

# Hamburg auf dem Weg zu einer autoarmen Innenstadt

Perspektiven eines begleitenden Planungsbüros

Daniel Ziegler  
d.ziegler@argus-hh.de

© moka studio

# 01

## Rahmenbedingungen / Ausgangssituation

Das Hamburger Innenstadtkonzept: Grundsteine einer autoarmen Innenstadt

Mehr Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger

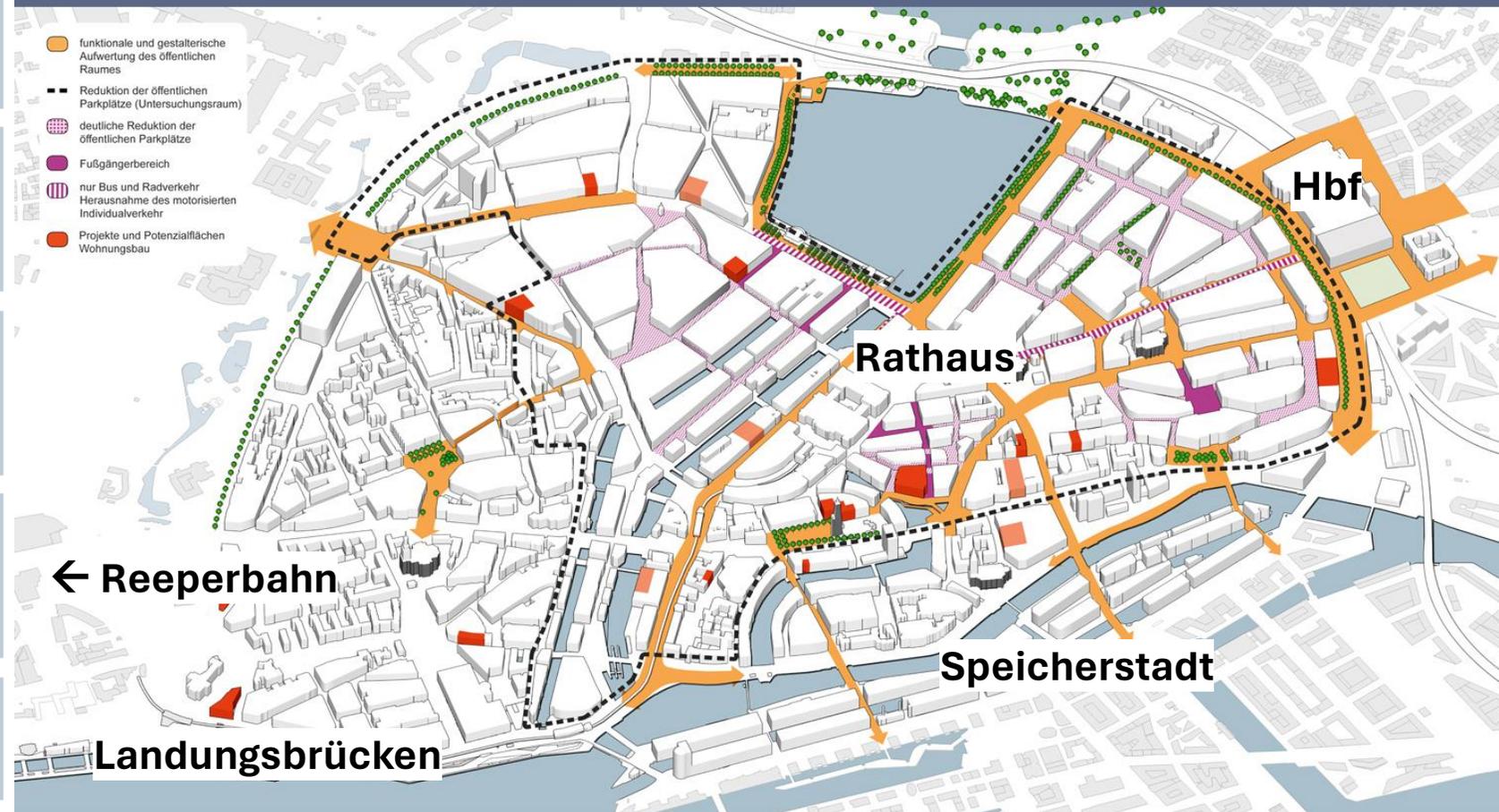
Hervorragende Erreichbarkeit und Vernetzung

Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Nutzungsvielfalt und mehr Wohnen

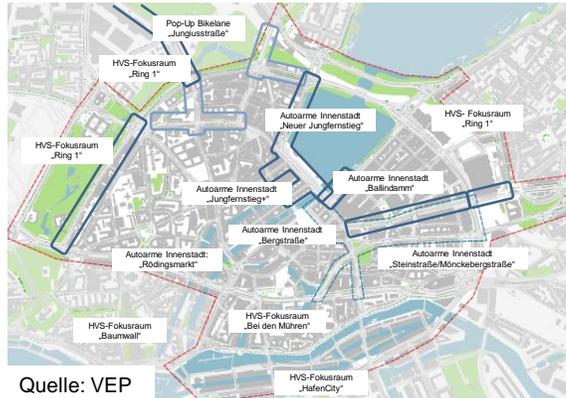
Gemeinschaftliche Entwicklung

## Eine attraktive Innenstadt für alle



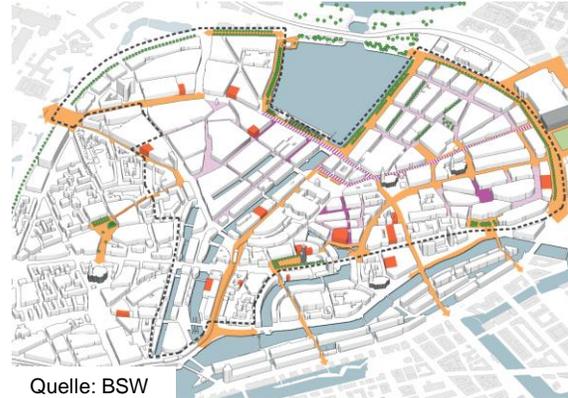
# Rahmenbedingungen / Ausgangssituation

## Planerische Rahmenbedingungen



Quelle: VEP

### Verkehrsentwicklungsplanung



Quelle: BSW

### Handlungskonzept Innenstadt



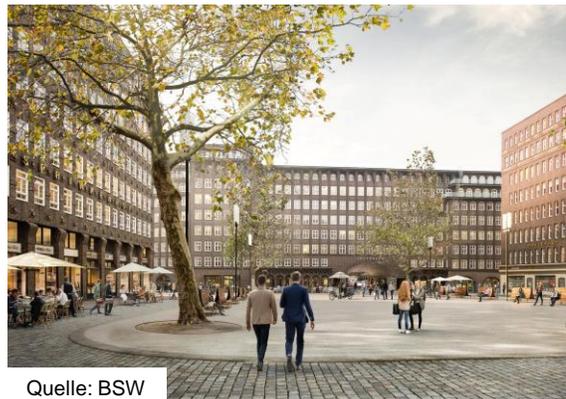
Quelle: BSW

### „Autoarmer“ Jungfernstieg



Quelle: ARGUS

### Busverkehre in der Steinstraße



Quelle: BSW

### Umgestaltung Kontorhausviertel



Quelle: Bruun & Möllers

### „Autoarmes“ Rathausquartier



Quelle: Station&Service AG I.SPE

### Entwicklungen rund um den Hauptbahnhof



Quelle: Hamburger Hochbahn AG

### Barrierefreier Ausbau der U-Bahnlinie 3 (Innenstadt)

## Rahmenbedingungen / Ausgangssituation

Weltkulturerbe Kontorhausviertel / Burchardplatz



© WES, BSW

Umgestaltung des Burchardplatz als Freiraum im denkmalgeschützten Ensemble „Kontorhausviertel“



<https://cdn.mopo.de/uploads/sites/4/2021/07/QUA5297-scaled.jpg>

Buchardplatz im Bestand: ein großer Parkplatz, der zeitweise als Wochenmarkt genutzt wird.

