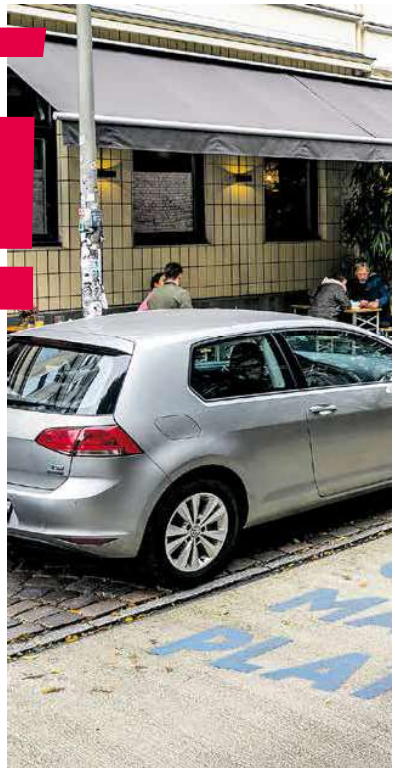
Traurige Realität: In Hamburg-Ottensen verstopfen Autos die Straßen

Platz da!



Jahrzehntelang galt es als selbstverständlich, dass Autos große Teile des Stadtraums besetzen dürfen. Doch dagegen formiert sich Widerstand, wie etwa im Hamburger Stadtteil Ottensen

Aus Hamburg-Ottensen **Gernot Knödler** (Text) **und Miguel Ferraz** (Fotos)

So richtig voran ging's erst die durch die Pandemie. In den Parkbuchten, wo früher Autos abgestellt wurden, haben Kneipen ganz offiziell ihre Tische und Wetterverschläge installiert. Sie heißen „Gazoline" (Ironie nicht beabsichtigt) oder auch „Laundrette", eine Mischung aus Waschsalon und Bar. Um den Kneipen ein Überleben in der Seuchenzeit zu ermöglichen, hat der Hamburger Senat eine heilige Kuh geschlachtet: den Stellplatz fürs Auto.

Der Stadtteil Ottensen im Bezirk Altona ist ein Ort, an dem sich Konflikte um den Straßenraum buchstäblich verdichten. Ottensen war in der Mitte des 19. Jahrhunderts noch ein Dorf. In unmittelbarer Nachbarschaft zu der holsteinischen Stadt Altona entstanden im Zuge der Industrialisierung: Glashütten, Schiffschrauben- und Kranfabriken. Das geschah ungeplant, sodass ein Viertel mit engen verwinkelten Straßen entstand, in dem Gründerzeithäuser direkt neben Fabriken hochgezogen wurden. Heute ist das charmant, weil es überall in den Straßen kleine Geschäfte, Cafés und Kneipen gibt.

In dem 2,8 Quadratkilometer großen Stadtteil wohnen 36.000 Menschen. Das ist eine Menge, aber nicht so viel wie in anderen, großzügiger geplanten Gründerzeitquartieren. 41 Prozent der Wahlberechtigten haben bei der jüngsten Bundestagswahl ihre Stimme den Grünen gegeben. Nur 27 Prozent der Einwohner besitzen ein Auto, gegenüber hamburgweit 34 Prozent. Aber schon diese 27 Prozent tun sich schwer, ihre Pkw in den engen Straßen unterzubringen. Dazu kommen die Leute, die hier einkaufen, Sport treiben, ausgehen oder ihre Kinder in den Kindergarten bringen wollen.

Es ist voll in Ottensen. Wer hier durchfahren will, muss sich auskennen. Er muss sich aufs Schritttempo beschränken wegen der Radfahrer, die ihm entgegen kommen, und wegen der Fußgänger, die von den schmalen Gehsteigen auf die Straße treten. Abends beim Feiern sitzen die Leute auf den Kantsteinen, weil sie rauchen wollen oder die Bar überfüllt ist. Es ist ein erzwungenes Miteinander, das eigentlich ganz gut funktioniert, zumindest wenn man nicht hier wohnt.

