

Zum Verlauf der Gespräche zwischen BI Volkspark und BSU/BWVI

Im Zusammenhang mit dem Konflikt um die Realisierung einer neuen Hauptverkehrsachse über den A7 Deckel in Bahrenfeld Nord fand am 25.03.2013 auf Bestreben der BI Volkspark erstmalig ein direkter Informationsaustausch mit Vertretern der Behörde für Bau, Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) statt.

Vorangegangen war ein Schreiben der BI an die Senatorin der BSU, Jutta Blankau, mit der Forderung, den Bürgerdialog hinsichtlich der Verkehrsplanungen für Bahrenfeld Nord verbindlicher zu gestalten und dem Vorschlag, direkte Gespräche zur Lösung des sich abzeichnenden Konfliktes aufzunehmen.

Folgende Fragestellungen hatte die BI Volkspark in den Mittelpunkt gerückt:

- **Welche alternativen Verkehrskonzepte für Bahrenfeld Nord wurden von den Planungsbehörden unter Vermeidung einer zusätzlichen Hauptverkehrsachse entwickelt?**
- **Welche Lösung ist aus Sicht der Behörden geeignet, ein Einvernehmen mit den Bürgerinnen und Bürgern in Bahrenfeld herzustellen?**

Die BI Volkspark bemängelte im gemeinsamen Gespräch zunächst die bisher dürftige Information der Behörden gegenüber den Menschen vor Ort und forderte einen ernsthaften **Bürgerdialog und mehr Transparenz**. In diesem Sinne wurde die Aufnahme direkter Gespräche als erster Schritt begrüßt.

Die Leiterin der Projektgruppe Deckel, Frau Störmer, führte aus, die einzige wesentliche Neuentwicklung seit der letzten öffentlichen Anhörung im Frühjahr 2012 sei die Ausschreibung des „**Architekturwettbewerbs Wohnungsbau Trabrennbahn**“. Eine **vertiefende Verkehrsuntersuchung** für den Raum Bahrenfeld soll - ohne Ausschreibung - erneut an das Büro SBI vergeben werden. Sobald diese abgeschlossen sei, werde der Planungsausschuss der Bezirksversammlung Altona und danach die Öffentlichkeit informiert.

Das Vorgehen der Behörden, die Verkehrsuntersuchung nicht neu auszuschreiben, wurde von der BI massiv kritisiert. Das bisher zugrunde gelegte **SBI-Gutachten** sei nicht neutral, es befasse sich hauptsächlich mit der weiteren Durchsetzung der Priorität des motorisierten Individualverkehrs, nicht aber mit Aspekten seiner Reduzierung durch neue nachhaltige Verkehrskonzepte. Es sei hingegen eine andere Schwerpunktsetzung erforderlich. Deshalb müsse ein vertiefendes Verkehrsgutachten neu ausgeschrieben werden. Diese Forderung wurde von der BSU und der BWVI abgelehnt. Eine derartige Vorgehensweise würde nur unnötig Geld kosten, aber keine anderen Ergebnisse bringen, meinte Herr Schier (BSU). Das Büro SBI habe die Zahlen für Altona-Nord bereits aufbereitet und sei im Thema.

In einer Voruntersuchung hatte SBI zur äußeren Verkehrserschließung der Entwicklungsflächen **Neue Mitte Altona** eine neue 28 m breite Hauptverkehrsachse Holstenkamp-Notkestraße durch die neu entstehenden Wohnviertel Bahrenfeld Nord und die Landschaftsschutzgebiete am Volkspark vorgeschlagen.

Die BI betonte ausdrücklich, sich nicht gegen den geplanten **Wohnungsbau am Volkspark** zu wenden, sondern ausschließlich gegen die in diesem Zusammenhang angestrebte Durchsetzung einer vielbefahrenen Durchgangsstraße über den A7 Deckel. Eine solche Hauptverkehrsachse gehört weder in ein neues, dicht bebautes Wohngebiet noch in ökologisch relevante Landschaftsschutzgebiete entlang des Volksparks. Im einzelnen wurde von der BI auf die unterschiedlichen Aspekte der **Ablehnung der aktuellen Verkehrsplanung** in Bahrenfeld Nord verwiesen: ökologische Folgeschäden, Gesundheitsschäden durch Lärm und Schadstoffemissionen, Risiken hinsichtlich der Verkehrssicherheit am Volkspark, die erneute Teilung des entstehenden Stadtteils und das Festhalten an einem völlig veralteten Mobilitätskonzept.

Auf die dargelegten Argumente wurde von behördlicher Seite nicht weiter eingegangen. Herr Welschinger, Vertreter der BWVI, bezeichnete die geplante Durchgangsstraße als eine "Wohnsammelstraße". Eine Hauptverkehrsstraße sei nicht geplant. Dem widersprach die BI entschieden. Sie vertrat die Auffassung, dass es sich dabei um den **Bau einer neuen Hauptverkehrsachse** mit Entlastungsfunktion für die umliegenden Hauptverkehrsadern handelt. Die angegebene Verkehrsbelastung von 15.000 Kfz täglich - sie entspricht immerhin dem Ring 3 am Bahnhof Elbgaustraße - sei bei weitem zu niedrig kalkuliert.

Angesichts der geplanten zusätzlichen Einleitung von Entlastungsverkehren zugunsten der umliegenden Hauptverkehrsadern, müsse eher von weit mehr als 20.000 Fahrzeugen im Neuen Holstenkamp ausgegangen werden. Dagegen erhofft sich die Verkehrsbehörde eine Eindämmung des Durchgangsverkehrs durch verkehrsregulierende Maßnahmen am Knotenpunkt Ebert-Platz!