## Rahmenbedingungen / Ausgangssituation

Autoarmer Jungfernstieg: Umsetzung in zwei Phase bis 2024 (aktuell finale Umgestaltung)



[https://cdn.mopo.de/uploads/sites/4/2021/06/590f7e8f1c5066e133c34d93e72bf6e2\\_die-autos-fahren-ueber-den-jungfernstieg-weiter-in-richtung-innenstadt.jpg](https://cdn.mopo.de/uploads/sites/4/2021/06/590f7e8f1c5066e133c34d93e72bf6e2_die-autos-fahren-ueber-den-jungfernstieg-weiter-in-richtung-innenstadt.jpg)

Jungfernstieg im Bestand 2019 vier Fahrstreifen im Querschnitt und schmalen Radwegen in den Seitenräumen



© kalle schmitz, ccl

Temporärer Umbau mit Kommunaltrasse und zus. Fahrbahnteilung



© moka studio

Visualisierung des künftigen Jungfernstiegs als Kommunaltrasse (nur Busverkehre, Lieferverkehr, Radverkehr – gemeinsam auf einer Fahrbahn).

# Rahmenbedingungen / Ausgangssituation

Integration der zeitlichen Abhängigkeiten der unterschiedlichen Maßnahmen in die Verkehrsmodellbetrachtung

**Bereits umgesetzt:**  
Maßnahmen 2018 - 2021



**Kurzfristig:**  
Maßnahmen bis 2025



**Mittelfristig:**  
Maßnahmen 2025-2030



**Langfristig:**  
Maßnahmen nach 2030



Im Verkehrsmodell für die  
Verkehrsuntersuchung Innenstadt

Eigene Verkehrsuntersuchungen,  
auf den Ergebnissen der VU  
Innenstadt aufbauend

# Rahmenbedingungen / Ausgangssituation

Integration der gesamtstädtischen Verkehrsprognose als zeitliche Komponente (Verkehrsentwicklungsplanung)

