

Der Rahmenplan Bahrenfeld Nord ist in der Schule Regerstraße der Öffentlichkeit vorgestellt worden. In dieser ersten Veranstaltung der BSU hat es Kritik vor allem am Verkehrskonzept gehagelt. Darüber findet sich mehr in diesem Newsletter. Wie Olaf Scholz und Stadtplaner sich die Mobilität in Altona vorstellen, ist hier ebenfalls zu lesen.

Nächste BI-Sitzung:

Montag, den 07.05.2012, 20:00 Uhr

Schule Kielkamp

1. Berichte
2. Trassenspaziergang
3. Verschiedenes

Das Wichtigste ist aber, sich einzumischen. Wir treffen uns jeweils am ersten Montag im Monat. Jede/r ist herzlich eingeladen. Anfang Juni planen wir einen Trassenspaziergang (siehe Termine).

Themen:

1. BSU stellt Rahmenplan Bahrenfeld Nord (Entwurf) vor
2. Hamburger Grüne für mehr Straßen?
3. BI Volkspark bei Scholz
4. Kein Beifall für den Bus
5. Nicht unsere Idee: alte Pläne für U4 nach Lurup
6. Aufgespießt: So sieht der Hochbahn-Chef Hamburgs Verkehr in 2030
7. Kulturtipp
8. Termine

1. BSU stellt Rahmenplan Bahrenfeld Nord (Entwurf) vor

An der Informationsveranstaltung der BSU am 18.04.2012 nahmen ca. 300 Bürger/innen teil, die große Mehrheit waren vom Bauvorhaben Betroffene.

Präsentation durch BSU

Auf 130 ha sollen am Volkspark 1500 bis 2000 Wohnungen entstehen.

Die Bebauung wird hauptsächlich aus Geschosswohnungsbau, an den Rändern zum Volkspark aus Stadtvillen oder Reihenhäusern bestehen. Zur Bebauungsdichte werden keine Angaben gemacht.

Als Haupteinfahrstraße ist (vorerst?) eine zweispurige Durchgangsstraße (Notkestraße – Holstenkamp) vorgesehen. Die Hälfte der angenommenen 15.000 Fahrten am Tag sollen aus dem Wohngebiet kommen, die andere Hälfte sei übergeordneter Verkehr. Als Bedingung für die Durchleitung einer Buslinie (288?) wurden genannt: keine Tempo 30-Zone und mindestens 6,50 m Straßenbreite.

Breite Radwege und Fußwege sollen in den Volkspark und zu den Arenen führen.

Themen

- Wohnungsbau

- Verkehrskonzept
- Kleingärten
- Beeinträchtigung in Bauphase

Verkehr

war das mit Abstand am meisten diskutierte und kritisierte Thema des Abends. Kritikpunkte waren u.a.:

- Die von der BSU genannte Anzahl der täglichen Fahrten auf der geplanten Durchgangsstraße (15.000 KFZ) wird als zu niedrig bemessen angesehen, weil die Anschlussstraßen schon heute mehr Fahrten haben (Holstenkamp ca. 33.000 Kfz).
- Erschließungsstraße wird als Vorwand für Bau einer Verkehrsachse von den Elbvororten (bzw. Pinneberg) nach Eimsbüttel missbraucht.
- Die Trassenbreiten lassen einen späteren Ausbau auf vier bis sechs Spuren zu.
- Der ÖPNV wird nicht angemessen berücksichtigt. Die Forderung nach einer Stadtbahn (auf eigener Trasse!) wird mehrfach erhoben.
- Die vorgesehene Trasse könnte für den ÖPNV, nicht aber für den MIV durchgängig sein.

Auf diese Vorschläge gehen die Behördenvertreter und Planer nicht ein.

Kleingärten

sollen erst umgesiedelt werden, wenn der Deckel fertig ist.

Wohnungsbau

spielt in der Debatte keine große Rolle. Es wird gefordert, dass der Senat sicherstellen muss, dass der soziale Wohnungsbau angemessen berücksichtigt wird.

Bauphase

Es wird nicht alles auf einmal gebaut, sondern von den deckelfernen Bereichen (ca. ab 2016) hin zum Deckel (nach 2020) gebaut.

Die Behörde hält es für ausgeschlossen, dass der Deckel nicht gebaut wird, andernfalls gäbe es 9 m hohe Lärmschutzwände.

