

Antrag

**der Abgeordneten Richard Seelmaecker, Dr. Anke Frieling, David Erkalp,
Prof. Dr. Götz Wiese, Dennis Gladiator (CDU) und Fraktion**

zu Drs. 22/1290

**Betr.: Keine Vorfestlegung zulasten der Mobilität – (Innen-)Stadt der kurzen
Wege durch ergebnisoffenen Beteiligungsprozess und verkehrsmittel-
übergreifendes Konzept möglich machen**

Rund 2,5 Millionen Menschen haben in der Zeit vor den mit der Corona-Pandemie verbundenen Einschränkungen und Veränderungen jeden Tag die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel in Hamburg genutzt. Fast 800 Millionen waren es demnach in einem normalen Jahr und werden es in Zukunft auch wieder sein. Busse und Bahnen sind und bleiben das Rückgrat der Mobilität in unserer Stadt. Dieses Rückgrat kann, darf und sollte aber nicht nach parteipolitischer Beliebigkeit „verpflanzt“ werden. Genau dies droht allerdings mit dem Petitum des Antrags von SPD und GRÜNEN aus Drs. 22/1290.

Mitte Dezember 2018 wurde angestoßen durch die GRÜNEN in der Öffentlichkeit über ein mögliches Durchfahrverbot in der Mönckebergstraße für HVV-Busse diskutiert und eine Umwandlung dieser Trasse in eine reine Fußgängerzone ins Spiel gebracht. Als Grund hierfür wurden vor allem die Unfallentwicklung und speziell die Gefahren für schwächere Verkehrsteilnehmer genannt. Allerdings mangelte es in dieser Debatte auffälliger Weise an verlässlichen Zahlen, um die verschiedenen Thesen und Argumente prüfen und bewerten zu können. Dies hinderte den heutigen Präses der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) in seiner damaligen Funktion als Vorsitzender der GRÜNEN-Bürgerschaftsfraktion im Vorwahlkampf 2019 nicht daran, ebenfalls zu fordern, die HVV-Busse aus der Mönckebergstraße in die Steinstraße zu verlagern.

Eine vorübergehende Lösung stand hierbei nie zur Diskussion, es ging und geht um eine dauerhafte Umstrukturierung des Verkehrs in der Hamburger Innenstadt.

Vorfestlegungen und vorschnelle Schlüsse verbieten sich aber bei der Verkehrsplanung für einen dermaßen neuralgischen Raum wie die Hamburger Innenstadt. Die politische Diskussion über die Gestaltung des Raums rund um die Mönckebergstraße hat dies mehr als deutlich gezeigt. Denn bereits Anfang 2019 hatte eine CDU-Anfrage (Drs. 21/15600) ergeben, dass das Unfallgeschehen in der Mönckebergstraße im abgefragten Zeitraum seit 2011 komplett unauffällig war. Zwischen 34 bis 50 Verkehrsunfälle im gesamten Abschnitt der Mönckebergstraße pro Jahr mit vor allem leicht verletzten Personen haben dies deutlich gezeigt. Insbesondere die Zahl der Unfälle, an denen Busse beteiligt sind oder die von Bussen selbst verursacht werden, ist, anders als es Vertreter der Koalitionsfraktionen seit geraumer Zeit behaupten, verschwindend gering.

Statt unter dem Vorwand des barrierefreien Umbaus einer U-Bahn-Haltestelle Fakten zu schaffen, braucht es ein komplett anderes Vorgehen. Die Stadt, vertreten durch den Senat und die zuständigen Stellen auf Landes- und Bezirksebene, muss dringend ein verkehrsmittelübergreifendes Konzept für die gesamte Innenstadt und nicht nur für einzelne Sektoren entwickeln. Dieses sollte aus einem ergebnisoffenen, wissenschaft-

lich begleiteten Beteiligungsprozess hervorgehen, in den Anlieger und Anwohner, Verbände und Verwaltung, Politik und Fachpublikum gleichermaßen eingebunden werden.

Die Bürgerschaft möge daher statt des Petitums aus Drs. 22/1290 folgendes Petitum beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. einen ergebnisoffenen Beteiligungsprozess zur Erstellung eines multimodalen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts für die Hamburger Innenstadt zu initiieren. In diesen sind unter wissenschaftlicher Begleitung Anlieger und Anwohner, Verbände und Verwaltung, Politik und Fachpublikum sowie weitere geeignete Stakeholder gleichermaßen einzubinden.
2. der Bürgerschaft das finale multimodale Verkehrs- und Mobilitätskonzept für die Hamburger Innenstadt bis zum 30. Juni 2021 vorzulegen.