## Szenario 1

„Mobilitätsoptionen schaffen“

## Szenario 1



Ausbauen

Optimieren

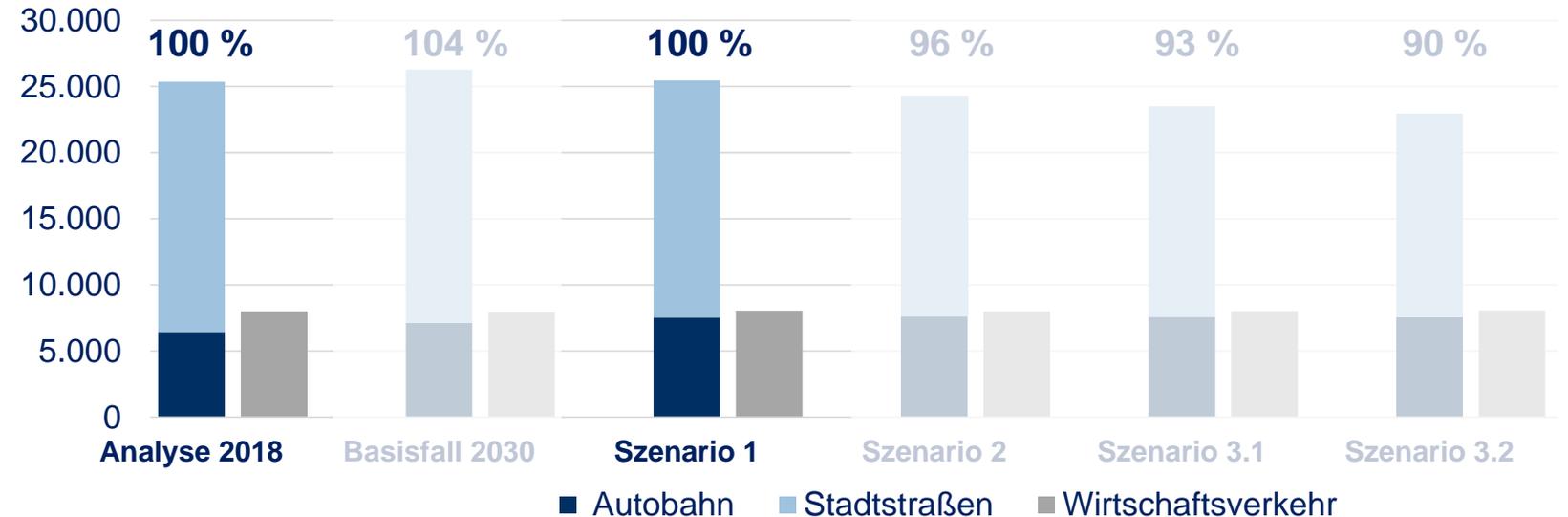
Digitalisieren & Vernetzen

Straßenraum gestalten

Steuern über Preise

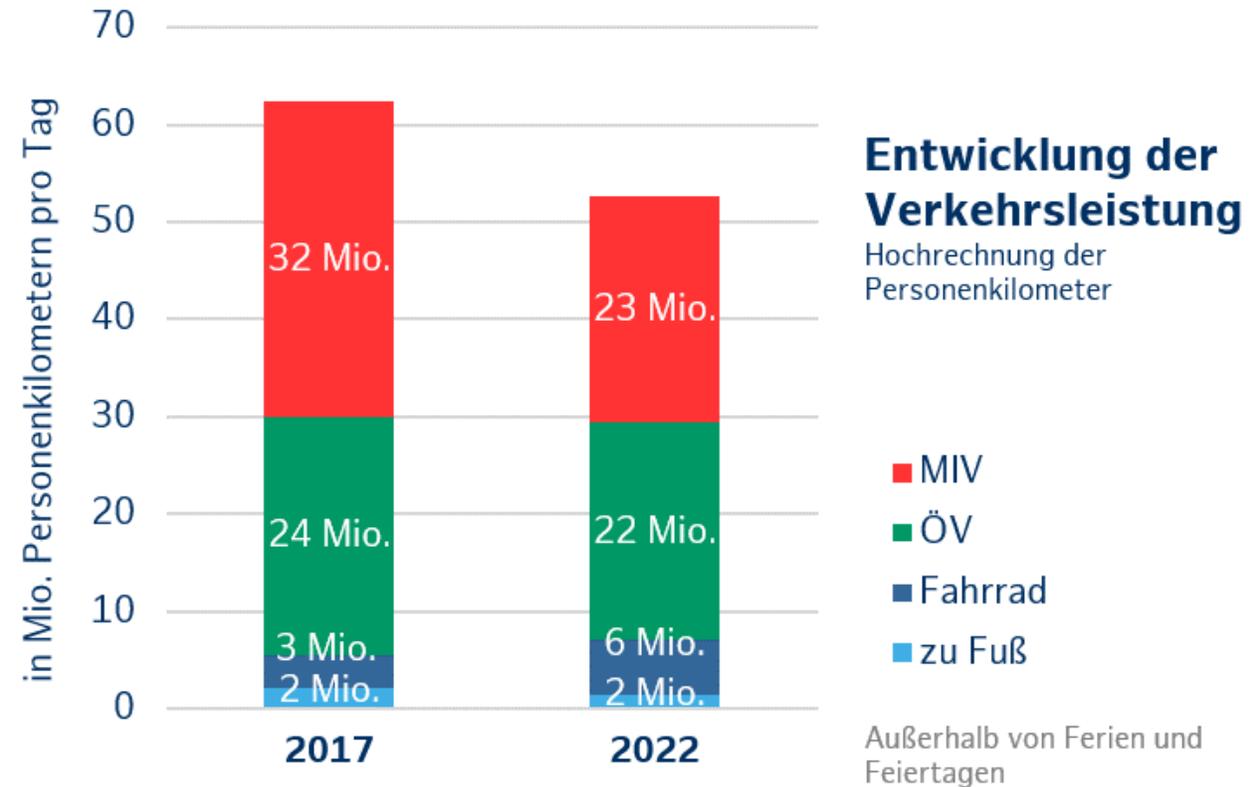
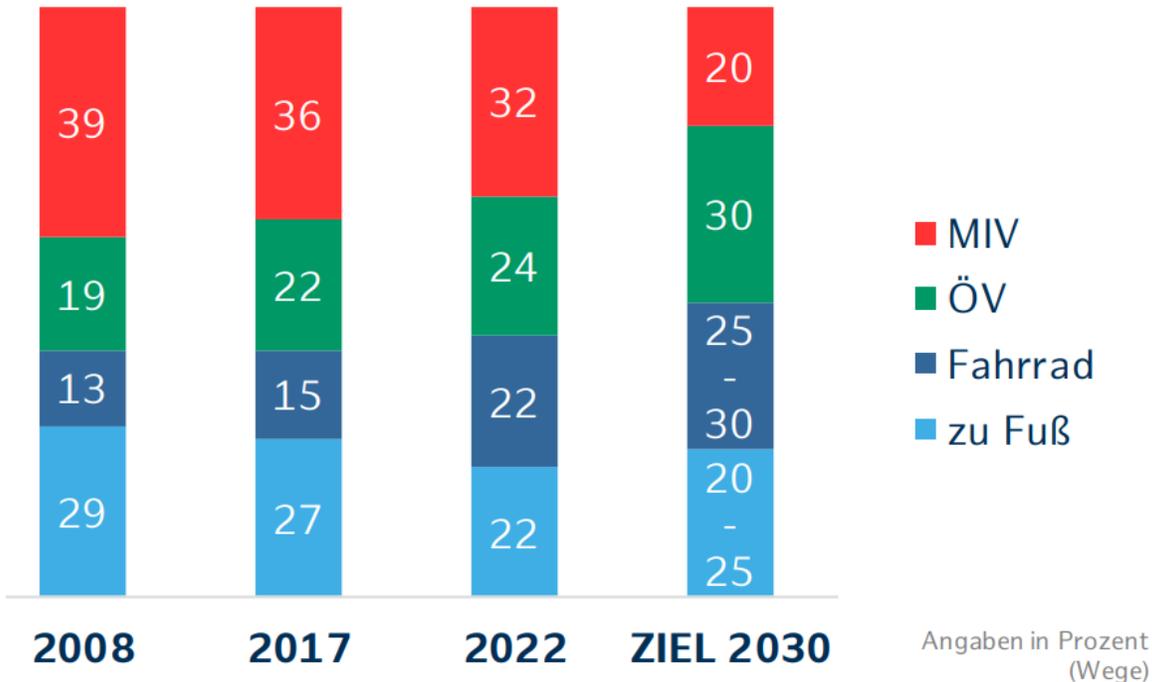
Steuern über Verkehrsregelungen

## Fahrleistung [1.000 km]



- ✓ In der Gesamtstadt nimmt die Fahrleistung im Szenario 1 gegenüber dem Bestand nicht ab. Durch die Maßnahmen gibt es einzelne Verlagerungen vom Stadtstraßen- auf das Autobahnnetz.
- ✓ Maßnahmen im Umfeld der Innenstadt werden mitberücksichtigt.

### Entwicklung des Modal Split in Hamburg



Der Modal Split des Prognoseszenarios Innenstadt (ca. 31 % im unterstellten, konservativen Szenario) wurde bereits 2022 annähernd erreicht. Außerdem nimmt das Fahrtenaufkommen z.B. geänderte Verhaltensmuster (u.a. im Freizeitverkehr, Homeofficenutzungen) ebenso stark ab.

Weitere Informationen: <https://www.hamburg.de/bvm/mobiham/>

# 02

## Verkehrsuntersuchung Innenstadt Hamburg

Übergeordnete Zielsetzungen aus dem Handlungskonzept Innenstadt

Mehr Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger

Hervorragende Erreichbarkeit und Vernetzung

Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Nutzungsvielfalt und mehr Wohnen

Gemeinschaftliche Entwicklung



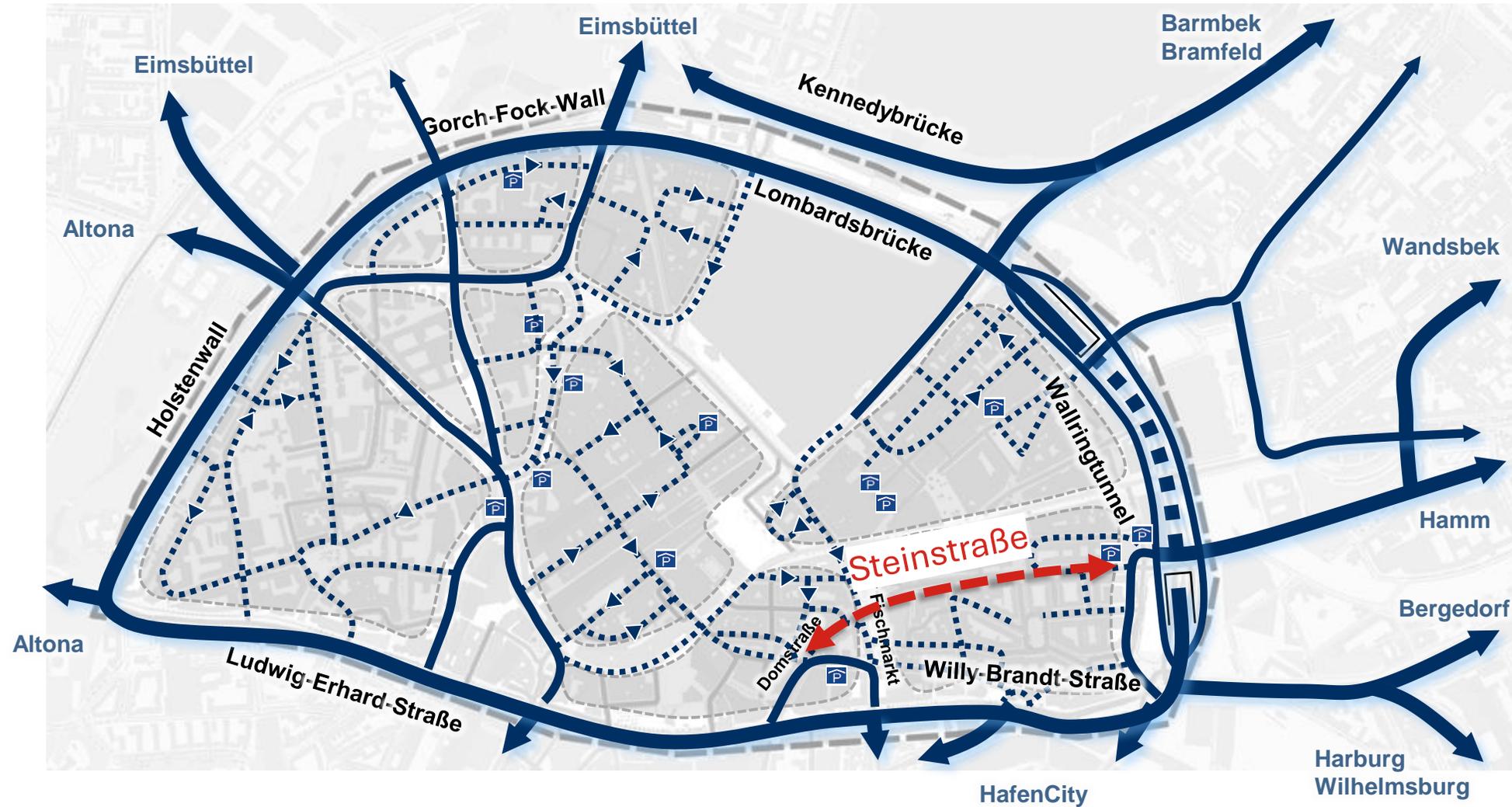
Handlungskonzept Innenstadt (© BSW)

