirke müssen dafür entsprechend gestärkt werden.

Reaktivierung von Markt- und Quartiersplätzen

In vielen Hamburger Stadtteilen sind die Marktplätze nicht mehr die Treffpunkte, die sie einst waren, da sie oft dem Lärm großer Verkehrsadern ausgesetzt sind, keine Verbindung mit ihrer baulichen Umgebung mehr besteht und/oder sie an Nicht-Markttagen ausschließlich als Parkplatz dienen. Besonders prägnante Beispiele hierfür sind der Eimsbütteler oder der Wandsbeker Marktplatz. Wir wollen die Marktplätze wieder stärker mit dem Stadtteil vernetzen. Indem wir räumliche Barrieren beseitigen und die Nutzung des öffentlichen Raumes durch soziale und kulturelle Einrichtungen sowie für Gastronomie ermöglichen, können sie von der Nachbarschaft neu entdeckt werden. Marktplätze können zudem an Nicht-Markttagen mit einer entsprechenden Gestaltung als Spielplätze dienen, zum Beispiel mit Wasserspielen oder einfach als Freifläche zum Skaten oder Ballspielen. Mit einer größeren Angebotsvielfalt werden auch neue Nutzer*innengruppen angezogen, wodurch neue Begegnungen entstehen. Gemeinsam mit den Stadtteilbewohner*innen wollen wir die Angebote schaffen, die vor Ort am meisten gewünscht und gebraucht werden. Dazu gehören auch niedrigschwellige Angebote und Treffpunkte ohne Konsumzwang. So kann eine stärkere Identifikation mit dem eigenen Stadtteil entstehen und es bildet sich die Einzigartigkeit eines Ortes und der Zusammensetzung seiner Bevölkerung heraus.

Öffentliche Räume nachhaltig und gemeinsam gestalten

Eine nachhaltige Gestaltung unter Beteiligung der Quartiersbewohner*innen ist nicht nur im Zentrum der Hamburger Stadtteile notwendig. Auch kleine Plätze und Wege sind öffentliche Räume, in denen wir uns täglich aufhalten, und die durch ihre Beschaffenheit wesentlich zur Lebensqualität beitragen können. Wir wollen Plätze, Wege und Grünanlagen nach sozialen und ökologischen Kriterien neu- und umbauen sowie überall in Hamburg Platz für soziale Teilhabe, Aufenthalt, Spiel, Sport und Kommunikation schaffen. Wir GRÜNE wollen, dass öffentliche Räume in Hamburg durch ein Zusammenspiel von ökologischem, soziologischem und stadtplanerischem Fachwissen mit Lokalexpertise – durch Beteiligung von Anwohnenden – fit gemacht werden. Beteiligungsformate sollen frühzeitig eingesetzt werden sowie niedrigschwellig und inklusiv sein, um eine vielfältige Repräsentation der Bevölkerung sicherzustellen.

Flexible und sichere Nutzung öffentlicher Räume

In einer dicht bebauten Stadt ist jeder Quadratmeter wertvoll. Der öffentliche Raum sollte also so gestaltet sein, dass unsere Straßen, Plätze und Parks einer Vielzahl von Menschen zu Gute kommt und für verschiedene Aktivitäten nutzbar sind. Weitere
öffentliche Flächen wie Schulgelände, Schulräume und Sportplätze können durch eine Öffnung außerhalb ihrer regulären Nutzungszeiten der Allgemeinheit zur Verfügung stehen. Das
spart nicht nur Flächen, sondern lässt Schule ~~und~~ , weitere Bildungseinrichtungen und Sportstätten zu
Treffpunkten im Stadtteil werden.

Zu einer Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gehört auch das Gefühl von Sicherheit. Diesem Bedürfnis wollen wir Rechnung tragen, ohne bestimmte Bevölkerungsgruppen durch bauliche oder polizeiliche Maßnahmen zu verdrängen. Stattdessen wollen wir die soziale Arbeit in den Stadtteilen stärken und die Bedürfnisse dieser Gruppen bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes mitdenken.

