

Antrag

**der Abgeordneten Dirk Kienscherf, Ole Thorben Buschhüter, Julia Barth,
Matthias Czech, Clarissa Herbst, Martina Koeppen, Ralf Neubauer,
Lars Pochnicht, Frank Schmitt, Ali Simsek (SPD) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Gerrit Fuß, Rosa Domm, Olaf Duge, Dominik Lorenzen,
Zohra Mojadeddi, Farid Müller, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne,
Dr. Miriam Putz, Dr. Gudrun Schittek, Ulrike Sparr, Lena Zagst (GRÜNE)
und Fraktion**

Betr.: Maßnahmenpaket „Attraktive Hamburger Innenstadt“: Baustellenbedingte Verlagerung des Busverkehrs aus der Mönckebergstraße in die Steinstraße

Hamburgs Innenstadt ist das Herzstück der Stadt und ein Ort mit hoher Anziehungskraft für alle Hamburgerinnen und Hamburger sowie Besucherinnen und Besucher. Sie prägt das Bild unserer Stadt und macht damit einen wichtigen Teil der Hamburger Identität aus. Sie hat sich in den letzten Jahren an vielen Stellen positiv verändert. Diverse öffentliche Flächen wurden attraktiver gestaltet und mehr Platz für zu Fuß Gehende, Radfahrende, Gastronomie und andere Freizeitgestaltung geschaffen. Gleichzeitig werden zahlreiche Immobilien saniert und neu geschaffen, und auch dadurch wird die Vielfalt an attraktiven Angeboten und Aufenthaltsorten in der Innenstadt erhöht.

Die Fraktionen von SPD und GRÜNEN haben bereits in der 21. Wahlperiode den Senat unter anderem mit den Drs. 21/13224, 21/15024 und 21/15027 ersucht, Bereiche der Innenstadt weiterzuentwickeln. Insbesondere die städtebauliche Neuordnung des neuen Quartiers am Klosterwall, die Attraktivitätssteigerung des Rathausquartiers und eine Entwicklungsstudie zum Bereich der Binnenalster bildeten eine fundierte Grundlage, um ein umfassendes Maßnahmenpaket für die Hamburger Innenstadt vorzubereiten. Hinzu kamen weitere Konzepte örtlicher Akteure. Klar war, dass die Attraktivität des öffentlichen Raumes, die Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs sowie neue Einzelhandels- und Nutzungskonzepte für eine erfolgreiche Zukunft der Innenstadt entscheidend sein werden.

Gleichwohl sind gerade in der Innenstadt die Auswirkungen der Corona-Pandemie besonders zu spüren: Durch weniger Touristinnen und Touristen, Geschäftsreisende und mehr Homeoffice-Tätigkeiten ist die Nachfragesituation angespannt. Dies wirkt sich natürlich auch auf die wirtschaftliche Situation im Einzelhandel und in der Gastronomie im Herzen unserer Stadt aus.

Die vor der Corona-Krise festgestellte Einigkeit der Akteure in der Innenstadt, dass die Hamburger Innenstadt über ein großes Potenzial verfügt, es aber bestimmter Entscheidungen und Maßnahmen bedarf, um die Innenstadt fit für die Zukunft zu machen, ist gerade vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie umso dringlicher.

Der rot-grüne Koalitionsvertrag hat dies und die vorherigen Beratungen mit den Innenstadtakeuren sowie die Beschlüsse der Bürgerschaft aufgegriffen und drei Leitprojekte der Innenstadtentwicklung vereinbart.

Kernpunkte sind dabei die vielfältigere Entwicklung des Immobilienbestandes inklusive zusätzlicher Wohnungen in der Innenstadt, die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt durch eine komfortable Radverkehrsinfrastruktur und einen leistungsstarken ÖPNV und Hauptbahnhof sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Dafür sollen öffentliche Flächen und Plätze in der Innenstadt aufgewertet und der private Kfz-Durchgangsverkehr reduziert werden. Hamburgs Innenstadt soll autoarm werden. Gleichzeitig ist aber entscheidend, dass die Innenstadt für alle Menschen sowie den Liefer- und Handwerksverkehr, der zudem langfristig neu organisiert werden soll, gut erreichbar bleibt. Das gilt selbstverständlich auch für den Zugang zu bestehenden Parkhäusern.

Mit den kürzlich vorgestellten Planungen zu einem der drei Leitprojekte, der Umgestaltung des Jungfernstiegs, folgt der Senat dem Koalitionsvertrag und den Zielen der Bürgerschaftsfraktionen von SPD und GRÜNEN. Der private Kfz-Verkehr wird herausgenommen. Dadurch wird mehr Platz für Fuß- und Radverkehr geschaffen sowie ein reibungsloser Busverkehr ermöglicht.