Bürgerbeteiligung

Die Tatsache, dass die BSU hinsichtlich der Realisierung des Bauvorhabens Bahrenfeld Nord bereits lange vor dem Prozess der notwendigen Bürgerbeteiligung darauf beharrt, der Bau einer neuen Verkehrsachse sei alternativlos, hat bei vielen Bürgerinnen und Bürgern im Stadtteil zu Unverständnis und Ablehnung geführt. Markus Birzer (Vertreter des Moderatorenteams) stellt fest, dass sich bereits heute schon auf Seiten der BürgerInnen ein Klima massiven Misstrauens gegenüber dem Vorgehen der BSU entwickelt hat.

- Einschätzung** Mit dem Thema Verkehr haben wir offensichtlich den Nerv getroffen. Fast alle Beiträge zu diesem Thema haben das Verkehrskonzept kritisiert. Nur vereinzelt wurde die Durchgangsstraße begrüßt.
- Das Presseecho beschäftigt sich fast ausschließlich mit dem Verkehrskonzept.
- BI Volkspark** war präsent mit Flugblättern und Bannern, eines direkt neben der Bühne, sowie mit mehreren Redebeiträgen. Dass derzeit das Hauptaugenmerk auf der Verkehrsplanung liegt, ist nicht zuletzt das Verdienst der BI.
- Was noch?** Wir sollten weiterhin mit allen auf der Veranstaltung erwähnten Initiativen und Verbänden Kontakt aufnehmen.

2. Hamburger Grüne für mehr Straßen?

Wieso unterstützen die *Grünen* den Bau einer Hauptverkehrsachse bzw. Durchgangsstraße (Holstenkamp? Eine Trassengegnerin schrieb dem Fraktionsvorsitzenden Jens Kerstan einen Brief:

Sehr geehrter Herr Kerstan,

als treue Grünenwählerin bin ich sehr erstaunt und ärgerlich über die angebliche Zustimmung der Grünen zur geplanten Verlängerung des Holstenkamp im Zusammenhang mit der Rahmenplanung Bahrenfeld Nord. Diese geplante Entlastungsstraße zur Stresemann - bzw. Bahrenfelder Chaussee würde erhebliche Mengen an Durchgangsverkehr in ein wertvolles Hamburger Naherholungsgebiet bringen. Darüber hinaus würden weitere Stadtteile mit Verkehrsachsen durchschnitten werden. Seit den 70er Jahren weiß man, dass neue Straßen neuen Verkehr anziehen. "Wer Tauben füttert, lockt Tauben an" (Prof. Dr. Gerd Albers Stadtplanung). Argumentiert wird mit der Zunahme von Autoverkehr im Zusammenhang mit der Wohnbebauung Altona Mitte u.a. Bauvorhaben an der Stresemannstraße.

Warum wird nicht konsequent an der Verschiebung des Modal Splitt hin zu mehr ÖPNV gearbeitet, so wie z.B. die Stadt Zürich es vormacht?

Die Verlängerung des Holstenkamp ausschließlich für Busse wäre eine echte Alternative zum Autofahren über die Stresemannstraße. Die LINKE hat in ihrem Antrag, in dem u.a. die Wiederaufnahme einer schienengebundenen Verbindung bis nach Schenefeld gefordert wird, als einzige Partei einen nachhaltigen und zukunftsorientierten Planungsvorschlag unterbreitet. Die, den Straßenausbau favorisierende Verkehrsplanung der 60er Jahre ist nicht nur wissenschaftlich erwiesen überholt und rückwärtsgerichtet, sondern verspielt auch die Chancen auf eine nachhaltige Verkehrspolitik.

An dieser Stelle erwarte ich von den Grünen, sich dem weiteren Ausbau von sogenannten Entlastungsstraßen konsequent entgegenzustellen. Anstatt einer fantasielosen 60er Jahre Straßenplanung bereitwillig zuzustimmen, sollte auf eine Verbesserung des Modal Splitt hingearbeitet werden. Viele Bürger wollen dies!

Frage: stimmt es, dass die Grünen ebenfalls eine Verlagerung von Verkehrsströmen in die unmittelbare Nähe von Hamburgs zweiter Grünen Lunge (den Volkspark) wollen?

Mit freundlichen Grüßen

S. Schneider

Antwort von Jens Kerstan am 09.01.2012

Sehr geehrte Frau Schneider,

bei den von Ihnen angesprochenen Plänen handelt es sich um Vorüberlegungen, denen wir sehr kritisch gegenüberstehen. Das Stadium einer konkreten Planung ist dabei allerdings noch nicht erreicht.

Die Idee einer Trassenführung über den Holstenkamp zielt darauf ab, die neu zu bauenden Wohnungen anzubinden, ohne gleichzeitig eine Durchgangsstraße zu werden. Da die Stresemannstraße regelmäßig stark überlastet ist und durch die "Neue Mitte Altona" zusätzlich frequentiert werden wird, hat diese Idee eine gewisse Berechtigung.

