

### Am Sonnabend haben wir Sie gefragt:

Sind Sie dafür, dass die Hamburger Innenstadt autofrei wird?

### Das Ergebnis:



Abgestimmt haben 4336 Leser, Stand: 19.15 Uhr.

### Die neue Frage:

Sollte das Smartphone-Verbot am Steuer stärker kontrolliert werden? Stimmen Sie ab, und debattieren Sie mit uns auf [Abendblatt.de/frage-des-tages](http://Abendblatt.de/frage-des-tages)

### So erreichen Sie das Abendblatt

Liebe Leserinnen und Leser, das Hamburger Abendblatt finden Sie am Großen Burstah in unmittelbarer Nähe zum Rathaus. Die Postanschrift lautet: Hamburger Abendblatt 20445 Hamburg. Telefonisch erreichen Sie die Redaktion unter der Rufnummer 040/55 44 710 31. Fax für die Redaktion senden Sie an die Nummer 040/55 447 18 08. E-Mails an die Redaktion senden Sie an [briefe@abendblatt.de](mailto:briefe@abendblatt.de). Den Kundenservice erreichen Sie unter der Telefonnummer 040/55 447 17 00.

### AKTUELLE MAGAZINE



Die beiden aktuellen Magazine aus der Abendblatt-Redaktion gibt es nun im Zeitschriftenhandel und in der Abendblatt-Geschäftsstelle am Großen Burstah 18-32: Die 56-Seiten-Sommerausgabe von „Hamburg mit Kindern“ enthält 150 Freizeittipps sowie viele Berichte für Eltern und Großeltern. „Hamburg mit Kindern“ kostet 3 Euro, bzw. als E-Paper (unter [www.abendblatt.de/hamburgmit-kindern](http://www.abendblatt.de/hamburgmit-kindern)) 99 Cent.

„Hamburg mit dem Rad“ kostet 9 Euro bzw. 7 Euro als Treuepreis in der Geschäftsstelle. Das Magazin präsentiert auf 108 Seiten die schönsten Radtouren in und um Hamburg sowie reichlich Informationen über Technik und alles Wissenswerte über das Leben als Radfahrer in Hamburg.

### SPRECHEN SIE HAMBURGISCH?

**ramentern** (*ramenten*) bedeutet rumoren, lärmern, Spektakel machen, toben; *de Keerl, de ramentert so; he böllt un ramentert; de Muskanten ramentern mit Pauken un Bummtrummel; allens tweismieten, allens kort un kleen ramentern* (alles kurz und klein schlagen). Ein Ramentert ist ein wildes Kind, ein Lärmmacher; *ji Ramenters!* Wenn sich Großmutter in ihrer Ruhe gestört fühlte, sagte sie häufig: *Nu ramentert hier nich so rüm!* (mf)

Vorschläge und Anmerkungen zur Serie senden Sie bitte an die E-Mail-Adresse [hamburgisch@t-online.de](mailto:hamburgisch@t-online.de) (Betreff: Hamburgisch)

ANZEIGE

### Grüße, Gratulationen

**90** *Liebe Friedel,*  
heute ist es wahr, jetzt bist Du 90zig Jahr!  
Von Herzen gratulieren wir und stoßen alle an mit Dir!  
Wir lieben Dich sehr  
Sigrid & George; Volker & Angela; Britta & Maximilian mit Josephine;  
Anke & Matthias mit Charlotte & Maximilian; Tanja & Martin;  
Ulrike; Stella & Solveig; Adolf & Günther ... und der ganze Rest  
Deiner lieben Verwandtschaft

[abendblatt.de/nord](http://abendblatt.de/nord)

# „Weniger Autos, attraktivere City“

Der Trend geht hin zu fahrrad- und fußgängerfreundlichen Innenstädten, sagt Jörg Knieling von der HafenCity Uni

MARC HASSE

HAMBURG :: Zum Beispiel Madrid: Die spanische Hauptstadt will das Autofahren einschränken, in der Innenstadt dürfen nur noch Autos von Anwohnern und besonders saubere Wagen parken. Weitere europäische Metropolen wie London und Oslo erproben ebenfalls Einschränkungen für private Pkw. Auch Hamburg schließt sich an – allerdings nur in kleinen Teilen und befristet: Zumindest bis Ende Oktober ist eine Zone in Rathausnähe für Autos tabu. In Ottenen wird für sechs Monate das Viertel rund um den Spritzenplatz fast autofrei.