Ein zweites wichtiges Leitprojekt ist die weitere Entwicklung der Mönckebergstraße. Auch hier gilt es, die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen, unter anderem indem schrittweise zumindest ein Teil der Buslinien in die Steinstraße und gegebenenfalls auf den Ballindamm verlagert wird. Hintergrund hierfür ist die gewünschte deutliche Zunahme des innenstadtbezogenen Busverkehrs, der in der Mönckebergstraße zu einer besonderen Frequentierung führt. Durch eine Verlagerung von Buslinien in Richtung Steinstraße und Ballindamm könnte die Mönckebergstraße entlastet und könnten andere Bereiche noch besser erschlossen werden.

Konkret für die Steinstraße bedeutet dies zu prüfen, wie zusätzlicher Raum für Busspuren und den Radverkehr geschaffen werden kann. Damit kann auch die städtebauliche Integration der Mönckebergstraße und des Kontorhausviertels verbessert werden. Gleichzeitig fordern einzelne Akteure in der Innenstadt nicht nur eine teilweise, sondern eine vollständige und dauerhafte Verlegung des Busverkehrs aus der Mönckebergstraße. Dies hätte natürlich auch Auswirkungen auf benachbarte Straßen und Kreuzungen, die durch einen vermehrten Busverkehr mehr in Anspruch genommen würden.

Die Baumaßnahme *Barrierefreier Ausbau U3* wird die barrierefreie Erreichbarkeit der Mönckebergstraße deutlich verbessern. Sie führt jedoch nach den Ursprungsplänen zu monatelangen Bautätigkeiten in der Mönckebergstraße, vermindert die Kapazität für den Busverkehr deutlich und führt zu einer stark reduzierten Erreichbarkeit der Ladengeschäfte. Es liegt im Interesse der Stadt, die Baustellensituation für die betroffenen Händler und Gastronomen zu lindern und dennoch die wichtigen Arbeiten an der U3 durchzuführen.

Durch die zeitweise Sperrung der Mönckebergstraße für den Busverkehr können die bauzeitbedingten Einschränkungen auf den Nebenflächen vor dem Levantehaus reduziert werden. Das bedeutet, dass den Händlern und der Außengastronomie auf der Seite des Levantehauses nach der schwierigen Corona-Zeit sowohl der Sommer als auch das volle Weihnachtsgeschäft weitestgehend beeinträchtigungsfrei ermöglicht werden können.

Die vorläufige Sperrung der Mönckebergstraße für den Busverkehr soll gleichzeitig für einen Probetrieb genutzt werden. So sollen ab Frühjahr 2021 die Möglichkeiten und Auswirkungen einer Verlagerung des Busverkehrs aus der Mönckebergstraße in die Steinstraße und den Ballindamm sowie die Herstellung von Radverkehrsanlagen in der Steinstraße sorgfältig und transparent geprüft und danach mithilfe der dadurch gewonnenen Erfahrungen über die zukünftige verkehrliche und bauliche Konzeption der Straßen sowie der angrenzenden Räume entschieden werden.

Da gerade die Kreuzung Steintorwall/Altmannbrücke/Klosterwall/Steinstraße betroffen sein wird, bedarf es besonderer verkehrlenkender Maßnahmen, die nur ein längerfristiger Erprobungszeitraum während der baustellenbedingten Sperrung rechtfertigt.

Der Großteil des Busverkehrs soll über die Steinstraße geleitet werden, wohingegen der Kfz- und Lkw-Verkehr über den Deichtorplatz geleitet werden soll.

Dieser umfangreiche Testzeitraum bietet damit die Chance, die Auswirkungen auf den ÖPNV, den Individual- und Lieferverkehr, die Erreichbarkeit von Mönckebergstraße und der benachbarten City-Bereiche vor einer langfristigen Entscheidung umfassend zu prüfen und abzuwägen.

Dabei ist auch zu beachten, dass es sich um eine besondere und einmalige Situation für den Bereich Mönckebergstraße handelt, der gegenwärtig durch die U3 und zahlreiche Buslinien bestens mit dem ÖPNV erreichbar ist. Durch die baustellenbedingte Verlagerung des gesamten Busverkehrs und die Sperrung der U3 wird die Mönckebergstraße nun erstmals in ihrer Geschichte ohne eine einzige direkte ÖPNV-Anbindung sein. Für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen sind daher gute Übergänge zwischen Steinstraße und Mönckebergstraße zu schaffen.

Die Steinstraße und damit das Kontorhausviertel könnten durch die Führung von Buslinien durch die Steinstraße besser erreichbar und die Verbindung der Quartiere miteinander gestärkt werden. Dazu kann auch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Steinstraße beitragen. Dies stärkt auch die Beziehungen von Innenstadt und Speicherstadt/HafenCity. Auch für die Steinstraße kann der Umleitungsverkehr wichtige Erkenntnisse für eine langfristige Umgestaltung und deutliche Aufwertung bieten. Planungen für einen möglichen Umbau der Steinstraße sollten daher parallel entwickelt werden.