Stadtmobiliar für ein soziales Miteinander

Mehr Bänke, öffentliche Toiletten, Wasserspender und Spielgeräte ermöglichen mehr Aktivitäten und einen komfortableren Aufenthalt im öffentlichen Raum. Beim Design neuer Sitzgelegenheiten schreiben wir Inklusion und Interaktion groß – sie sollen für alle Menschen, ob jung oder alt, mit oder ohne Behinderung, leicht nutzbar sein und so angeordnet werden, dass sie der Kommunikation und Entspannung dienen. Insbesondere
Freundschaftsbänke mit Rücken- und Seitenlehnen, die zum Miteinander einladen und gegen Einsamkeit aller
Generationen wirken können, möchten wir fördern. Wir wollen gemeinsam mit den Gastronom*innen das Konzept der „Netten Toilette“ als Ergänzung zu klassischen öffentlichen Toiletten voranbringen und so WCs von Restaurants und Cafés öffentlich zugängig machen. Spielplätze wollen wir naturnah gestalten. Der kostenfreie Zugang zu Freizeitaktivitäten ist essenzieller Bestandteil einer sozial gerechten Stadtteilentwicklung. Auch Jugendlichen und Erwachsenen soll ein leichter Zugang zu spielerischer Bewegung ermöglicht werden. Im öffentlichen Raum aufgestellte Geräte stehen allen jederzeit zur Verfügung. Sie ergänzen die Angebote von Sportvereinen. Die Aufenthaltsqualität im Viertel wird erhöht und die gemeinsame

Nutzung von Plätzen
und Straßen fördert das soziale Miteinander im Alltag.

Die Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze nimmt besonders durch die städtische Überpopulation verwilderter Tauben ab. Deshalb möchten wir prüfen, wie eine tierschutzkonforme Bestandsregulierung der Stadttauben durch ein bezirksübergreifendes, professionelles Taubenmanagement realisierbar und zur Reduktion des Taubenbestandes geeignet ist.

Klimaresilienz im Viertel

Wir nutzen den sozial gerechten Umbau unserer Viertel, um sie gleichzeitig klimafit zu machen. Überall dort, wo Plätze und Wege neu angelegt werden, denken wir Klimaresilienz mit. Ob Hochwasser, Starkregen oder Hitze – wir müssen unsere Stadträume mit mehr Grünräumen, unversiegelten Flächen sowie intelligenten Systemen auf Extremwetter vorbereiten. Beim Umbau öffentlicher Räume werden die Orte priorisiert, die am stärksten von Hochwasser durch Starkregen oder Überflutung bedroht sind.

Neben dem Schutz vor Hochwasser gewinnt vor allem der Schutz vor Hitze in der Stadt an Bedeutung. Insbesondere in dicht bebauten Stadtvierteln mit vielen versiegelten Flächen steigt die Belastung der Anwohner*innen in den, durch den Klimawandel, zunehmend heißeren Sommern. Wir wollen die Grünräume und Wasserelemente in unseren Vierteln ausbauen. Im Sinne der Kriterien einer blau-grünen Infrastruktur sollen Grün und Wasser in Synergie funktionieren, als Schwamm für die Regulierung von Extremwetter. Pilotprojekte wie die „Blue-Green Street“ in der Königsstraße wollen wir an anderen geeigneten Orten wie den Magistralen verstetigen. Neben dem Kühleffekt lassen wir mit Wasserläufen oder -spielen zudem spannende Erlebnisorte in unseren
Vierteln entstehen.

Grünflächen sind nicht nur Naherholungsorte für Menschen, sondern auch der Lebensraum vieler heimischer Tiere. Bei der Planung, der Umstrukturierung, Pflege und generellen Nutzung dieser Flächen müssen die Bedürfnisse der Tiere mitbedacht werden. Aus diesem Grund müssen bspw. Rückzugsorte für die Überwinterung, Trink- und Bademöglichkeiten sowie Nahrungsquellen geschaffen und geschützt werden. Gefahren für Tiere gilt es zu evaluieren und möglichst zu vermeiden.

Grünräume schützen

Unsere städtischen Grünräume haben nicht nur auf das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität eine positive Auswirkung, sondern leisten auch einen wichtigen Beitrag zum Arten- und Klimaschutz, verbessern die Luftqualität und können Lärmbelastung eindämmen. Wir werden bestehendes Grün in der Stadt noch besser schützen und den Grünanteil weiter erhöhen. Dabei legen wir einen besonderen Fokus auf eine ökologische Grünraumpflege und den Einsatz heimischer sowie klimaresilienter Arten. Baumarten, die eine höhere Resilienz gegenüber extremen klimatischen Belastungen aufweisen sollen, werden in Hamburg bereits getestet. Je nach Ergebnis dieser Testphase wollen wir passende Baumarten unter Berücksichtigung des Erhalts der Biodiversität vermehrt einsetzen, um Hamburg auch in den kommenden Dekaden als eine
grüne Metropole zu erhalten.