### Übergeordnete Zielsetzungen / Aufgabenstellung

- ✓ **Räumliche und verkehrliche Zusammenhänge und Abhängigkeiten** der vielen zurzeit in der Umsetzung befindlichen und geplanten Projekte und Maßnahmen in der Innenstadt **integriert betrachten**.
- ✓ **Verkehrliche Gesamtkonzeption für den Raum Mönckebergstraße / Steinstraße** unter Berücksichtigung der Ziele des Handlungskonzeptes Innenstadt und der Mobilitätswende erarbeiten.
- ✓ In dem Zusammenhang **Ermittlung der Um- und Ausbaubedarfe im direkten Umfeld**, um auch mittelfristig die Verkehrsabwicklung im übergeordneten Straßennetz der Innenstadt in einer ausreichenden Qualität sicherzustellen und gleichzeitig die Anforderungen der Mobilitätswende zu berücksichtigen.
- ✓ Die Diskussion der Arbeitsergebnisse erfolgte turnusmäßig u.a. in der **AG5 „Innenstadtkonzepte“**. Beteiligte waren die BVM, BSW, LSBG, VD, PK, BIS, Bezirk HH Mitte, HVV, Verkehrsbetriebe, etc....

# Verkehrsuntersuchung Innenstadt

Eine gute Erreichbarkeit der Parkhäuser in der Innenstadt ist sichergestellt



# Verkehrsuntersuchung Innenstadt

## Ergebnis der Betrachtungen im Verkehrsmodell



Gesamtstädtische Prognose  
+ Kommunaltrasse Steinstraße  
+ Kommunaltr. Steintorbrücke

Hinweis: Planstand 2023

**Legende**

Differenz zur Analyse \*

- Abnahme Kfz/24h
- Zunahme Kfz/24h

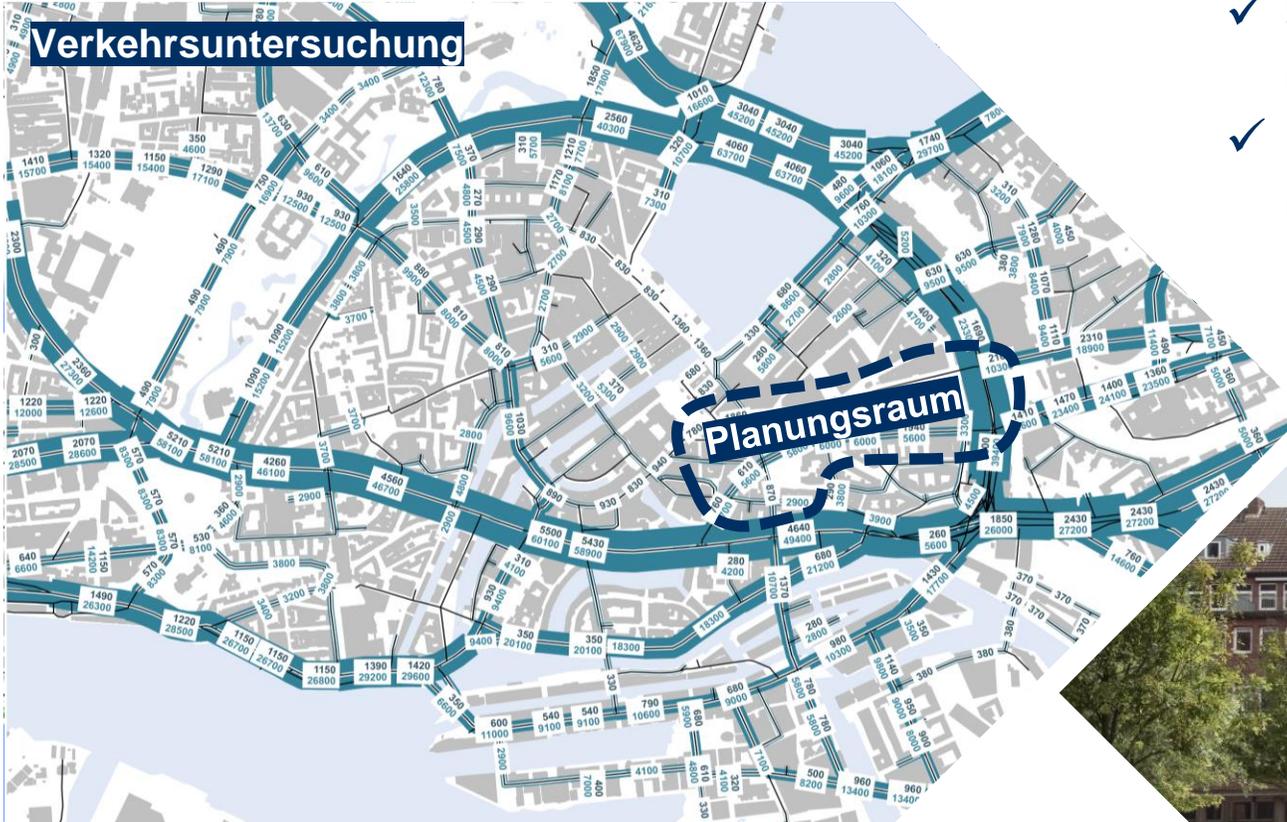
Hinweis: dickere, isolierte Balken stellen Strecken da, welche in der Prognose neu hinzukamen (daher n. vergleichbar)

\* Hinweis: das Analysemodell beruht auf der bauzeitlichen Verkehrsführung ohne Busverkehr in der Mönckebergstraße

# 03

## Methoden und Diskussionsansätze

Integration eines städtebaulich-freiräumliches Werkstattverfahren in die Variantendiskussion



- ✓ Städtebauliche und freiräumliche Vertiefung der Verkehrsvarianten und –ansätze
- ✓ Erarbeitung von weitergehenden Potentialen und Chancen für die Gestaltung der Räume

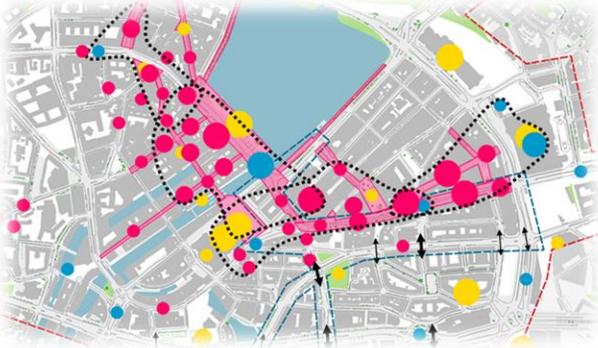


- ✓ Erarbeitung von Verkehrsführungsvarianten
- ✓ Darstellung von verkehrlichen Potentialen
- ✓ Berücksichtigung der Ergebnisse des freiraumplanerischen Werkstattverfahrens

Integration eines städtebaulich-freiräumliches Werkstattverfahren in die Variantendiskussion

## Grundlagen:

- Analyse im Untersuchungsgebiet (Wegebeziehungen)
- Verkehrliche Rahmenbedingungen und bereits geplante Maßnahmen



## Verkehrliche Varianten:

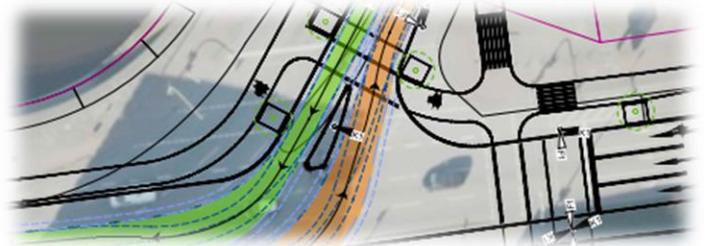
- Führungsvarianten im Untersuchungsgebiet (MIV, Bus, etc.)
- Leistungsfähigkeitsberechnung an den maßgebenden Knoten
- Darstellung von Konflikten und Potentialen