Wie im Koalitionsvertrag vereinbart bietet sich die Chance, die Auswirkungen alternativer Verkehrsführungen eingehend mit allen Beteiligten und Betroffenen zu prüfen, sodass nach Fertigstellung der Baustelle, unter sorgfältiger Abwägung der Vor- und Nachteile, die Perspektive für eine Neuordnung des öffentlichen Raumes in Hamburgs zentraler Einkaufsstraße stehen könnte.

Daher muss es eine Beteiligung aller Stakeholder (darunter auch Fahrgast- und Behindertenverbände) sowie begleitende Befragungen von Fahrgästen, Einzelhandel, Hotelbetreibern, Grundeigentümern, Verkehrsunternehmen, zu Fuß Gehenden, Rad- und Autofahrenden sowie Logistikunternehmen geben.

Erst nach dieser umfassenden Erhebung und Auswertung des Erprobungsverkehrs wird es in einem zweiten Schritt zu einer Entscheidung hinsichtlich der Mönckebergstraße sowie der Steinstraße kommen können. Begleitet werden soll die vorläufige und testweise Verlagerung des Busverkehrs daher mit öffentlichen Veranstaltungen im Rahmen der Stadtwerkstatt „Zukunft Innenstadt“, in der auch mögliche alternative Nutzungen des breiten Straßenraums andiskutiert werden können. Die Mönckebergstraße ist ein städtebaulich einmaliges Ensemble, dessen bauliche Veränderung sorgsam beraten werden muss.

A. Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:

Die Hamburgische Bürgerschaft begrüßt sowohl die vom Senat vorgestellten Pläne zur Attraktivitätssteigerung des Jungfernstiegs als auch die angekündigte vorläufige und testweise Verlagerung des Busverkehrs heraus aus der Mönckebergstraße zur Reduzierung der bauzeitbedingten Einschränkungen auf den Nebenflächen.

B. Mit der Entwicklung der Mönckebergstraße und der Steinstraße sind sehr komplexe verkehrliche und gegebenenfalls städtebauliche Fragen zu klären, die einer umfassenden Analyse und transparenter Beratung bedürfen.

Der Senat wird daher ersucht,

1. im Zuge der baustellenbedingten vorläufigen und testweisen Herausnahme des Busverkehrs aus der Mönckebergstraße die Stakeholder (darunter auch Fahrgast- und Behindertenverbände und das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg) zu beteiligen und Befragungen unter anderem von Fahrgästen (insbesondere mobilitätseingeschränkte Nutzerinnen und Nutzer), Einzelhändlern und anderen Gewerbetreibenden sowie Bewohnenden vorzunehmen;

2. eine begleitende Analyse der Verkehrsstromänderungen im Testzeitraum, insbesondere im Bereich Steinstraße/Steintorwall/Steintorbrücke, hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Straßennetz, den ÖPNV und den Rad- und Fußverkehr zu erstellen;
3. während der vorläufigen und testweisen Herausnahme des Busverkehrs aus der Mönckebergstraße mehr Flächen für Außengastronomie zur Verfügung zu stellen, wo die U3-Baustelle dies sinnvoll zulässt;
4. nach Abschluss des Testzeitraums die Vor- und Nachteile sorgfältig abzuwägen und auf dieser Grundlage ein Verkehrskonzept für den Bereich Mönckebergstraße/Steinstraße/Ballindamm vorzulegen. Hierbei sollen insbesondere die Zukunft des Bus- und Radverkehrs unter Berücksichtigung der Ziele des Hamburg-Takts und des Veloroutenausbaus zukunftsicher geregelt und für den Fall einer dauerhaft vollständigen Verlagerung die Zukunft des Fuß- und Radverkehrs in der Mönckebergstraße dargestellt und Möglichkeiten einer zukünftigen Nutzung des breiten Straßenraums aufgezeigt werden. Dabei sollten ebenfalls die städtebaulichen Verknüpfungsmöglichkeiten von Mönckebergstraße und Kontorhausviertel aufgezeigt werden;
5. in der zweiten Hälfte des Testzeitraums sind daher erste Ideen über die mögliche Nutzung und Entwicklung des öffentlichen Raumes in der Mönckebergstraße zu entwickeln beziehungsweise hierfür im Rahmen der Stadtwerkstatt Beratungsräume zu schaffen;
6. die Zufahrten zur Steinstraße und die Verbindung Steintorbrücke – Steinstraße für den Busverkehr möglichst reibungslos einzurichten;
7. zu prüfen, ob für den Radverkehr auf der Domstraße temporäre Radfahrstreifen bereitgestellt werden können;
8. zur Sicherstellung und Förderung einer transparenten Beratung öffentliche Veranstaltungen der Stadtwerkstatt durchzuführen;
9. die notwendigen Mittel hierfür aus den Einzelplänen der zuständigen Fachbehörden zur Verfügung zu stellen;
10. der Bürgerschaft in einem ersten Sachstandsbericht bis zum 31.03.2022 zu berichten.