Diese Entwicklung werde sich verstärken, sagt Jörg Knieling, Professor für Stadtplanung und Regionalentwicklung an der HafenCity Universität (HCU). „Innenstädte werden international an vielen Orten neu gedacht, und zunehmend rückt ihre Qualität als öffentlicher Raum in den Vordergrund“, sagt der Forscher, der unter anderem an dem Projekt „CitiesPeople“ beteiligt ist, aus dem die Idee für ein autofreies Ottenen hervorging. „Der Trend geht hin zu fußgänger- und fahrradfreundlichen Innenstädten, die damit eine höhere Aufenthalts- und Lebensqualität bekommen.“



Man sieht seit Jahren, dass Kunden zunehmend mit dem öffentlichen Personennahverkehr in die Innenstadt fahren

Prof. Jörg Knieling, HafenCity Universität

Weniger Abgase, weniger Lärm, mehr körperliche Bewegung, mehr Kommunikation an vom Autoverkehr befreiten Orten – all das könne dazu beitragen, „Innenstädte als Räume zu sehen, die man gerne besucht, die familienfreundlich sind und wo man auch länger verweilt“, sagt Knieling. „In der Hamburger Innenstadt werden bisher leider viele Flächen dauerhaft zugesperrt oder sind für den fließenden Verkehr reserviert. Der Nutzen als Gemeinschaftsflächen ist für die Allgemeinheit allerdings erheblich höher zu bewerten als der Nutzen des Parkens.“

Knieling plädiert dafür, dass private Pkw auf Park-and-ride-Plätzen und Anwohner in Quartiersgaragen am Rand der Innenstadt parken sollten. „Wenn sich die bisherigen Parkflächen für attraktive Gemeinschaftszwecke nutzen ließen, könnte den Kunden ein angenehmeres Einkaufserlebnis geboten werden – davon würden dann auch Einzelhandel und Gastronomie profitieren“, sagt Knieling. Handel und Restaurants als Profiteure eines eingeschränkten Auto-



Die Kleine Johannisstraße unweit des Rathauses ist zeitweise eine Fußgängerzone.

FOTO: ANDREAS LAIBLE

verkehrs? Die FDP bezeichnete „flächendeckende Fahrverbote“ als „Gift für den Handel in der Innenstadt“. Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) sagte, jede Maßnahme müsse „vor allem mit dem Einzelhandel abgestimmt werden, der in den letzten Jahren starke Konkurrenz durch den Onlinehandel bekommen hat und nicht auf der Strecke bleiben darf.“

HCU-Forscher Jörg Knieling macht sich keine Sorgen, dass der Handel leiden könnte, wenn die Innenstadt in weiten Teilen nur für private Pkw tabu wäre. „Man sieht schon seit Jahren, dass Kunden zunehmend mit dem ÖPNV in die Innenstadt fahren“, sagt er. „Hier sollte man ansetzen und die Zugänglichkeit der Innenstadt durch Busse, Bahnen und weitere Angebote verbessern.“

In Rom gebe es etwa eine flexible Kleinbuslinie, die in der Innenstadt verkehre und es dort ihren Fahrgästen ermögliche, auf Wunsch zu- oder auszustiegen. „In Hamburg kommt man mit U- und S-Bahnen zwar gut in die Innen-

stadt, aber diese Transportmittel bringen zumindest für weniger mobile Menschen, etwa Ältere, oft Probleme mit sich, wenn etwa ein Lift oder eine Rolltreppe nicht funktioniert“, sagt Knieling. „Hinzu kommt: Die Wege zwischen den Stationen sind auch im Stadtzentrum teils zu weit, sodass es für weniger mobile Menschen beschwerlich sein kann, sich ohne Auto in der Innenstadt zu bewegen“, sagt Knieling. Die Busse seien häufig überfüllt und böten damit keine ausreichende Servicequalität, vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen.

