



Unsichtbares

Das Eigentliche ist ja bekanntlich unsichtbar und das Sichtbare hat, wenn es nach dem Willen des Bezirksamtsleiters geht, recht adrett zu sein. Das ist soweit in Ordnung und entspricht dem Aufgabenbereich der Bezirksverwaltung.

Unsichtbar sollen demnach möglichst sein: Bauwagenbewohner (in Wilhelmsburg), Obdachlose (unter der Kersten-Miles-Brücke) und Trinker (am Hauptbahnhof).

Ein Trinkerraum am Steintorwall/Ecke Altmannbrücke sollte das, woran man Anstoß nehmen kann, verbergen. Eben dort sollten Menschen, die sich längere Zeit am Hauptbahnhof ohne konkrete Reiseabsicht aufhalten, in Zukunft ihre mitgebrachten Getränke und dazu einige sozialpädagogische Maßnahmen konsumieren. Zweifel bestehen indes, ob dieses Angebot auch angenommen wird, und wenn doch, ob dann das Unsichtbare nicht doch sichtbar ist und ob dann die Kunstmeile der richtige Ort für einen solchen Trinkerraum ist.

Die Antwort auf eine Kleine Anfrage gibt freilich Grund zur Hoffnung, dass doch noch ein geeigneteres Gebäude gefunden wird.

Kommt die Doppelrennbahn Horn?

Die Zusammenlegung von Trabrennbahn und Galopprennbahn ist effizient und würde die Attraktivität des Pferdesportstandorts Hamburg erhöhen. Dennoch hatte der CDU-geführte Senat die enormen Investitionskosten in eine Doppelrennbahn aufgrund der angespannten Haushaltslage bis auf Weiteres zurück gestellt. Gleichzeitig meldete die SPD Bedenken an, sah enorme Belastungen auf den Stadtteil zukommen und forderte einen umfassenden Masterplan.

Dass jetzt trotz der hohen Verschuldung und bestehender Bedenken hier ca. 30 Mio. Euro investiert werden sollen, die im aktuellen Haushaltsplan nicht vorgesehen sind dürfte mit den dann verfügbaren Flächen in Bahrenfeld zusammenhängen, auf denen Wohnungsbau realisiert werden soll – koste, was es wolle.

Sanierung des Gängeviertels

Das Gängeviertel ist ein Dokument der Stadt-, Bau- und Sozialgeschichte Hamburgs. Darüber besteht soweit Einigkeit. Die Gebäude am Valentinskamp stehen zum Großteil leer und drohen zu verfallen, wenn nicht umgehend saniert wird. Die Investitionskosten werden mit ca. 20 Millionen Euro beziffert, die hauptsächlich aus Städtebaufördermitteln bereit gestellt werden.

Steuergelder in solcher Größenordnung müssen am Ende der Allgemeinheit zu Gute kommen. Private Interessen müssen dann notgedrungen zurück stehen, auch wenn es sich um Künstler handelt, die das Gängeviertel ideal beleben mit ihrer Kreativität und Vielfalt. Eben darum geht es bei dem Kooperationsvertrag zwischen Senat und der Gängeviertel-Initiative. Der Bezirk wird am Ende für die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen verantwortlich sein. Nach heutigem Stand sollen die Maßnahmen in acht Jahren abgeschlossen sein.

Verkehrslast für Finkenwerder

Seit Jahrzehnten schon leidet Finkenwerder unter dem Durchgangsverkehr und im nächsten Jahr soll mit der Fertigstellung der Ortsumgehung endlich Ruhe im Ort sein. Dies allerdings nur, wenn insbesondere der Schwerlastverkehr über die Ortsumgehung auf das Airbusgelände und anschließend in das Gewerbegebiet der Rüsshalbinsel geleitet wird. Die sinnvollste Lösung wäre der Bau einer ca. 1,6 km langen Verbindungstrasse (Bypass). Die erforderlichen Flächen werden von Airbus zur Verfügung gestellt. Auch die Finanzierung ist nach Auskunft der Realisierungsgesellschaft gesichert. Dennoch hat der SPD-geführte Senat diesem Bypass jetzt eine Absage erteilt.

Nächste Sitzungen der Bezirksversammlung

- Donnerstag, 15. September
- Donnerstag, 20. Oktober

jeweils um 17.30 Uhr



Wohin entwickelt sich die Innenstadt?

Als man nach dem Krieg eine Schneise in die Trümmer schlug, ihr auch noch den profanen Namen Ost-West-Straße gab, ahnte man sicher nicht, dass diese Straße auch 65 Jahre später noch den Stadtplanern den Schweiß auf die Stirn treiben würde. Heute heißt diese Schneise Willy-Brandt-Straße bzw. Ludwig-Erhard-Straße und ist ein Beleg für die Wichtigkeit eines weitreichenden Innenstadtkonzepts.



Ein großes Wachstumspotenzial, wie es die HafenCity für Hamburg derzeit darstellt, ist Notwendigkeit und Gelegenheit zugleich für Visionen. Wo sollen in Zukunft Einzelhandelsräume, Wohngebiete und Kultureinrichtungen angesiedelt sein, wie sollen sie verkehrlich verbunden sein und wo sind die Plätze und Grünflächen, die die Bewohner in der Dichte der Stadt so dringend brauchen? Darum ging es beim CDU-Stadt-Gespräch am 29. August im Gemeindesaal der St. Ansgar-Kirchengemeinde.

Linda Strüngmann, die den aktuellen Entwurf des Innenstadtkonzepts der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt mit erarbeitet hat, wies denn auch auf die Notwendigkeit eines intensiven Austausches mit den Bewohnern hin. Eine Reihe von Workshops, die ab November starten wird, lädt alle ein, sich aktiv an der Innenstadtentwicklung zu beteiligen. Matthias Lloyd, Bezirksabgeordneter, hielt die Bürgerbeteiligung auch in den B-Plan-Verfahren für dringend geboten. Er nannte einige Beispiele, wo Bürgerbeteiligung konkreten Einfluss auf politische Entscheidungen hatte. Protest auf der Straße ließe sich dagegen oft vermeiden.



Jörg Hamann

In der Diskussion kamen die Teilnehmer erwartungsgemäß immer wieder auf das hohe Mietenniveau zu sprechen. Sozialer Wohnungsbau war in der Vergangenheit für Investoren oft unattraktiv, die verfügbaren Programme wurden nicht abgerufen, erläuterte der Bürgerschaftsabgeordnete Jörg Hamann. Auch die Möglichkeit der Büroumwandlung ließe sich nicht allgemeingültig beantworten, sondern sei immer eine Einzelfallentscheidung.



Matthias Lloyd

Und natürlich zeigte sich, dass die Querung der Ost-West-Straße, die längst einen anderen Namen hat, den Hamburgern ein großes Anliegen ist. Eine Untertunnelung, sicherlich die ideale Lösung, hält der Senat jedoch für nicht finanzierbar. Dennoch, so bestätigte Jörg Hamann die Auffassung des Architekten und Investors Johann-Christian Kottmeier, solle man an der Idee der Untertunnelung festhalten. Konzepte sind schließlich langfristig angelegt.

Ausgabe September 2011