

Der so genannte „Langenhorner Stadtteilbeirat“ will sich in seiner nächsten Sitzung mit dem Thema "Verkehr" befassen. Hier dringen dann wieder vermutlich diejenigen durch, die am lautesten ihre einseitigen Forderungen stellen und die andere Ansichten nicht akzeptieren. Dann wird ein Konzept sehr einseitig.

Der "Grünschnabel" fasst in der "Langenhorner Rundschau" vom November 2016 die aktuellen Themen in der Langenhorner Verkehrspolitik zusammen und beleuchtet sie von allen Seiten. Vor allem fragt er: Wo bleibt das mehrfach beschlossene Verkehrs-Gesamtkonzept?

Verkehr von vorn

Es gab einmal die Weisheit von 2010, wonach die Erkenntnis reifte, den Verkehr in Langenhorn zu ordnen und für die Zukunft ein Konzept zu entwickeln, wie die unterschiedlichen Interessen aller Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer, fahrende KFZ, stehende KFZ, P+R-Nutzer und der öffentliche Personennahverkehr sinnvoll in Einklang gebracht werden können und wie eine zukunftsfähige Realisierung für Langenhorn aussehen sollte.

In dem Antrag der SPD von 2010 mit den Unterschriften von namhaften Langenhorner Bürgern heißt es z.B.:

„Durch die Neuaufstellung von Bebauungsplänen... und durch Bauprojekte wurden zahlreiche neue Wohnungen geschaffen.

Dazu kommen die Einflüsse in den Stadtteil durch bauliche Veränderungen in der direkten Nachbarschaft...

dass der Stadtteil Hamburg-Langenhorn den Charakter eines Durchfahrtstadteils hat.....

Aufgrund dieser städtebaulichen Veränderungen in Langenhorn wird sich die Gesamtverkehrsbelastung durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens verändern.....

aber eine zusammenführende Betrachtung aller dieser Maßnahmen auf die so sich ändernden Anforderungen an die Infrastruktur des Stadtteils nicht stattfindet.“

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, so der Antrag, sollte ein Gesamtverkehrskonzept entwickeln, beginnend mit einer Bestandsanalyse.

Dieser Antrag wurde beschlossen und ... man hörte nichts mehr. Auch in der Koalition mit der FDP wurde bekräftigt, dass ein solches Konzept wichtig ist, um Straßen zu ertüchtigen, den wachsenden Teilnehmerwünschen zu entsprechen.

Die Erfüllung dieses Anliegens - eines Gesamtverkehrskonzeptes - ist von der Verwaltung nicht spürbar gewesen.

Vermutlich regierte das alte Verwaltungsmotto: „Gelesen, gelacht, gelocht und weggeheftet“. So sind inzwischen sechs Jahre vergangen und wir stehen jetzt vor schwieriger gewordenen Realitäten.

Verkehr von hinten

Unabhängig von irgendeinem Verkehrskonzept wurde z.B. die Alsterkrugchaussee zurückgebaut. Dabei wurden Radstreifen nach der PLAST (Planungshinweise für die Straßenbreiten) eingerichtet, dem Auto- und Busbegegnungsverkehr aber nicht die nach PLAST erforderliche Breite von 3,25 m je Spur belassen, sondern nur 3m je Richtung eingerichtet. Der angebliche „Test“ wurde nie evaluiert. Es wurde nur auf heute und auf die Rechte der Radfahrer und nicht auf die Zukunft gesehen.

Bei der südlichen Tangstedter Landstraße sind von den vorher vorhandenen rd. 100 Parkplätzen nur 56 rechtwinklige schwer ein- und ausparkfähige Parkplätze geblieben. Ich musste mehrfach nochmal über Krohnstieg und Langenhorner Chaussee fahren, um „unten“ einen Parkplatz zu finden. Ich werde die Geschäfte nun nicht mehr anfahren, zumal der gegenläufige Radweg (versperrte Sicht z.B. durch ein SUV) nicht einsehbar ist.

Der Ausbau der Einmündung Stockflethweg wird nur nach den Erfordernissen des Radverkehrs und nicht nach sinnvollen Lösungen für die Zukunft beurteilt. Die Zulassungszahlen von Fahrzeugen nehmen zu. Die Menschen wünschen Mobilität bis ins hohe Alter und die Pendler aus dem wachsenden Umland kommen dazu. Man ist aber nicht bereit, auch nur einen Straßenbaum zu opfern, um eine für alle Verkehrsteilnehmer sinnvolle Lösung zu erreichen. So gesehen wird weiterhin konzeptlos Stücklein für Stücklein realisiert und künftige Probleme sind damit vorprogrammiert (z.B. Schleichverkehr durch Wohngebiete).