Eine Innenstadt, in der größere Bereiche zu autofreien Zonen werden, sei ein Thema, das „unbedingt in einem intensiven Dialog mit allen Betroffenen besprochen werden muss, weil damit so viele Befürchtungen verbunden sind, die ernst genommen werden müssen“, sagt der Stadtplaner. Ein Bürgergutachten könnte die Sicht der Bevölkerung einbringen, ein Forum könnte die verschiedenen Interessen veranschaulichen und

Kompromisse herausarbeiten. „Natürlich müssten etwa die betroffenen Geschäfte weiterhin für den Lieferverkehr erreichbar sein. Die Anlieferung sollte aber nicht den ganzen Tag über stattfinden, sondern nur in einem Zeitraum, in dem wenige Kunden einkaufen.“

Zu Befürchtungen, dass die Innenstadt durch Einschränkungen für private Pkw an Attraktivität verlieren und das Überseequartier als Konkurrent den Handel in der Innenstadt überholen könnte, sagt Knieling: „Es lässt sich vermeiden, dass es so weit kommt, indem man die Innenstadt attraktiver macht. Beispielsweise ist das Zentrum derzeit sehr stark versiegelt, in den Einkaufstraßen ist es im Sommer sehr heiß. Durch mehr Grün und Verschattung sowie Überdachung an ausgewählten Stellen lassen sich viele Anreize schaffen, dass die Kunden länger verweilen und die Innenstadt mehr zu schätzen wissen.“ Dies könnte eher mehr Menschen in die Innenstadt locken – ohne Auto.

## Veloroute in Eimsbüttel: Neue Sperrungen

Heußweg wird bald wieder freigegeben. Nun wird am Langenfelder Damm gebaut

EIMSÜTTTEL :: Nach der Baustelle ist vor der Baustelle: Zwar werden die Nacharbeiten am Kreisverkehr Heußweg/Ecke Tornquiststraße in Kürze beendet, und die Vollsperrung kann voraussichtlich am Freitag wieder aufgehoben werden. Doch die Bauarbeiten in Eimsbüttel für die neue Veloroute 2, die künftig die Innenstadt über Eimsbüttel mit Eidelstedt verbindet, sind noch lange nicht beendet. Im nächsten Schritt geht es am Langenfelder Damm (Sillemstraße bis Kieler Straße) und der Högenstraße (Langenfelder Damm bis Spanskamp) weiter, wie das Bezirksamt Eimsbüttel mitteilte.

Auf dem Langenfelder Damm, der werktags jeweils von rund 15.000 Autofahrern genutzt wird, starten die Bauarbeiten am 19. August. Es soll drei Phasen mit unterschiedlicher Verkehrsführung geben. Vom 19. August an wird der Langenfelder Damm zunächst zwischen der Sillemstraße und der Muggenkampstraße voll gesperrt. Bis Ende September ist dieser Bereich für den Verkehr dicht. Die Buslinie 4 wird über die Osterstraße umgeleitet. Im Oktober/November geht es nördlich im Knotenbereich Langenfelder Damm/Muggenkampstraße weiter. Dafür muss die Kreuzung halbseitig gesperrt werden. Voraussichtlich von Dezember an soll der Teil zwischen Muggenkampstraße und Kieler Straße abschnittsweise umgebaut werden. Dabei wird stadtauswärts eine Einbahnstraße eingerichtet. Mitte 2020 sollen alle Arbeiten beendet sein.

Von September an baut die Behörde die Högenstraße (Spanskamp bis Langenfelder Damm) zur Fahrradstraße um. Hamburg Wasser hat hier bereits mit Leitungsarbeiten begonnen, die gleich in einem Rutsch miterledigt werden sollen.

