

## Zum Titelbild.

Wenn Sie es noch nicht gesehen haben, hinter den Häusern der August-Kirch-Straße 15 und des westlichen Teils des Kielkamps ist eine breite Schneise entstanden.

Die alten, maroden und nicht mehr verwendeten Ställe der Rennbahn wurden im Auftrag des Hamburger Trab-Zentrum e.V. im August/Sept. abgerissen.

Was wird mit dieser freien Fläche geschehen?

Sie wird von der Sprinkenhof A.G. (also Stadt) verwaltet. Das Trab-Zentrum ist Pächter der Anlage und wird es wohl auch noch einige Jahre bleiben.

Im Zuge des geplanten Autobahndeckels soll sich dann ja eines Tages so einiges im westlichen Teil Bahrenfeld verändern. Der Baubeginn „unseres“ Abschnittes ist (wenn die Planung so weiter besteht und die Finanzierung klappt) für ca. 2017 vorgesehen. Bauzeit ca. 4 Jahre. Einen Planfeststellungs-Beschluss soll es ab 2014 geben. Vorher sind erst einmal die Abschnitte Schnelsen und Stellingen an der Reihe.

Es sollen eventuell einmal um die 2000 Wohnungen auf dem westlichen Teil Bahrenfelds (Schrebergärten und Trabrennbahn) entstehen, so zumindest die derzeitigen Planungen.

Auf der Sitzung des Planungsausschusses des Bezirks Altona zum Rahmenplan Bahrenfeld Nord am 7.9. wurde nun eine Planung vorgestellt (die es in den 70er Jahren schon einmal gab). Im Zuge der Erschließung der neu geplanten Wohnkomplexe zur Finanzierung des Deckels ist eine Durchgangsstraße und Anbindungsstraße über das jetzt freigewordene Gelände der Trabrennbahn, die Schrebergärten, entlang des Schulgartens über den dann fertiggestellten Deckel als Weiterführung an das östliche Stück des Holstenkamps angedacht. (Auch das Elbe Wochenblatt berichtete am 21.9. darüber.)

Die Anwohner der August-Kirch-Str. an der Trabrennbahn haben eine Bürgerinitiative gegründet, die unter großer Beteiligung einen Informationsabend am Mo. den 26.9. im Steenkampsaal abgehalten haben, denn sie befürchten nach der Ost-West Zerschneidung des Stadtteils durch die Autobahn, die ja der Deckel beheben soll, eine

neue Zerschneidung durch die neue, geplante Verkehrsachse.

Auch machen sie sich Sorgen um die Lebensqualität des Volksparks, denn die geplante Straße könnte als Anbindung an die Luruper Chaussee und die Notkestr. eine Durchgangsstraße mit einem sehr hohen Verkehrsaufkommen werden; gerade auch in Verbindung mit der geplanten Verlegung des Altonaer Bahnhofs zum Diebsteich, oder auch als willkommene neue Querverbindung zur Kieler Straße und ins Zentrum als Entlastung der Stresemannstraße.

Wohlbemerkt: alles ist erst durchführbar, wenn auch „unser“ Deckel in der konkreten Bauphase ist. Die Initiative setzt sich jetzt besonders dafür ein, eine Durchgangsstraße zu vermeiden und neue Wohngebiete nur vom Westen her zu erschließen.

Auf einer Informationsveranstaltung einen Tag später am 27.9. im Altonaer Rathaus im Kollegien-saal auf welcher der „Bahrenfelder Deckel“ der Öffentlichkeit vorgestellt wurde (rund 250 Gäste) erhoffte man sich Näheres über das gesamte Projekt. Über die Oberflächennutzung (auf und neben dem Deckel), zur Finanzierung und den Rahmenplan Bahrenfeld Nord gab es dann leider noch keine konkreten Aussagen. Es sollen auf jeden Fall 565 Kleingärten weichen, wovon rund 350 wieder im Raum Altona (nicht nur) auf dem Deckel angesiedelt werden sollen, weitere dann in Lurup und am Diebsteich, wobei die Erdschicht auf dem Deckel einmal 1,2 mtr betragen soll. Die freiwerdenden Flächen sollen auf jeden Fall zur Finanzierung des Deckels (denn der Bund würde nur einen normalen Lärmschutz bezahlen) mit mehrgeschossigen Wohnungen bebaut werden. Der „Hamburger Deckel“ (die feinere Lösung der Lärmschutzverordnung) ist also nur durch Vermarktung von Flächen zu bezahlen.

Auf jeden Fall sollen wir das längste Stück Tunnelabschnitt mit 1860 mtr. bekommen; davon finanziert der Bund 730 mtr., den Rest Hamburg.

Unter [www.hamburgerdeckel.de](http://www.hamburgerdeckel.de) oder: [www.buergerinitiative-volkspark.de](http://www.buergerinitiative-volkspark.de). haben Sie die Möglichkeit, sich weiter zu informieren.

Hans-Werner Fitz