Vertreter der BI Volkspark bemängelten, die geplante Hauptverkehrsachse werde dazu führen, dass sich der **Durchgangsverkehr auch in die anschließenden Straßen (Notkestr./Ebert Allee) ergießt**. Nach Anbindung der Pinneberger Westumgehung an die A 23 würde sich dieser Effekt verstärken, da die Luruper Hauptstraße endgültig zur Entlastungsstrecke für die Autobahn werde. Schon heute quäle sich der Schwerlastverkehr durch die Ebertallee. Im Ergebnis würden die Busse im vorhersehbaren Verkehrsstau stecken bleiben.

Die BI verwies auf die **Stellungnahme des Planungsausschusses** der Bezirksversammlung Altona vom 22.11.2012 (Drucksache XIX-2053). Dort bezieht der Planungsausschuss im Zusammenhang mit Bahrenfeld Nord die Position, „wonach neue Straßen nur die Aufgabe haben dürfen, Ziel- und Quellverkehre aus den Wohngebieten aufzunehmen und Raum zu schaffen für den ÖPNV“. Des weiteren ist zu lesen: „In diesem Sinne werden weitergehende Untersuchungen zu der Frage gefordert, wie überörtliche Verkehre aus den neuen Quartieren herausgehalten und auf das Hauptverkehrsnetz verteilt werden können.“

Vor diesem Hintergrund bekräftigte die BI ihre Forderung, wonach der **Erschließungsverkehr** für die neuen Wohngebiete durch zusätzliche dichte und attraktive ÖPNV Verbindungen reduziert werden müsse. Zum Beispiel durch den Bau einer neuen Stadtbahn. Der restliche Erschließungsverkehr solle beiderseits des begrünten Deckels über Stich- oder Ringstraßen nach Westen und Osten abgeleitet werden.

Zur **Entlastung des bestehenden Straßennetzes** solle die Kapazitätsauslastung der vorhandenen Straßen durch wenig bewohnte Gewerbegebiete geprüft werden. Eine nördliche Umfahrung des Volksparks würde beispielsweise kaum Wohngebiete berühren. Deutlich wurde, dass die befassten Behörden aus eigener Initiative bisher keine alternative Entlastungsrouten außerhalb des geplanten Wohngebietes geprüft hatten.

Von Seiten der BI wurde darauf hingewiesen, dass insbesondere im Hamburger Westen wirksame Strategien für den **Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs** fehlen. Das aktuell geplante Busbeschleunigungsprogramm reiche nicht aus. Weder die vor Jahrzehnten geplante U4 noch eine Entlastung durch eine westliche Route der Stadtbahn seien ernsthaft angestrebt worden.

Herr Schier (BSU) betonte hingegen, eine **Stadtbahn** stehe nicht zur Debatte, weil sie politisch nicht gewollt sei. Im Rahmen der politischen Vorgaben würde der ÖPNV verbessert, wo es geht. Zentrale Maßnahme sei das Busbeschleunigungsprogramm, sowie eine neue Buslinie zwischen Ebertplatz und neuem Fernbahnhof. Ergänzt werde das Angebot durch Velorouten zu den Bahnhöfen Diebsteich, Bahrenfeld und Othmarschen.

Die BI Volkspark forderte, dass im **Vertiefungsgutachten** nicht nur die von den Behörden bisher präferierten Alternativen dargestellt bzw. untersucht werden sollten, sondern auch die **Lösungsansätze der BI**. Außerdem soll begründet werden, warum die abgelehnten Vorschläge nicht in Frage kämen. Auch Folgeschäden für die Ökologie, die Gesundheit und die Ortsstruktur seien zu benennen. Beides wurde von den Behördenvertretern zwar zugesagt, es wurde jedoch angemerkt, dass eine Neubewertung des Konfliktes eher unwahrscheinlich sei. Die Behördenvertreter verwiesen auf die verbindlichen **politischen Vorgaben**, die ihnen wenig Spielraum gewährten. Ein Vorschlag zur einvernehmlichen Lösung des Konfliktes wurde von den Behörden nicht unterbreitet.

Dagegen bekräftigte die BI ihre Position, wonach das Bauvorhaben Bahrenfeld Nord die einzigartige Chance bietet, ein **Modellprojekt** für nachhaltige, zukunftsweisende Konzepte der Stadt- und Verkehrsplanung zu realisieren, welches über die Hamburger Grenzen hinaus Ausstrahlungskraft erlangen könnte. Die Bürgerinitiative Volkspark sowie viele Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils sind bereit, eine derartige Lösung konstruktiv mitzutragen.

Die Vertiefungsgutachten sollen im übrigen noch vor der Sommerpause fertig sein, erklärte Frau Störmer. Sie sagte zu, die BI Volkspark zeitgleich mit Planungsausschuss BV Altona über die Ergebnisse zu informieren.

Dann wird sich zeigen, ob die gewichtigen Argumente der Bürger vor Ort ernst genommen und einbezogen wurden. Oder ob die Versprechungen hinsichtlich einer neuen partizipativen Bürgerbeteiligung noch vor der Einleitung des Beteiligungsverfahrens Makulatur sind.

Aus dem Beschluss der Drucksache XIX-0675 v. 27.10.2011, Bezirksversammlung Altona:

„Transparenz und Partizipation in Altona stärken - Wohnungsbau in Bahrenfeld-Nord und Othmarschen mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickeln!“

BI Volkspark