Das Bezirksamt hebt hervor, dass die Bauphase eines neuen Kreisverkehrs in Höhe Steenwisch überwiegend im November erfolge: „In dieser Zeit wird am Langenfelder Damm zwar bereits gebaut, aber der Bereich Kieler Straße bis Muggenkampstraße ist in beide Richtungen befahrbar.“ Erst wenn der Kreisverkehr abgeschlossen ist, wird der Langenfelder Damm zur Einbahnstraße. Laut Planung soll der Radverkehr künftig auf Radfahrstreifen am Rande der Fahrbahn geführt werden. Die Högenstraße, die sich Radfahrer aktuell mit dem Autoverkehr teilen, ist zwischen Langenfelder Damm und Spanskamp Teil der Veloroute 2. Geplant ist die Umwidmung in eine Fahrradstraße. *coe*



Am Freitag soll der Kreisverkehr am Heußweg fertig sein. FOTO: NICO BINDE

## Hochbetrieb im Hamburger Tierheim

Während der Sommerferien wurden 190 Tiere aufgenommen, darunter Exoten

HAMBURG :: Im Hamburger Tierheim an der Süderstraße herrscht nach den Sommerferien Hochbetrieb. „Leider ist es alle Jahre so, dass im Sommer beson-

ders viele Tiere ausgesetzt werden“, sagte Sven Fraaß, Sprecher des Hamburger Tierschutzvereins. Insgesamt wurden während der Sommerferien 190 Heimtie-

re gefunden, im Tierheim aufgenommen und nicht mehr von ihren Besitzern abgeholt. Im Moment befinden sich damit 1318 Tiere in Deutschlands zweitgrößtem Tierheim.

Vor allem Katzen würden ausgesetzt oder Kleintiere wie Kaninchen und Schildkröten – Hunde eher seltener, da ihre Besitzer durch die Chippflicht leicht ausfindig gemacht werden könnten. Auch einige exotische Tiere sind darunter wie eine Bartagame, mongolische Rennmäuse, griechische Landschildkröten, Wasserschildkröten, eine Kornnatter, ein Mohrenkopfpapagei und zwei Rosenköpchen.

Dabei kann es sich sogar um eine Straftat handeln, wenn man ein Tier aussetzt und dadurch dessen Leben bedroht. Auf jeden Fall sollte man sich, bevor man sich ein Tier zulegt, Gedanken darüber machen, wo man das Tier im Urlaub mitnehmen oder anderweitig unterbringen kann, so Fraaß. *dpa*

## CDU fordert mehr Tempo beim Kauf von Elektrobussen

HAMBURG :: Die Umstellung des Hamburger Nahverkehrs auf emissionsfreie Busse geht der CDU-Bürgerschaftsfraktion viel zu langsam. Die beiden städtischen Unternehmen Hochbahn und Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) hätten zurzeit 1521 Dieselmotoren im Einsatz, aber nur 14 mit alternativen Antrieben, sagte der umweltpolitische Sprecher der CDU, Stephan Gamm, unter Berufung auf Angaben des Senats. „Von einer sauberen Busflotte ist dieser Senat noch weit entfernt“, kritisierte Gamm. „Statt immer nur auf PR-Effekte zu einzelnen Elektrobussen zu setzen, sollte der Senat endlich seinen vollmundigen Ankündigungen Taten folgen lassen.“

Wie der Senat weiter mitteilte, ist die massive Umstellung auf alternative Antriebe jedoch in vollem Gang. Bis Ende nächsten Jahres sollen mehr als 100 bestellte Elektrobusse ausgeliefert werden. Die Hochbahn hat gegenwärtig zehn Batteriebusse und zwei Gelenkbusse

mit kombiniertem Antrieb aus Batterie und Brennstoffzelle im Einsatz. Bis September sollen weitere 20 Elektrofahrzeuge hinzukommen, im kommenden Jahr werden 32 E-Busse erwartet. Zudem bereite die Hochbahn eine Ausschreibung vor, bei der es um die Beschaffung von rund 600 Elektrobussen in den Jahren 2021 bis 2025 gehe.

Die VHH haben derzeit nur zwei kleinere Batteriebusse im Dienst, die durch Blankenese fahren. Zwei größere Busse des Herstellers Sileo sind im Testbetrieb gescheitert. Bis Ende Oktober sollen jedoch 16 Elektrobusse eines anderen Herstellers ausgeliefert werden und zum Jahresende noch zwei neue Testfahrzeuge kommen. Im Jahr 2020 erwarten die VHH 34 Elektrofahrzeuge. Nach dem Willen der Bürgerschaft sollen die Nahverkehrsunternehmen vom kommenden Jahr an nur noch emissionsfreie Fahrzeuge anschaffen. Ab 2030 soll die gesamte Flotte umgestellt sein. *dpa*