Für Geschichtsbewusstsein und Vielfalt vor Ort
Stadtentwicklung braucht auch Geschichtsbewusstsein. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass historische Orte nicht nur erhalten, sondern auch im Alltag sichtbar und erkennbar sind. Gerade mit dem Verlegen weiterer Stolpersteine, dem Schaffen von Erinnerungsorten an koloniale und faschistische Verbrechen sowie an Akte des Widerstandes und der Umbenennung oder Neubenennung von Straßen wirken wir für eine aufgeklärte, demokratische und solidarische Kultur. Doch die Erinnerung aus Stein und Messing allein reicht nicht. Mit dem Begehen antifaschistischer Gedenktage direkt vor Ort, mit stadtweiten Aktivitäten zu den Gedenktagen schaffen wir gemeinsam mit zahlreichen Bündnispartner*innen in den Quartieren Zeichen für Würde und Gleichheit aller Menschen und gegen "Schlussstrich"-Debatten.

Kapitel 3: Hamburg für dich erreichbar

Unser Versprechen für eine gerechte Mobilität: Die für dich wichtigen Orte Hamburgs, das heißt z. B. dein Arbeitsort, soziale Infrastruktur, aber auch Parks und Freizeitangebote sind für dich mit dem Umweltverbund schnell, unkompliziert und günstig erreichbar - auch, wenn du in der äußeren Stadt lebst. Mit dem Hamburg-Takt wollen wir allen Hamburger*innen bis 2030 ein ÖPNV-Angebot binnen fünf Minuten bieten. Wir machen schon jetzt die Mobilität in Hamburg dafür besser, klimaneutral und digital: Wir bauen die Fahrradstadt Hamburg, verbreitern und erneuern die Gehwege, machen die Innenstadt lebendig und autoarm, bauen neue U- und S-Bahnlinien und entwickeln ein ganz neues Schienennetz in und um Hamburg. Auch in Zukunft wollen wir Hamburg zu einer Stadt der aktiven und öffentlichen Mobilität machen. Wir wissen, dass wir dafür unsere Infrastruktur im großen Umfang sanieren, modernisieren und für die Mobilitätswende auch neu bauen müssen.

Die Digitalisierung, die wir mit großer Kraft vorantreiben, begreifen wir als ein wichtiges Instrument zur Steigerung des Komforts insbesondere im öffentlichen Verkehr. Dies erreichen wir mit der Weiterentwicklung der Mobilitätsplattformen, neuen digitalen Anzeigen für Echtzeitinformationen an Bahnstationen, mit Vorrang für Busse, autonomen Verkehren und Vielem mehr. Unser Ziel ist es dabei, die öffentlichen Räume grüner zu gestalten und für mehr Aufenthaltsqualität zu sorgen. Wir wollen insbesondere in der hochverdichteten Stadt, den Straßenraum neu aufteilen sowie – dort wo möglich – Parkplätze vom Straßenrand in Quartiersparkhäuser verlagern. Insbesondere für Kinder müssen die Straßen sicherer werden: Deshalb müssen die Bereiche für Tempo 30 und Tempo 20 ausgeweitet werden. Mit einer neuen, dezentralen Stadtentwicklung wollen wir die Wege minimieren und verkürzen (15-Minuten-Stadt). So gelingt es uns, den Autoverkehr zu reduzieren, ohne, dass Mobilität auf der Strecke bleibt. In der Stadt der 15 Minuten zeigt sich: Verkehrs- und Stadtplanung müssen Hand in Hand gehen. Wir investieren in die wichtige Antriebswende, aber wissen gleichzeitig, dass sie nur ein Baustein der Mobilitätswende ist. Deswegen ist es insbesondere unser Ziel, den ÖPNV auszubauen.

Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs

Wir wollen, dass der ÖPNV das Rückgrat der Mobilität in Hamburg wird. Wir wissen, dass wir dafür investieren müssen: In günstigere Tickets, in den Ausbau der Bahnen, in mehr und emissionsfreie Busse, in möglichst vollständige sowie dauerhafte Barrierefreiheit und in die Digitalisierung. Damit schaffen wir nicht nur die Mobilitäts-, sondern auch die Klimawende und machen Hamburg für alle erreichbar - insbesondere für die 42 Prozent der Haushalte, die gar kein Auto besitzen und

diejenigen, die immer häufiger auf ihr Auto verzichten möchten. Mit dem Deutschlandticket für 49 Euro werden wir den HVV so günstig machen wie zuletzt 1994 - bei einem deutlich besseren Angebot und deutschlandweiter Gültigkeit.

