

Nordfairkehr Dezember 2012

Mitgliedszeitschrift des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Landesverband Nord e.V. (Hrsg.), Nemstweg 32-34, 22765 Hamburg

Vom Klotzen und Kleckern

Rahmenplan Bahrenfeld

Bahrenfeld kennen viele aus dem Radio als den Ort mit dem „Stau vorm Elbtunnel“. Denn auf der Autobahn A7 fahren dort am Tag durchschnittlich 110.000 Kraftfahrzeuge (PKW und LKW) mitten durch den Stadtteil. Hier soll die Autobahn nach dem Willen der Hamburger Politik auf zwei Kilometern überdeckelt werden, also ein sogenanntes Lärmschutzdach erhalten.

Daraus ergeben sich große Chancen für die Stadtentwicklung, die der Hamburger Senat für sein ehrgeiziges Wohnungsbauprogramm nutzen möchte: Die Kleingärten im Süden des Altonaer Volksparks sollen auf den Autobahndeckel umziehen. Die Trabrennbahn Bahrenfeld soll in Horn mit den Galopprennen eine Doppelrennbahn betreiben. So gewinnt man 130 ha Fläche in Stadtnähe, auf der etwa 2.000 Wohnungen gebaut werden sollen: je 800 Einheiten auf dem ehemaligen Gelände der Trabrennbahn und den Kleingärten westlich der Autobahn, sowie 400 Wohnungen östlich davon. Das somit nach der Hafencity hinsichtlich der Fläche zweitgrößte Baugebiet in Hamburg soll mit einer Durchgangsstraße erschlossen werden, die zugleich als neue Hauptverkehrsachse die Elbvororte mit Eimsbüttel verbindet.

Klotzen im Wohnungsbau ist hier gepaart mit Kleckern in der Verkehrsplanung. Denn bereits jetzt leidet der Hamburger Westen (zwischen den S-Bahnlinien nach Wedel und Pinneberg) chronisch an Verkehrsinfarkten in jeder Rush-hour, bei hohem Verkehrsaufkommen auf der A7 und bei Veranstaltungen in den drei Arenen am Nordrand des Altonaer Volksparks. Oft geht mit dem Auto nichts mehr, aber auch nicht mit dem Bus.

Eine Schnellbahn gibt es bis heute nicht. Mit dem Bau des Osdorfer Borns Ende der 1960er Jahre wurde eine Schienenanbindung in Aussicht gestellt. Die Planung der U-Bahnlinie 4 vom Jungfernstieg über Altona nach Lurup verschwand 1974 in der Schublade. Lediglich zwei Tunnelbauwerke unter dem Altonaer

Bahnhof und der Autobahn A7, sowie zunächst nicht genutzte Gleise am Jungfernstieg wurden realisiert. Letztere werden nun für die neue U4 genutzt, die allerdings in die Hafencity führt. Ab den 1990er Jahren gab es mehrere Skizzen, die Arenen am Volkspark durch Stadt- oder U-Bahnen anzubinden und diese Strecken bis nach Osdorf zu verlängern. Aber leere Kassen, Regierungswechsel und das Festhalten an der autogerechten Stadt haben dann dazu geführt, dass nichts davon umgesetzt wurde. Dem aufmerksamen Beobachter stellt sich nun die Frage: Wird es nach Realisierung der genannten Neubauvorhaben noch einmal 4.000 Einwohner mehr, aber wieder keine leistungsfähige Verkehrsanbindung geben?

Die offizielle Vorstellung des Rahmenplans Bahrenfeld-Nord durch die Behörde für Umwelt und Stadtentwicklung (BSU) fand im Frühjahr dieses Jahres in Bahrenfeld statt. Hauptkritikpunkt bei der Anhörung war das Verkehrskonzept. Die BSU geht von 7.500 zusätzlichen KFZ-Fahrten (die von den neuen Bewohnern verursacht werden) aus, die vom vorhandenen Straßennetz nicht aufgenommen werden können. Die neue Hauptverkehrsachse soll außerdem 7.500 Fahrzeuge aus dem überörtlichen Verkehr (Elbvororte - Innenstadt) aufnehmen.

Für die vorgelegte Verkehrsplanung erhielt die Behörde den stärksten Gegenwind, weil die Situation schon heute als belastend empfunden wird. Viele Bürger befürchten, dass das Verkehrsaufkommen wesentlich höher sein wird, als die von der BSU genannte Zahl von 15.000 Kraftfahrzeuge täglich. Sollte der Fernbahnhof Altona nach Diebsteich verlegt werden, ist die neue Straße die kürzeste Verbindung von den Elbvororten zum neuen Bahnhof. Ein vierspuriger Ausbau der Durchgangsstraße wäre wohl die Folge und eine Erhöhung der Feinstaubbelastung. Schon seit Jahren werden an drei Stationen im Hamburger Westen Emissionen gemessen, die weit über den zulässigen Grenzwerten liegen. Für den Senat ist das offensichtlich kein Problem.

Eine Verkehrswende muss her, weg vom Auto, hin zum Modal Split aus Bus/Bahn, Fahrrad und Leih-Auto. Das fordert die Bürgerinitiative Volkspark, die sich nach Bekanntwerden des Rahmenplanentwurfs Bahrenfeld-Nord gegründet hat. Sie kritisiert in erster Linie die mangelhafte Verkehrsanbindung und setzt sich für ein Verkehrskonzept ein, das die Mängel der Vergangenheit endlich korrigiert und die Straßen nicht weiter vorantreibt.

Nicht ohne Erfolg: Immerhin ist es gelungen, in der Bezirksversammlung einen Beschluss herbeizuführen, dass das neue Wohngebiet

Jürgen Beeck

„autoarm“ sein soll. Ein Zeichen, aber nicht mehr. Viel Überzeugungsarbeit bei den Parteien in der Bezirksversammlung Altona und der Hamburger Bürgerschaft, aber auch in der Bevölkerung liegen vor der Bürgerinitiative.

Das ist ein ganz dickes Brett, das da gebohrt werden muss. Deshalb strebt die Bürgerinitiative an, mit anderen Hamburger Initiativen ähnlicher Ausrichtung zusammenzuarbeiten. Zunächst sind Kontakte in die angrenzenden Stadtteile vorgesehen. Denn nur mit weiteren Unterstützern kann ein neues Verkehrskonzept durchgesetzt werden.