

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Rath, Dennis Gladiator,  
Carsten Ovens, Michael Westenberger (CDU) und Fraktion**

### **Haushaltsplan-Entwurf 2019/2020**

#### **Einzelplan 7 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation**

Aufgabenbereich 268 Steuerung und Service mit Stabsbereich und Planfeststellung

Produktgruppe 268.02 Stabsbereich Norddeutsche Zusammenarbeit,

Marketing, Tourismus

Aufgabenbereich 269 Verkehr und Straßenwesen

Produktgruppe 269.01 Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten,  
-entwicklung, Mobilität

#### **Betr.: Mehr Innenstadt wagen – Machbarkeit eines Tunnels unter der Willy-Brandt-Straße prüfen**

Als 1963 der letzte von insgesamt vier Bauabschnitten der lange Zeit als Ost-West-Straße bekannten Innenstadtmagistrale fertiggestellt wurde, war dies nicht einfach der Endpunkt eines Projektes, dessen Startschuss durch die vom SPD-Senat im Februar 1953 vorgelegten Teilbebauungspläne erfolgte. Vielmehr war dies ein im wahrsten Wortsinne einschneidendes Ereignis mit weitreichenden Folgen für den Verkehr und die Lebensqualität im Herzen Hamburgs.

Insbesondere der rund 1,3 Kilometer lange und 2005 in Willy-Brandt-Straße umbenannte östliche Streckenabschnitt Abschnitt zwischen dem Deichtorplatz und dem Rödingsmarkt, der heute Bestandteil der Bundesstraße 4 ist, hat auch aufgrund seiner schieren Breite von 36 Metern zur einer nachhaltigen Trennung zwischen Alt- und Neustadt geführt. Anders als von den Planern um den früheren Bausenator Paul Nevermann ursprünglich angedacht, entwickelte sich die Ost-West- beziehungsweise Willy-Brandt-Straße nicht zu einer Route für den reinen Innenstadtverkehr, sondern zu einer Hauptschlagader für den Durchgangsverkehr.

So ist die Willy-Brandt-Straße abgesehen von Autobahnen einer der am stärksten genutzten Verkehrswege in Hamburg überhaupt. An einem durchschnittlichen Werktag wird diese Ost-West-Achse von rund 62.000 Kraftfahrzeugen passiert, darunter über 4.300 Lastkraftwagen (Lkws).<sup>1</sup> Schon kleinste Störungen auf dieser Route führen regelmäßig zu einem Verkehrskollaps, der die ganze Innenstadt erfasst. Die dadurch noch einmal extrem gesteigerte Lärm- und Schadstoffbelastung schreckt Passanten wie Gewerbetreibende massiv ab.

---

<sup>1</sup> <https://www.hamburg.de/contentblob/11544598/eff4b2c06d12240f21ec098ff6ab82e0/data/verkehrsbelastung-dtvw-karte-2017.pdf>, letzter Zugriff: 26.10.18.

Dieser unwürdige Zustand ist nicht vom Himmel gefallen. Gleiches gilt aber auch für Vorschläge zur Behebung dieser Bausünde der Vergangenheit. Bereits 1990 hat sich die CDU-Bürgerschaftsfraktion erstmals für eine Untertunnelung, also eine Verlagerung der Ost-West-Straße unter die Erde, eingesetzt. Damals scheiterte dieses Projekt am Widerstand der SPD.

26 Jahre später hatte die Handelskammer Hamburg Mitte Oktober 2016 an die CDU-Pläne angeknüpft, ein aktualisiertes Konzept für eine Untertunnelung der Willy-Brandt-Straße vorgelegt<sup>2</sup> und die Kosten dafür inklusive aller verkehrlichen und städtebaulichen Einzelmaßnahmen seinerzeit auf 492 Millionen Euro taxiert. Bereits einen Monat zuvor hatte sich mit Pastor Frank Engelbrecht ein Vertreter der Kirche St. Katharinen für ein Ende dieses „Schandflecks“ eingesetzt. Dieses vorbildliche Engagement ist ungebrochen. Auch im September 2018 wurde im Rahmen der „Nacht der Kirchen“ u.a. mit einer angemeldeten Protestaktion erlebbar gemacht, *„wie sich das anfühlt, wenn die Stadt hier zusammenwächst“*.<sup>3</sup>

Als CDU-Bürgerschaftsfraktion begrüßen wir diese Vorstöße außerordentlich. Folgerichtig hatten wir uns bereits 2016 mit Drs. 21/7080 für eine Untertunnelung der Willy-Brandt-Straße eingesetzt. Vertreter von Rot-Grün haben die Umsetzbarkeit dieses Projektes damals reflexhaft angezweifelt.<sup>4</sup> Dabei ist die Überwindung dieser Trennlinie von ungebrochener Wichtigkeit. Die Fertigstellung der Ost-West-Straße im Jahr 1963 war ein stadtentwicklungspolitischer Sündenfall. Alt- und Neustadt wurden auseinandergerissen. Bis heute wirkt diese Bausünde nach, denn die HafenCity als neuer urbaner Hotspot ist durch die heutige Willy-Brandt- und Ludwig-Ehrhard-Straße vom Rest der Innenstadt isoliert. Aus diesem Grunde fordern wir den Senat hiermit erneut auf, die Machbarkeit einer Untertunnelung der Willy-Brandt-Straße ernsthaft und erstmalig mittels einer eigenen Studie stadtseitig prüfen zu lassen.

#### **Die Bürgerschaft möge daher beschließen:**

Für die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie bezüglich der Untertunnelung der Willy-Brandt-Straße wird der Ansatz des Kontenbereichs „Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit“ der Produktgruppe 269.01 Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten, -entwicklung, Mobilität im Jahr 2019

von                    42.507.000 Euro  
um                     300.000 Euro  
auf                    42.807.000 Euro

erhöht.

Zur Gegenfinanzierung wird der Ansatz des Kontenbereichs „Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit“ der Produktgruppe 268.02 Stabsbereich Norddeutsche Zusammenarbeit, Marketing, Tourismus im Jahr 2019

von                    6.821.000 Euro  
um                     300.000 Euro  
auf                    6.521.000 Euro

abgesenkt.

Die Ergebnispläne sind entsprechend anzupassen.

---

<sup>2</sup> <https://www.hk24.de/blob/hhikh24/produktmarken/branchen-cluster-netzwerke/branchen/handel/downloads/3516746/cc03ed5fc1cc34b486d77facc5f561b3/standpunkt-wirtschaftsstandort-innenstadt-data.pdf>, siehe Punkt 5.2., letzter Zugriff: 26.10.18.

<sup>3</sup> <https://www.kirche-hamburg.de/region/region-harburg-innenstadt/nachrichten/details/nachricht/st-katharinen-feiert-auf-der-strasse.html>, letzter Zugriff: 26.10.18.

<sup>4</sup> <http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Willy-Brandt-Strasse-Senat-lehnt-Tunnel-ab,willybrandtstrasse108.html>, letzter Zugriff: 26.10.18.