Wir wollen den ÖPNV insbesondere auch in der Fläche Hamburgs ausbauen und so viele Stadtteile in den Blick nehmen, die bisher nicht oder nur unzureichend mit der Bahn angebunden sind. Unser Ziel ist es dafür in den nächsten 20 Jahren mindestens 36 neue Bahnhöfe in allen Teilen der Stadt zu bauen. Mit der Weiterführung der U4 in Richtung Osten und Süden, mit dem Baustart der U5 und dem Bau der S4 werden wir hunderttausende Hamburger*innen zusätzlich an das Schienennetz anschließen. Wir setzen uns weiterhin für eine Schienenanbindung nach Lurup und Osdorf mit einer Übergangslösung für eine zuverlässigere und besser getaktete Verbindung per Bus bis zur Fertigstellung ein. So nehmen wir insbesondere sozioökonomisch schwächere Stadtteile mit ins Schienennetz auf. Im Gegensatz zu vorherigen Senaten machen wir aber auch unsere Hausaufgaben im Bestand: Wir sanieren, modernisieren und erweitern die S-Bahn-Strecken nach Harburg/Neugraben und nach Bergedorf sowie die U-Bahnen nach Eimsbüttel und Billstedt und schaffen hier so die dringend benötigte Stabilität und Kapazität. Wir bauen Busspuren auf Hauptverkehrsstraßen, damit Busse, Taxen und Ridesharing-Dienste schneller vorankommen. Die erfolgreichen XpressBusse werden wir weiter ausbauen, um die Tangentialverbindungen zu stärken. Aber darauf wollen wir uns nicht ausruhen: Wir prüfen aktuell, ob die Güterumgehungsbahn zu einer Nordtangente im Personenverkehr ausbaubar ist, ein neuer Metrotakt Nord die Regionalbahnen deutlich stärken kann und wie wir die Strecke nach Geesthacht reaktivieren können. Zusammen mit dem Deutschlandtakt (30 Minuten Takt), dem Metrotakt Nord rund um die Metropolregion Hamburg (15 Minuten) und dem Hamburg-Takt (5 Minuten) entstehen Taktungen und Bahnlinien, die für die alle Hamburger*innen das Bahnfahren einfacher, komfortabler und schneller machen.

Fahrradstadt konsequent fortführen

In der aktuellen Legislaturperiode haben wir das Ziel 60-80 Kilometer Radverkehrsanlagen pro Jahr neu zu bauen, zu sanieren oder zu widmen. Wir haben den tatsächlichen Bau neuer Fahrradwege um 70 Prozent gegenüber der letzten Legislaturperiode gesteigert. Das ist ein großer Erfolg, den wir weiter ausbauen wollen. Wir wollen mittelfristig 100 Kilometer Fahrradwege im Jahr neu bauen, sanieren und widmen. Dabei bauen wir die Velo- und Bezirksrouten aus, binden unsere Schulen ans Radnetz an, wollen Fahrradparken im Quartier und Park and Ride-Anlagen an den U-/S- und Fährstationen ausbauen. Unser Ziel ist es zudem, die Qualität der neu gebauten Radwege weiter zu steigern. Wir haben im Bündnis für den Radverkehr festgeschrieben, dass prioritär komfortable, 2,5 Meter Breite, von der Straße getrennte Radwege in Form von geschützten Fahrradstreifen oder Kopenhagener Radwegen in Hamburg neu gebaut werden sollen. Dies werden wir jetzt in die Tat umsetzen. Dadurch wollen wir erreichen, dass sich insbesondere vulnerable Verkehrsteilnehmer*innen auf Hamburgs Radwegen sicher fühlen. Wir unterstützen die Bezirke dabei, Radfahrstreifen auf Straßen mit Kopfsteinpflaster anzulegen und die Barrieren für den Fußverkehr zu reduzieren.