## Werkstattverfahren:

- Aufbereitung der städtebaulichen und freiräumlichen Potentiale in den Räumen
- Hinweise zur Bearbeitung von weiteren Potentialräumen im Innenstadtbereich

## Ausarbeitung Vorzugsvariante

- Verkehrstechnische Bewertung von allen Knotenpunkten im Innenstadtbereich
- Konzeptionelle Ausarbeitung der Steinstraße auf Niveau einer Vorplanung



**Gemeinsame Variantendiskussion**  
von Verkehr, Städtebau und Freiräume

# Methoden und Diskussionsansätze

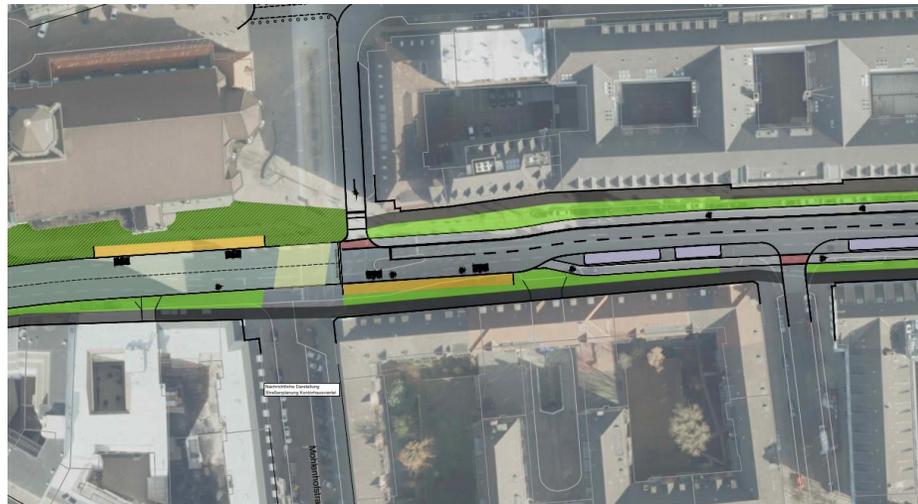
## Integration eines städtebaulich-freiräumliches Werkstattverfahren in die Variantendiskussion



© WEST 8



© moka studio



© argus



© bsw

## Integration eines städtebaulich-freiräumliches Werkstattverfahren in die Variantendiskussion



### Variante 3a:

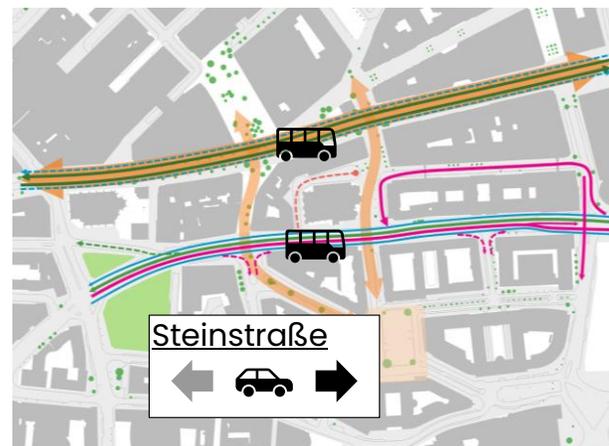
Busse auf Bussonderfahrstreifen  
+ 1 Fahrstreifen MIV Rtg. Osten



Regelquerschnitt: 3 Fahrstreifen

### Variante 3b:

Busse auf Bussonderfahrstreifen Rtg. Westen  
Busse + Kfz-Verkehr im Mischverkehr Rtg. Osten



Regelquerschnitt: 2 Fahrstreifen

### Variante 3c:

wie 3b mit Teilbereich als Kommunaltrasse zur  
Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs



Regelquerschnitt: 2 Fahrstreifen

### Legende

- Haupterschließung
- - - Nebenerschließung
- - - „Anlieger frei“
- Fußverkehrsachsen
- Kommunaltrasse
- Bussonderfahrstreifen
- Radverkehr (geschützt)
- - - Radverkehr (Mischverk.)

## Integration eines städtebaulich-freiräumliches Werkstattverfahren in die Variantendiskussion

### Varianten-Steckbriefe Mönckebergstraße/Steinstraße

#### Variante 2



- Der Kfz-Verkehr verkehrt nur in Fahrtrichtung Osten über die Steinstraße, die Erschließung der benachbarten Quartiere ist über andere Routen gegeben. Die Belastung beträgt ca. 6.000 Kfz pro 24h.
- Die Buslinien fahren zwischen Steintorbrücke und Steinstraße durchgehend auf Sonderfahrstreifen. Abseits der Hauptroute ist die Flexibilität und Priorisierung jedoch eingeschränkt.
- Für den Radverkehr stehen die Mönckeberg- und Steinstraße als Route zur Verfügung. In der Mönckebergstraße wird die Qualität durch den Wegfall des Busverkehrs verbessert. Die Führung an Haltestellen sollte sicher geplant werden.
- In der Steinstraße bestehen auf Grund des dreistreifigen Querschnitts nur eingeschränkte Freiraumpotentiale. In Mönckebergstraße sind Verbesserungen durch den Wegfall der Busverkehre möglich.
- Die Qualität für den Fußverkehr in der Mönckebergstraße wird verbessert, da die Busse wegfallen und ggfs. mit einem reduzierten Querschnitt für den Radverkehr das Flanieren verbessert wird. In der Steinstraße ist der dichte Bus- und Kfz-Verkehr dagegen eher ein Hindernis.
- Die Barrierewirkung der Steinstraße wird durch den dreistreifigen Querschnitt in Verbindung mit dem Bus- und Kfz-Verkehr nicht entschärft.



- Alle Straßen sind auch weiterhin für den Lieferverkehr nutzbar, jedoch ergeben sich entlang der Steinstraße nur begrenzt Räume für die Einrichtung von Lieferzonen.

Behördenübergreifende Diskussion der Varianten mit der Arbeitsgruppe 5 „Innenstadtkonzepte“

### Varianten-Steckbriefe Mönckebergstraße/Steinstraße

#### Variante 3a

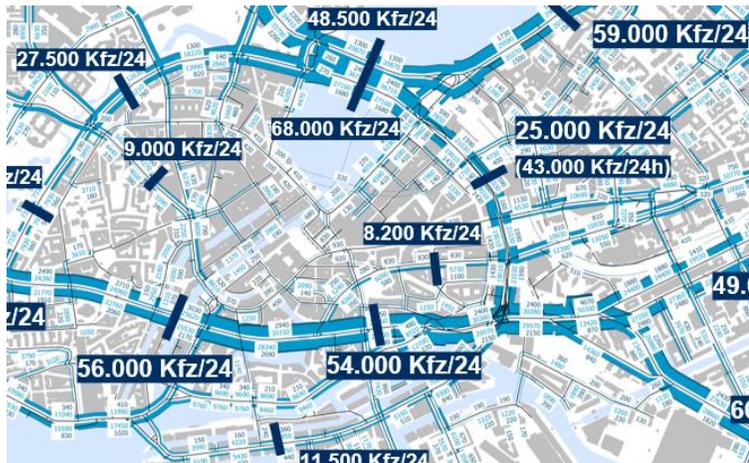
	Gestalterische Vielfalt / Komplexität bzw. Ästhetik		Grün- und Freiraumausstattung / Bäume, etc.		"Aufenthalts- bzw. Verweilqualität / Ruhe und Lärmabschirmung"	
	Mönckebergstraße / Zwischenräume	Steinstraße / Steintorwall	Mönckebergstraße / Zwischenräume	Steinstraße / Steintorwall	Mönckebergstraße / Zwischenräume	Steinstraße / Steintorwall
Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	0	-	0	0	0	0

