

Aufruhr im Paradies

Ein halbes Jahr lang bleibt das Zentrum von Ottensen für Autos gesperrt. Darüber wird im Stadtteil heftig gestritten **VON CHRISTOPH TWICKEL**



Picknick und Tischtennis auf der Ottenser Hauptstraße

Erst probieren, dann planen: Was diese Strategie, die in der Fachsprache experimenteller Urbanismus heißt, für Auswirkungen haben kann, lässt sich seit dem 1. September in Ottensen beobachten. Rund um den Spritzenplatz sind fünf Straßenabschnitte ein halbes Jahr lang für den motorisierten Verkehr gesperrt. Taxis und Radfahrer dürfen durchfahren und auch die, die einen Garagenplatz haben. Lieferversuche sind nur zwischen 23 und elf Uhr erlaubt.

Gelbe Sitzmöbel markieren das »Flanierquartier auf Zeit«, ein Flugblatt informiert über »Ottensen macht Platz«: Man habe ein »Real-labor« eingerichtet, das »die Neuverteilung des Straßenraums erprobt«, das Ganze könne ein »Beitrag zur Mobilitätswende« sein. Im Februar 2020 entscheiden die Politiker der Bezirksversammlung von Hamburg-Altona, ob aus dem Experiment eine Dauerlösung wird.

»Vielleicht wird auch einfach den Kritikern sehr viel Gehör geschenkt«

Johannes Gerdemann, Baudezernent

Die freiwerdenden Flächen bieten Platz zum Flanieren, Radfahren, Spielen, Treffen und Verweilen, steht auf dem Flugblatt des Bezirksamts. Eine schöne Vision? Das finden nicht alle. In Ottensen stehen sich zwei Lager gegenüber: die einen, die sich das vom Bezirksamt ausgerufenen Flanierquartier zu eigen machen, Tischtennisplatten aufstellen, spontan einen Kinderflohmarkt auf der Straße veranstalten oder sonntags Picknickdecken auf dem Kopfsteinpflaster ausbreiten und brunchen. Einige nehmen das Recht auf Straßennutzung, das ihnen der Feldversuch gewährt, so ernst, dass sie sich durchfahrende Autos in den Weg stellen. Auch Tomatenwürfe sind schon beigelegt.

Und dann gibt es die anderen, die sich in der Initiative »Ottensen bewegt« organisiert haben und sich selbst als Vertreter von Anwohnerinteressen sehen. Bei dem, was sie stört, sind sich die Protestbürger nicht immer einig: Den einen ist es jetzt zu leise (»Totentanz!«), die anderen fürchten den Lärm, wenn mehr Leute beim Cornern auf der Straße stehen. Was sie eint, ist das Gefühl, das Projekt sei an der Nachbarschaft vorbeigeplant worden, die Kriterien, nach denen das Projekt am Ende beurteilt werden soll, seien intransparent, »Ottensen macht Platz« sei überfallartig über den Stadtteil gekommen.

Tatsächlich ging dem Versuch keine eingehende oder gar repräsentative Befragung vor Ort voraus. »Ottensen macht Platz« ist Resultat eines offenen Workshops der internationalen Initiative Cities 4 People. Man könnte das doch mal für vier Wochen probieren, war der Vorschlag. Das Bezirksamt hat ihn weitergeplant, das Bezirksparlament Altona dann von einem auf sechs Monate ausgeweitet. Bis auf die AfD stimmten im März alle Parteien dafür. Die Autofahrer seien in Ottensen ohnehin eine Minderheit, heißt es im Bezirksamt: Nur 27 Prozent der Einwohner hätten ein Auto. Irreführend finden das die Kritiker, die Zahl liege auf Haushalte umgerechnet laut Statistikamt deutlich höher bei 44,6 Prozent.