In diesem Zusammenhang wurden dann allerdings auch die alten Planungen der SPD thematisiert, eine Entlastungsschneise für die Stresemannstraße zu schaffen. Diese Idee ist nicht durchdacht, denn wenn eine Entlastungsschneise geschaffen werden soll, so kann man hier nicht gleichzeitig die Wohngebiete anbinden. Das bedeutet, die Trasse müsste deutlich entfernt von den jetzt bestehenden Wohngebieten liegen. Unklar wäre dabei auch, wo diese Schneise beginnen und wo sie enden sollte, um wirklich das Ziel einer Entlastung zu erreichen.

Wird keine Entlastungsschneise geplant, sondern nur eine Anbindung an die Wohngebiete, dann handelt es sich um eine Wohnsammelstraße. Diese ist einspurig und endet nicht zielführend für den Abkürzungsverkehr. Dabei stellt sich die Frage, wie mit dem Verkehr auf der Stresemannstraße umgegangen werden soll.

Das letzte Wort in dieser Angelegenheit ist also noch lange nicht gesprochen. Wir werden diesen Prozess weiterhin kritisch begleiten, denn wir sind im Grundsatz ebenso wie Sie davon überzeugt, dass zusätzlicher Straßenbau die Mobilitätsprobleme in einer Millionenmetropole nicht lösen kann.

Mit freundlichen Grüßen,

Jens Kerstan

(Vorsitzender der GAL-Fraktion / Fachsprecher für: Energie, Klimaschutz, Umwelt)

3. BI Volkspark bei „Scholz im Gespräch“

Am 20. März 2012 zeigte sich die BI Volkspark auf der SPD-Veranstaltung OLAF SCHOLZ IM GESPRÄCH im Goethe-Gymnasium. Die Flugblätter der BI gingen weg wie warme Semmeln und das Banner der BI hing im Saal.

In der Fragestunde wollten wir vom Bürgermeister wissen, warum die Durchgangsstraße durch ein Landschaftsschutzgebiet (Holstenkamp) geführt wird und ob er sich wenigstens auf längere Sicht den Bau einer Stadtbahn vorstellen könne.

Das Statement des Bürgermeisters: Die Straße müsse wohl sein und die Stadtbahn wäre in den nächsten zwanzig Jahren nicht finanzierbar, weil ein völlig neues System mit eigener Infrastruktur geschaffen werden müsse. Dies lohne sich ohnehin erst ab einem Netz mit 40 km Streckenlänge (siehe auch Pkt. 4.: ‚Kein Beifall für den Bus‘). Er forderte die BI jedoch auf, sich am Planungsprozess für Bahrenfeld-Nord zu beteiligen.

Die BI überreichte dem Bürgermeister als Gastgeschenk das T-Shirt der BI Volkspark mit dem Hinweis, er möge den Volkspark doch mal wieder als Jogging-Strecke nutzen. Dies tue er ohnehin schon regelmäßig, entgegnete Scholz.

4. Kein Beifall für den Bus!

Kein Beifall für den Bus (taz 16.02.2012 von Sven-Michael Veit)

Experten finden kaum etwas Positives am Vorhaben des SPD-Senats, Busse statt einer Stadtbahn zu finanzieren. Die Anhörung im Rathaus wird zur Abrechnung.

Bernd-Dieter Schlänge sagt es ganz unverblümt: "Vor 25 Jahren hatte Hamburg das modernste Bussystem in Deutschland - heute sind nur noch die Hafenfähren auf der Elbe führend." Der Hamburger Verkehrsplaner war nicht der einzige Fachmann, der in der öffentlichen Expertenanhörung vor dem Verkehrsausschuss der Bürgerschaft am Mittwochabend im Rathaus kaum etwas Positives über die Verkehrspolitik des SPD-Senats zu sagen hatte.

So wies Professor Wolfgang Maennig von der Universität Hamburg auf den größten Nachteil von Bussen in Innenstädten hin: die geringe Reisegeschwindigkeit. Das Durchschnittstempo in Hamburg liege für Busse bei 20 km/h, für Autos bei 28 km/h, für U- und S-Bahnen dagegen bei 40 km/h. "Diese Lücke", so Maennig, "ist nicht zu schließen."