On-Demand-System für die äußere Stadt

Der Ausbau der Schienen ist enorm wichtig und muss kontinuierlich und mit aller Kraft vorangetrieben werden. Dabei müssen wir über die verschiedenen Instrumente der

Planungsbeschleunigung schneller werden. Gleichzeitig gilt: Eine neue U-Bahn lässt sich nicht bis übermorgen bauen. Damit die Menschen an keinem Ort in Hamburg auf ein Auto angewiesen sind, müssen wir jetzt handeln und den Menschen in der äußeren Stadt schon heute ein besseres ÖPNV-Angebot bieten. Dafür brauchen wir mehr On-Demand Verkehr, flächendeckend und in der ganzen Stadt. Wir haben diese Systeme zusammen mit der Industrie entwickelt und das Bediengebiet in Hamburg zum 1.1.2023 auf 315 km² ausgeweitet. In einem nächsten Schritt arbeiten wir daran, die On-Demand-Systeme wirtschaftlich(er) betreiben zu können, um sie bis 2030 für in der gesamten Stadt anbieten zu können. Ziel ist es, die letzte Meile in den ÖPNV zu integrieren und im Rahmen des HVV kostenlos anzubieten. Auf diese Weise werden wir im ganzen Stadtgebiet von früh morgens bis spät abends für alle bezahlbar einen 5-Minuten-Takt, unseren Hamburg Takt, sicherstellen. Davon werden maßgeblich die Menschen profitieren, die am Stadtrand leben. Gerade auch ältere, mobilitätseingeschränkte Menschen haben so die Möglichkeit, den letzten Kilometer nach Hause auch ohne Auto zu schaffen.

In Ergänzung dazu soll auch das Angebot von privaten Sharingdiensten unterstützt werden, sodass auch in den Randgebieten eine flexible Nutzung möglich ist und damit weitere Privatfahrzeuge ersetzt werden können. Für die Nutzung von free-floating für Elektroroller, -Scooter und -Fahrräder möchten wir erreichen, dass diese in Zukunft deutschlandweit als Sondernutzung betrachtet werden, um darauf basierend ein flächendeckendes Nutzungskonzept zu entwickeln, sodass eine sichere Einbindung in den Straßenverkehr möglich ist und auch das Parken und Abstellen zu keinen Einschränkungen führt. Dazu gehören beispielsweise ausgewiesene Parkflächen/-bereiche am Rand von Straßen, Fußgänger- und Fahrradwegen.

Autoarme und lebendige Innenstadt weiterentwickeln

Wir haben der Stadt im letzten Bürgerschaftswahlkampf die autoarme und lebendige Innenstadt als attraktiven Ort für alle Hamburger*innen vorgestellt und dafür viel Zuspruch erfahren. Für die Innenstadt bedeutet das mehr Grün- und Sitzflächen, Spielgelegenheiten für Kinder, ruhige Straßen als Orte der Begegnung und vieles mehr. Konkret wollen wir den Jungfernstieg neu gestalten und die Aufenthaltsqualität maßgeblich verbessern. Wir werden das Kontorhausviertel inklusive seiner Perle, dem Burchardplatz, im öffentlichen Raum zukunftsorientiert und gleichzeitig traditionsbewusst entwickeln. Die Umgestaltung des Hopfenmarktes ist ebenso beschlossen wie die Verbesserung des autoarmen und lebendigen Rathausquartiers. In Bezug auf die Steinstraße liegen die Planungen vor - auch hier werden wir substanzielle Fortschritte erzielen. Aber: Wir wollen dabei nicht stehen bleiben. Für uns ist klar: Wir wollen die autoarme und lebendige Innenstadt auch in der nächsten Legislatur weiterentwickeln. Hierbei werden wir insbesondere die Straßen rund um den
Hauptbahnhof, die Kirchenallee, die Steintorbrücke und den Glockengießerwall ~~sowie~~ , den Straßenzug am Zollkanal, unsere Altstadtküste~~,~~ sowie die HafenCity in den Blick nehmen. Der öffentliche Raum rund um den Hauptbahnhof mit seinen vielen Fußgänger*innen und Fahrgästen soll neu geordnet werden, damit der Aufenthalt am Bahnhof und das Bahnfahren ansprechender wird. Insbesondere die Öffnung und Verbesserung der Wegbeziehungen zur City sollen einladender und angenehmer gestaltet werden. So gelingt es uns, auch die gefühlte Sicherheit rund um den Hauptbahnhof zu verbessern. Bei der Öffnung des Hauptbahnhofes kommt uns der bereits vorhandene Wallringtunnel zu Gute. Sein Potential sollten wir stärker nutzen und die Flächen darüber neu entwickeln.