	Fußverkehr		Radverkehr		Busse	MIV	Laden	Parken	Barrierefreiheit	Sicherheit
	Mö	Steinstr.	Mö	Steinstr.						
Hervorragende Erreichbarkeit und Vernetzung	0	0	+	+	0	0	0	0		

Iterativ-integrierter Prozess zur Ausarbeitung der Vorzugsvarianten an Knotenpunkten

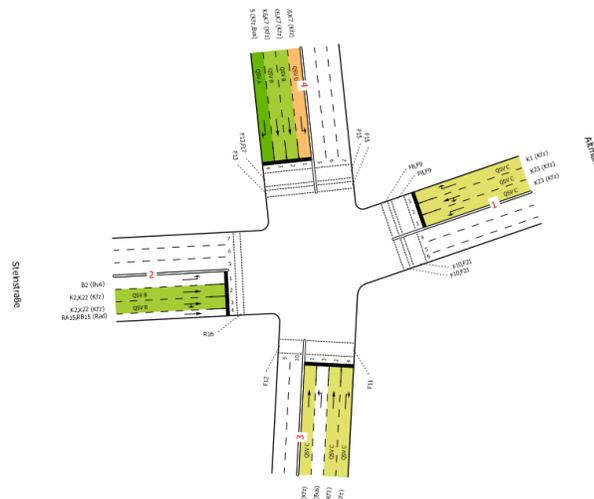
## Verkehrsmodell

- Verkehrsverflechtungen im gesamtstädtischen Verkehrsmodell
- Belastungen in Szenarien



## Verkehrstechnik

- Kapazitäten an Knotenpunkten
- Leistungsfähigkeitsnachweise



## Planung

- Konstruktion d. Knotenpunktsideen
- Prüfung der Machbarkeit (begrenzter innerstädtischer Raum), Nutzungskonflikte



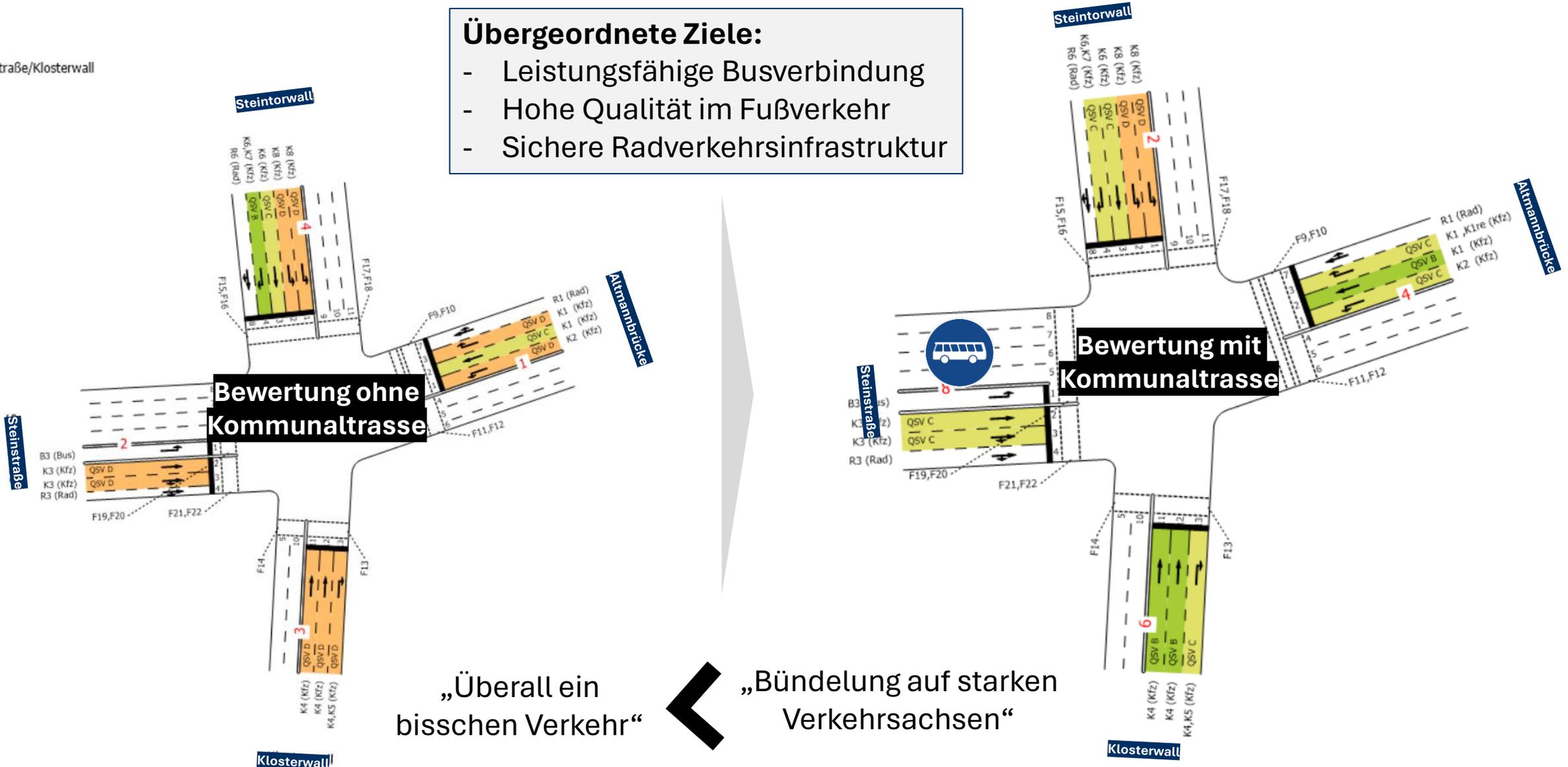
**Rücksprung:** Knotenpunkt benachteiligt Umweltverbund, Flächen nicht verfügbar, Engpässe an Folgeknotenpunkten, u.v.m.

Iterativ-integrierter Prozess zur Ausarbeitung der Vorzugsvarianten an Knotenpunkten

## Übergeordnete Ziele:

- Leistungsfähige Busverbindung
- Hohe Qualität im Fußverkehr
- Sichere Radverkehrsinfrastruktur

Steinstraße/Klosterwall



**04**

**„Lessons Learned“**

# Bilder schaffen Offenheit für Kompromisse!



© WEST 8



© moka studio



© WEST 8

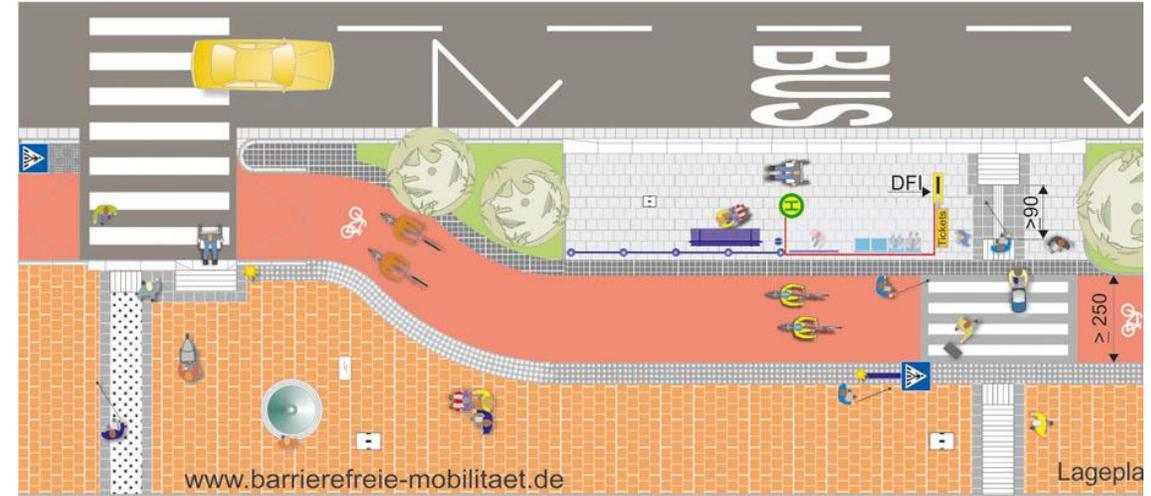


© bsw

# Konkurrenzen innerhalb des Umweltverbunds ernst nehmen



[https://img.sparknews.funkemedien.de/229438306/229438306\\_1593717431\\_v16\\_9\\_1200.jpeg](https://img.sparknews.funkemedien.de/229438306/229438306_1593717431_v16_9_1200.jpeg)