Verkehr von oben

Ein Beispiel für ein von „Oben“ (einem Ingenieurbüro im Auftrag der Verwaltung) gefertigtes „Radverkehrskonzept“ sieht für die Langenhorner Straßen mit Radwegen nur stereotyp vor: Radfahrer auf die Straße und Rückbau des vorhandenen Radweges. Es wurden nur Nebenstraßen mit Radwegen in dieses „Konzept“ aufgenommen. Wie die anderen Straßen (z.B. Hauptstraßen) fahrradmäßig zu nutzen wären, davor drückt sich der Konzeptersteller – also auch wieder nur eine Stückbetrachtung.

Selbst in der Straße ‚Hohe Liedt‘ (nur 5m breit, aber mit LKWVerkehr) sollen die Schulkinder auf der Fahrbahn fahren.

Dieses „Konzept“ wurde von dem Regionalausschuss nicht im Detail ausdiskutiert, sondern nach der Präsentation „zur Kenntnis genommen“. Damit war dieses mit Fehlern behaftete Konzept beschlossen. Später wurde gesagt: Die Fraktionen können ja Anträge auf Änderungen stellen...

Der teure Rückbau würde z.B. in der Straße Stockflethweg mit einem funktionierenden, breiten, in beiden Richtungen genutzten Radweg zur Schlechterstellung der Radfahrer führen. Besser wäre es, das Geld in den Ausbau dieses Radweges zu investieren. Schulkinder sind angeblich von Polizeibeamten gehalten, auf der Fahrbahn Rad zu fahren statt den rd. 1km langen Radweg zu benutzen.

Verkehr von unten

Der so genannte „Langenhorner Stadtteilbeirat“ will sich nun auch in seiner nächsten Sitzung mit dem Thema Verkehr befassen. Hier dringen dann wieder vermutlich diejenigen durch, die am lautesten ihre einseitigen Forderungen stellen und die andere Ansichten nicht akzeptieren. Dann wird ein Konzept sehr einseitig. Die Grünen feiern z.B. jeden Stellplatz, den sie aus den Plänen streichen konnten. Außerdem ist eine erhebliche Einschränkung des privaten KFZVerkehrs das Ziel (keine Mehrspurigkeit bei Kreuzungen).

Dass bei den Staus dann auch die Busse stecken bleiben, ist wohl nicht im Blick. Was vielleicht gut für Münster oder Eimsbüttel ist, muss nicht auch gut für die Langenhorner Situation sein.

Zu einem Konzept einige Fragen:

Warum werden bei nicht ausreichender Straßenbreite für Radstreifen und Fahrbahn nicht alle Teile gleichmäßig geschrumpft?

Warum werden auf Deubel heraus Radstreifen angelegt, die für Radfahrer nicht sicher sind (in der Straße Kriegkamp muss ein Busfahrer auf den Fahrbahnradstreifen fahren, wenn ein PKW entgegenkommt)? Warum stellt man den Radfahrern nicht frei, dort zu fahren, wo sie sich am sichersten fühlen? Warum lässt man dann nicht die alten Radwege? Wird neben der „Fahrradautobahn“ (Verlauf Osttangente) noch die Veloroute 4 benötigt? Muss dann noch neben der Fahrradautobahn zusätzlich ein Fußweg für die Spaziergänger und ein Gitter gegen freilaufende Hunde errichtet werden?

Warum werden nicht weitere Flächen für P+R reserviert?

Warum muss jeder im Weg stehende Baum erhalten bleiben (aber beim Gleisdreieck Ohlsdorf wurden 2.800 Bäume zur Fällung freigegeben)? Warum wurde die Schaffung von Stellplätzen bei Neubauten abgeschafft, wodurch die benachbarten öffentlichen Parkplätze zusätzlich überbelegt werden? Warum werden immer mehr Fahrzeuge zugelassen? Warum nur haben unsere Altvorderen schon häufig breite Straßen und tragfähige Brücken (wo heute 40-Tonner fahren können) vorgesehen? Warum müssen zufällig anwesende

Bürger den Parteien die jeweils gewünschten Argumente liefern? Warum ist allumfassendes, weitsichtiges Denken über den eigenen Tellerrand hinaus in Politik und Verwaltung kaum gegeben? Warum sollen wir zwangsbeglückt aufgepfropfte Ansichten als allein „Seligmachend“ hinnehmen statt gegenseitige Rücksichtnahme zu praktizieren?

Euer Grünschnabel