»Ich bin auf Autofahrer zugegangen: Haben Sie schon mitbekommen, dass hier eine autofreie Zone ist? Die meisten haben sich bedankt, weil sie das nicht wussten. Der Ton macht die Musik.«
Alex Liedke, Anwohner

»Wenn es nicht möglich ist, den Autoverkehr endlich aus dem Gebiet rauszuhalten, dann

müssen an den Eingängen stärkere Maßnahmen ergriffen werden.«
Torsten P. auf Facebook

Ähnliche Experimente haben schon viele Städte probiert, München erklärte die Sendlinger Straße versuchsweise zur Fußgängerzone, Wien die Mariahilfer Straße. Beide sind es inzwischen dauerhaft. Überall gab es Begeisterung und Widerstand. Und die Frage: Wie wirkt sich das Autoverbot auf die Geschäfte aus? In Madrid und Toronto sind die Umsätze gestiegen. Bei Jochen A. Faiz von der Comet-Reinigung in Ottensen sieht das bislang anders aus.

Faiz, 64, kommt aus Bangladesch, seit 30 Jahren betreibt er die Reinigung, von sieben Uhr morgens bis 21 Uhr ist er hier. Ihm fehlen die Kunden, die bislang mit dem Auto vorgefahren sind. »Was machen Sie, wenn Sie zehn Anzüge und 20 Hemden bringen wollen?«, fragt er. »Ich habe ältere Leute als Stammkunden, die machen Frühjahrsputz und wollen ihre Vorhänge bringen. Das machen die nicht zu Fuß.« Reinigung sei ein hartes Geschäft, sagt er, Konkurrenz gibt es reichlich. Im benachbarten Einkaufszentrum Mercado ist auch eine Reinigung. »Da fahren die Leute einfach ins Parkhaus.« Könnte er sich ein Lastenrad kaufen und jemanden anstellen, der die Waren holt und bringt? »Das kann ich mir nicht leisten. Bisher haben meine Kinder hier ausgeholfen«, sagt er, »aber jetzt verdiene ich nicht mehr genug, um sie zu bezahlen.«

»Von meinen Gästen kommen 80 Prozent mit dem Auto. Wer was Grünes möchte, soll doch nach Pinneberg ziehen!«
Der Betreiber einer Shisha-Bar auf einer Protestveranstaltung

»Ich fühle mich wie in einer Diktatur!«
Anwohnerin auf einer Protestveranstaltung

»Ihr werdet die Verdrängung des Autos aus den Städten nicht aufhalten können. Ihr könnt das nur mitgestalten.«
Marcel Wehner, Anwohner

Gewerbe wie die Comet-Reinigung heißen bei Julian Petrin »Meister-Eder-Besatz«. »Wir wollen all diese Meister-Eder-Besätze in der Stadt halten«, sagt der Stadtplaner und Gründer der Agentur Urbanista, die an der Umsetzung des »Ottensen macht Platz«-Projekts beteiligt ist. Hawaiianisches Streetfood, Coffeeshops, Friseure, Schuhläden und Boutiquen gibt es reichlich hier, und wahrscheinlich profitieren sie von der neuen Flanierzone. Für die Tischlerei, die Kfz-Werkstatt oder die Reinigung – kleine Betriebe, die im gentrifizierten Ottensen eh zu kämpfen haben – könnte es anders aussehen. Man brauche unbedingt Instrumente, um ihnen zu helfen, findet Petrin. »Zum Beispiel eine Erhaltungsverordnung für Gewerbe, damit die kleinen Betriebe nicht durch hohe Mieten vertrieben werden.« Ausnahmegenehmigungen für alle Kunden der Comet-Reinigung seien allerdings schwierig. »Die Behörden wollen keine Präzedenzfälle schaffen, die andere Fußgängerzonen aushebeln.«

»Diese Dichte von Einzelhändlern – Sie haben einen einmaligen Schatz hier. Da kann so ein Verkehrsversuch auch eine Chance sein. Nutzen Sie sie!«
Heiner Schote, Handelskammer Hamburg, auf einer Protestveranstaltung

»Schade, dass die Kompromissbereitschaft so einseitig eingefordert wird und Sie sich auch nicht eindeutig für Ihre Mitglieder positionieren.«
Anette Kaiser-Villnow, Apothekerin und Sprecherin der Protest-Initiative, in einer Mail an Schote