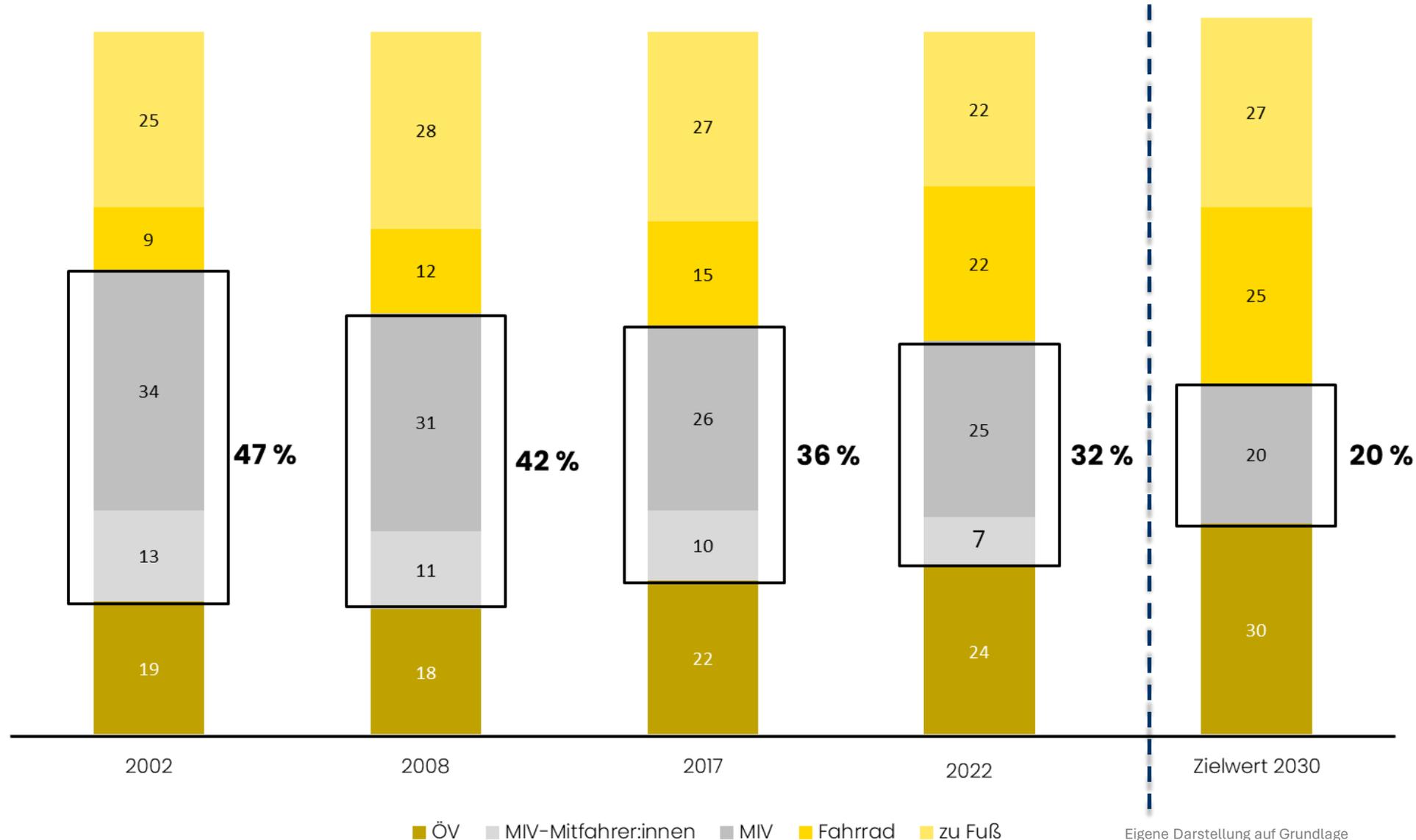


© christian hinkelmann, <https://www.nahverkehrhamburg.de/>

## E Klima 2022

**Empfehlungen  
zur Anwendung und Weiterentwicklung  
von FGSV-Veröffentlichungen  
im Bereich Verkehr  
zur Erreichung von Klimaschutzziele**