(der Link zum vollständigen Artikel: <http://www.taz.de/!87816/>)

5. Nicht unsere Idee: alte Pläne für U4 nach Lurup!

Osdorf – City Nord (alte U4)

Bis in die 1970er Jahre hinein war eine andere vierte Linie geplant: Sie sollte von der City Nord und Uhlenhorst über die Innenstadt und Altona nach Lurup und zum Osdorfer Born verlaufen. Um das Neubaugebiet Osdorfer Born möglichst schnell anzuschließen, war ein Inselbetrieb zwischen Altona und Osdorfer Born geplant. ... Im Bereich des Bahnhofs Altona und unter der Autobahn A 7 in Bahrenfeld wurden Vorleistungen für den Bau von Tunneln getroffen. All diese Bauten sind bis heute ungenutzt.

Das Streckenprojekt wurde unmittelbar vor dem für 1974 angesetzten Baubeginn vom damaligen Ersten Bürgermeister Hans-Ulrich Klose aus finanziellen Gründen gestrichen. ... (aus Wikipedia)

Der Link zum vollständigen Beitrag:

http://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahnlinie_4_%28Hamburg%29_-_U4_alt_.28Planung_der_1970er_Jahre.29

(Auf den Link und die darin enthaltene Information über die alte U4 hat uns Sylvia aufmerksam gemacht)

Anmerkung: 40 Jahre, zwei Arenen und über 2000 Wohnungen später sollen Busse den Personentransport übernehmen.



6. Aufgespießt: So sieht der Hochbahn-Chef Hamburgs Verkehr in 2030 Günther Elste zur Zukunft der Hamburger Verkehrspolitik:

Das Auto hat ausgedient

„Der Wettbewerber Pkw hat erhebliche Probleme wie Staus, lange Parkplatzsuche und hohe Kosten“, sagt Elste. „Die Autokonzerne wissen, dass sie bald kaum noch Autos an Privatleute verkaufen, sondern primär an Vermieter.“

Weniger Parkplätze

Damit alle mehr Platz haben, „wird es weniger Parkflächen für Privatwagen geben“, sagt Elste. „Wir brauchen mehr Raum für Räder und Kurzzeit-Mietwagen wie Car2Go.“ Auch wird es mehr Busspuren und Vorrang für Busse geben. „Das wird zu Behinderungen für Autos führen. Die müssen dann eben warten“, stellt Elste klar.

Autofreie City und Wohnviertel

„Der Wandel ist bereits überall spürbar“, sagt Elste. „Wird ein Einkaufsbereich umge-

staltet, fallen immer Parkplätze weg und Straßen werden gesperrt. Früher hätte es da riesige Proteste gegeben. Und neue Wohnviertel wie die Mitte Altona werden möglichst autofrei geplant.“ Das steigere die Wohnqualität und passe zum modernen Lebensgefühl. „In Städten wie Florenz und Triest fahren im Zentrum kaum noch Autos.“

Neue Ansprüche an Mobilität

„Die Leute schaffen ihr Auto ab, wollen aber weiter mobil bleiben.“ Rund um Busse und Bahnen etablieren sich deshalb Miet-Wagen- und -Fahrräder-Angebote, die flexibel und günstig genutzt werden.

Neue Gesetzesvorgaben

Ob CO₂, Stickstoff, Feinstaub oder Lärm – in Kürze werde es sicher weitere EU-Vorgaben geben, die alle zulasten des Autos gehen, sagt Elste.

Wie sieht's derzeit aus? **Derzeit ist der Pkw-Anteil in keiner deutschen Stadt so hoch wie in Hamburg (42 Prozent)!** Bleibt also viel zu tun ...

(Aus Mopo v. 05.01.2012> Hamburgs Verkehr der Zukunft - Das Auto hat bald ausgedient! Von Mathis Neuburger)

7. Kulturtipp:

Empört Euch doch endlich! (Anleitung zum Nein-Sagen)

Vielversprechendes Theaterprojekt der LICHTHOF Youngsters im Bahrenfelder Lichthoftheater. Regie: Johan Heß. Näheres unter dem Link:

http://www.lichthof-theater.de/event-reader/events/Empoert_Euch_doch_endlich.html

8. Termine

Treffen der BI Volkspark

Wann? Montag, den 07.05.2012, 20:00 Uhr

Wo? Schule Kielkamp, Kielkamp 16, 22761 Hamburg

Was?

1. Berichte
 - BSU-Veranstaltung am 18.04.2012
 - Gespräch mit Stadtplaner
 - Weitere Berichte
2. Trassenspaziergang
 - Wer macht was?
3. Verschiedenes
 - Vorschläge für weitere Aktivitäten
 - Nächste BI-Sitzung

ViSdP: Hartmut Janßen

E-Mail: buergerini.volkspark@googlemail.com

03.05.2012

Internet: www.buergerinitiative-volkspark.de