»Das war immer meine Apotheke. Jetzt gehe ich da nicht mehr hin. Ich bin enttäuscht.«
Marcel Wehner, Anwohner

Johannes Gerdemann ist Baudezernent in Altona und oberster Beamter des Autofrei-Versuchs. Die »vollumfassende Rechtmäßigkeit dieses Verkehrsversuchs« zu gewährleisten, wie Gerdemann es nennt, ist eine überstundenteiche Aufgabe. Man sieht es ihm und seinen Mitarbeitern an, sie hatten kurze Nächte in den letzten Wochen. Und jetzt sind sie auch noch in der Defensive. »Vielleicht wird auch einfach den Kritikern sehr viel Gehör geschenkt«, sagt Gerdemann. »Die 73 Prozent der Ottenser, die nicht Pkw-Halter sind, stehen nicht auf dem Spritzenplatz und diskutieren mit den Kri-

tikern über das Projekt. Das machen wir.« Aber warum probiert man die Autofreiheit ausgerechnet über den Winter aus, wenn das Straßenleben erlaubt? Im Frühjahr wäre die Hamburger Bürgerschaftswahl dazwischengekommen, sagt der Dezernent. »So eine Initiative kann versanden auf der Strecke«, sagt Gerdemann. »Wir wollten den Schwung jetzt nutzen.«

»Wenn man so massiv in die Lebensbereiche eingreift, muss man die Leute mitnehmen – nicht nur durch einen Bezirksversammlungsbeschluss.«
Ina Licari, Sprecherin der Protestbewegung

»Ich lebe seit Anfang der Achtziger hier und habe erlebt, wie das Viertel vom Autoverkehr überrollt wird. Ich empfinde das als Befreiung, was hier passiert.«
Anwohner, auf einer Protestveranstaltung

Damit »Ottensen macht Platz« nicht bloße Schaufensterpolitik bleibt, muss sich erweisen, dass die

Autos nicht einfach nur die umliegenden Straßen verstopfen. Das zu überprüfen ist die Aufgabe eines Teams der TU Harburg. Man werde an den »Kernknotenpunkten« untersuchen, wie sich der Verkehr um das autofreie Gebiet entwickle, sagt die Verkehrsplanerin Philine Gaffron. »Wenn Versuche wie in Ottensen erfolgreich sind, können wir vielleicht dazu kommen, auch großflächiger autoarme Innenstadtbereiche einzurichten.«

An vielen Orten Hamburgs wird gerade die Frage diskutiert, wie man mit Autos im öffentlichen Raum umgeht. Im Rathausquartier sind noch bis Ende Oktober zwei Straßen temporär für Autos gesperrt. In einem bezirksübergreifenden Programm versucht die Stadt, Plätze von Parkplätzen zu befreien. Und im Sommer soll das Anwohnerparken für Ottensen kommen, was auch der Protestinitiative gefällt. Man sei ja gar nicht dafür, dass sich im Viertel die Autos stapeln, sagen die Sprecherinnen von »Ottensen bewegt«. Zumindest darauf können sich alle Seiten dann doch verständigen.

ANZEIGE

Weltretter Wettbewerb 2019/20

Deutschlands größter Schulwettbewerb für eine bessere Zukunft

Erfinden:

Die Schülerinnen und Schüler sollen Ideen entwickeln, wie sie ihre Welt verbessern können – und zwar mit Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften oder Technik.

Mitmachen:

Tragen Sie die ZEIT LEO Weltretter-Botschaft in die Schulklasse Ihres Kindes! Es können sich ganze Klassen der Jahrgangsstufen drei bis sechs, AGs oder Gruppen bis zum 30.11. anmelden.

Gewinnen:

Die Siegerklassen werden im Frühjahr 2020 zur großen Preisverleihung eingeladen. Die Klasse mit dem besten Projekt gewinnt eine einwöchige Klassenfahrt!

Weitere Informationen und Anmeldung unter:

www.weltretter-wettbewerb.de

Premium-Partner:

Partner:

Förderer:

Methodenpartner:

Anbieter: Zeitverlag, Gard Buevus GmbH & Co. KG, Buceriusstraße, Hamburg