# Meistens kommt es anders als man denkt!

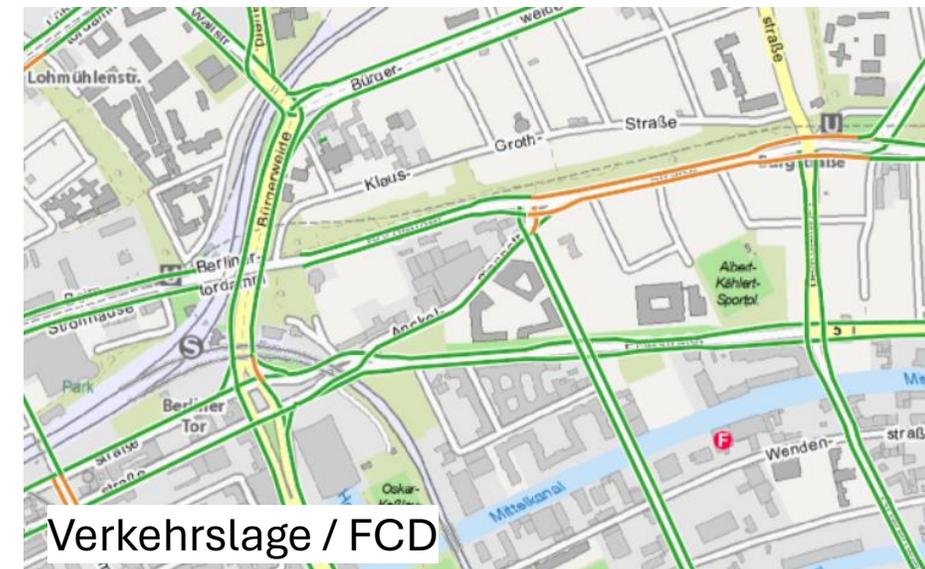


Eigene Darstellung auf Grundlage  
MiD 2017 und MobiHAM 2022

# Daten können mehr als eine Momentaufnahme sein ...



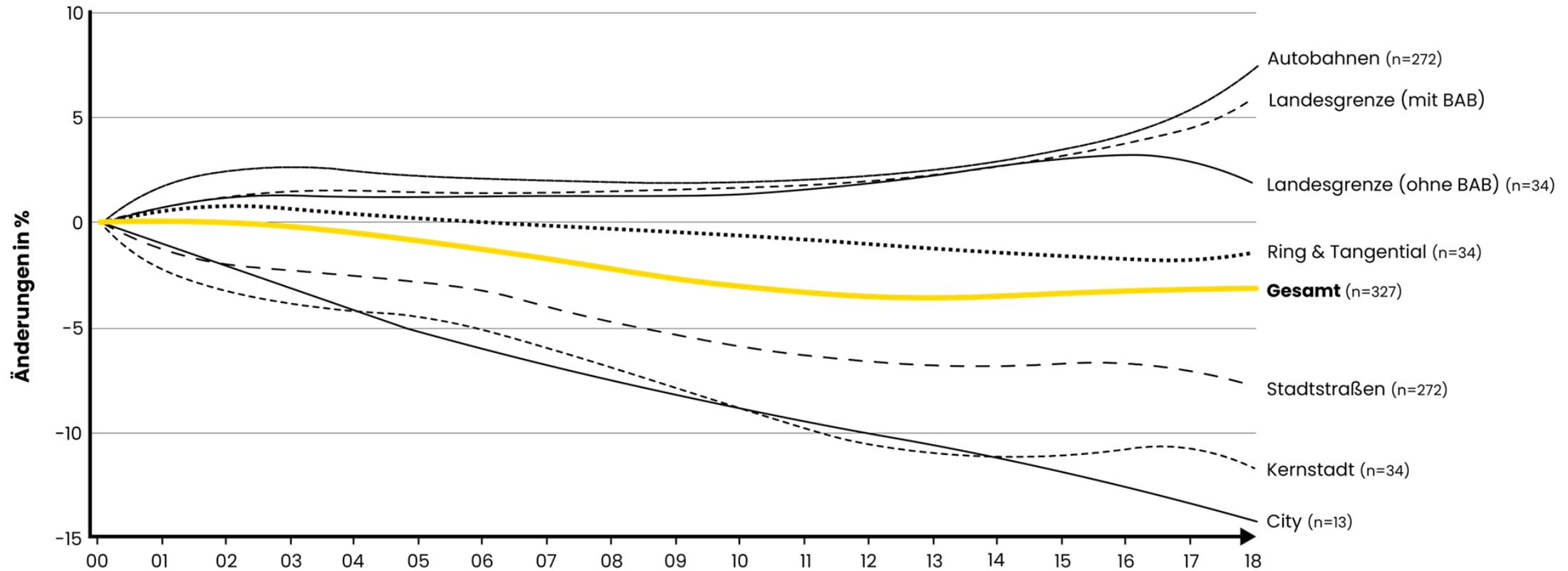
Automatische Verkehrsmengenerfassung



Verkehrslage / FCD

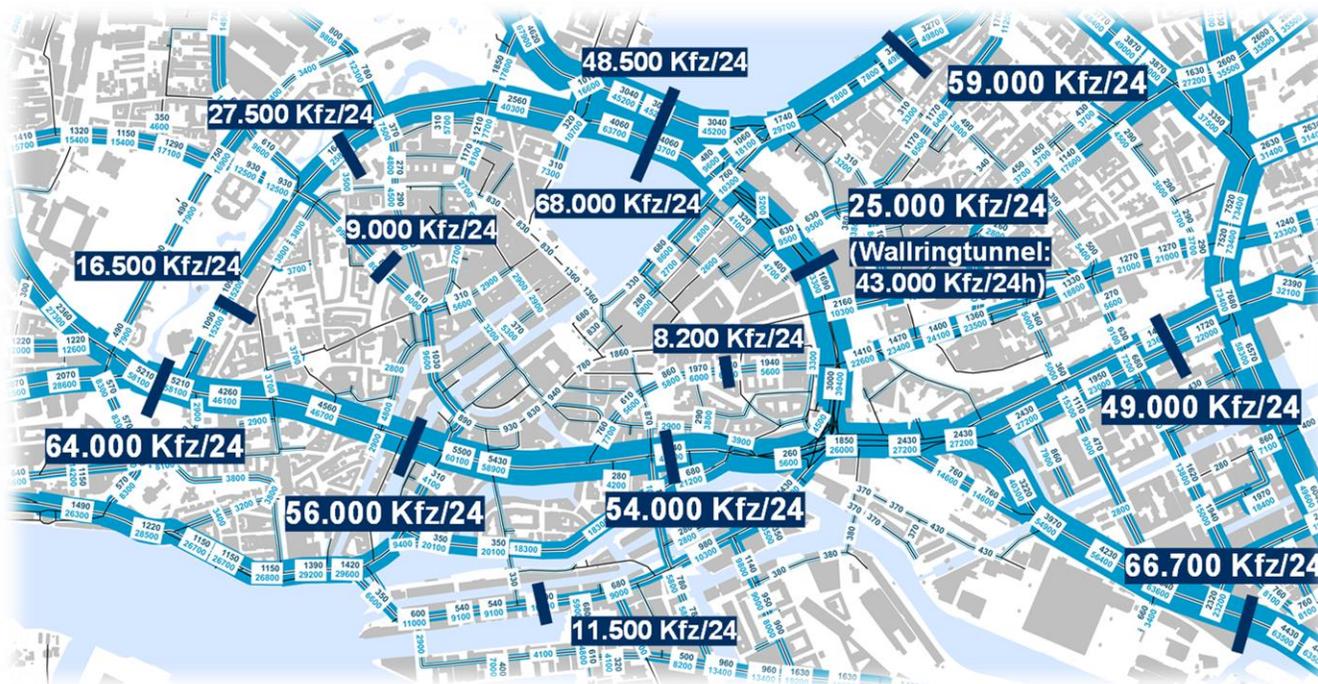
# Daten können mehr als eine Momentaufnahme sein ...

Entwicklung der werktäglichen Verkehrsbelastung in Hamburg zwischen 2000 und 2018



© BVM, bearbeitet

# Ein Verkehrsmodell schafft vertrauen!



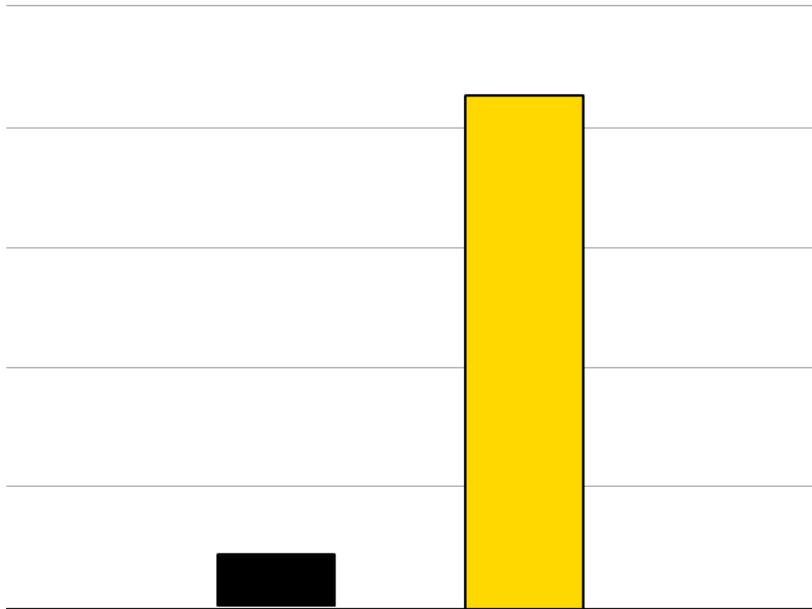
- ... als einheitlich, abgestimmte Datenbasis für die Bewertung weitere Maßnahmen
- ... als integrierte Plattform zur Diskussion aller anstehenden Maßnahmen im Bereich der Hamburger Innenstadt.
- ... als Input für weitere Verfahren zur Entwicklung der Innenstadt.



Dynamische Innenstadtentwicklung schafft gute Voraussetzungen für zahlreiche Sensitivitätstests zur Validierung des Modellverhaltens

# Muss es immer perfekt sein?

Wo für Deutsche alles perfekt sein muss



■ Beim Ist-Zustand

■ Bei Änderungsvorschlägen

Aus: Gefühlte Wahrheiten

von Katja Berlin  
Die Zeit 20/23



© argus



© christian hinkelmann, <https://www.nahverkehrhamburg.de/>

**Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit!**

**Daniel Ziegler**  
d.ziegler@argus-hh.de

# Disclaimer

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden: <https://creativecommons.org/licenses/>

Hamburg, 14.06.2024