Vielen Anwohnern ist das zu viel. 2017 haben sie eine Bürgerinitiative für eine Verkehrswende gegründet. „Wir finden, dass unser Stadtteil extrem von Autos dominiert ist", schreiben die Leute von „Ottenser gestalten". Durchfahrende Autos, ihr Lärm und ihre Abgase gefährdeten zunehmend die Gesundheit und Sicherheit der Anwohner. „Wir wollen diesen Trend umkehren", sagt Marit Petersen von Ottenser gestalten.

Die Initiative fordert, den Durchgangsverkehr aus dem Viertel herauszuhalten und stattdessen die Alternativen zum Kfz-Verkehr zu stärken. Der Liefervekehr soll umweltfreundlich werden oder auf bestimmte Zeiten und Zonen beschränkt werden. Und schließlich soll es „neue grüne Oasen geben". Dafür sollen die Parkplätze im Straßenraum reduziert, zweiseitiges Parken und Parken auf Bürgersteigen unterbunden werden. Den Ausgleich sollen Anwohnerparkzonen, neue Carsharing-Stationen, Parkhäuser schaffen.

Den Impuls hat die Politik aufgegriffen. CDU und Grüne in der Bezirksversammlung – dem Stadtteilparlament – beschlossen, eine Experimentierklausel im Straßenverkehrsgesetz zu nutzen, und einen Verkehrsversuch zu starten.

Den öffentlichen Raum zurückgeben

Die hohe Dichte des Stadtteils sei eigentlich ein Vorteil, sagt der Grünen-Bezirksabgeordnete Holger Sülberg, weil nachhaltig im Sinne von ressourcenschonend. Zugleich bedeute sie Stress für die Bewohner. Deshalb müsse es darum gehen, „den Menschen den öffentlichen Raum zurückzugeben".

Für das Projekt sperrten die Behörden im September 2019 einige belebte Straßen im Zentrum des Stadtteils für den Autoverkehr. Arbeiter malten Fahrbahnabschnitte gelb an und mit blau „Ottensen macht Platz" auf. Die Bevölkerung war aufgefordert, sich des frei gewordenen Raums kreativ zu bemächtigen. Es wurden Sitzgelegenheiten aufgebaut. Bei einem Straßenfest rollten Anwohner Kunstrasen aus und spielten Tischtennis auf der Straße.

„Es soll ein Flanierquartier werden", hatte Tim Schmuckall, Fraktionsvize der CDU-Bezirksfraktion angekündigt. Ganz autofrei wurde das Quartier freilich nicht. Ausnahmen galten für Krankentransporte, Taxen und MarkthändlerInnen. Lieferanten dürfen zwischen 23 und elf Uhr einfahren, AnwohnerInnen brauchen eine Sondergenehmigung. 163 Parkplätze fielen auf fünf halben Straßen weg. Wer keinen privaten Stellplatz hatte, musste sich einen Platz in den umliegenden, wenige Gehminuten entfernten Parkhäusern suchen.

Auf Kritik stieß der Verkehrsversuch insbesondere bei Gewerbetreibenden. „Ich bin seit ewigen Zeiten in Ottensen", sagt die Apothekerin Anette Kaiser-Villnow, die in der Bürgerinitiative Ottensen bewegt aktiv ist. Immer wieder seien in der Vergangenheit Vorschläge gemacht worden, wie sich die Verkehrssituation im Stadtteil verbessern ließe. „Ich bin nicht dagegen, dass etwas verändert wird", versichert sie. Die Zahl der Parkplätze zu verringern, wäre sicher eine gute Sache, wenn der Raum sinnvoll genützt würde.

Kaiser-Villnow stört sich aber an der Art der Umsetzung. Die Anwohner seien nicht

Als Aut wurden beworf beschim und ang

Anette Kaiser-
Apothekerin in