

Stellungnahme der CDU Blankenese zum Bürgergutachten

Warum Mobilität, Erreichbarkeit und Ortskernbelebung zusammengedacht werden müssen

Kurzfassung

Das Bürgergutachten ist kein belastbares Mobilitätskonzept für Blankenese, sondern ein Diskussionsbeitrag aus einem zu kurzen, nur begrenzt öffentlichen und fachlich unzureichend begleiteten Verfahren. Die CDU Blankenese dankt den Teilnehmern des „Bürger:innenrats“ für ihre Arbeit. Gleichwohl darf aus dem Gutachten kein unmittelbarer politischer Umsetzungsauftrag abgeleitet werden. Sinnvolle Anregungen greifen wir gern als Prüfaufträge an die Verwaltung auf.

Der Auftrag der Bezirksversammlung war klar: Aufenthalts- und Wohnqualität sollten verbessert und gleichzeitig der Ortskern belebt werden. Dieser Zielkonflikt wird im Gutachten nicht gelöst. „Belebung des Ortskerns“ bleibt zu unbestimmt. Für die CDU Blankenese bedeutet Belebung nicht nur Veranstaltungen, Außengastronomie oder einen bespielten Marktplatz, sondern ein funktionierendes Nahversorgungszentrum mit gesundem Einzelhandel, Gastronomie, Praxen, Apotheken, Dienstleistungen, Wochenmarkt mit Marktbeschickern, Lieferfähigkeit, Erreichbarkeit und regelmäßiger Kundenfrequenz.

Diese Perspektive hatte im Verfahren zu wenig Gewicht. Die Sicht der Gewerbetreibenden, Gastronomen, Praxen, Dienstleister, Eigentümer, Marktbeschicker und der Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, ist nicht ausreichend eingeflossen. Das wiegt in Blankenese besonders schwer: 27 Prozent der Bevölkerung sind 65 Jahre oder älter; damit liegt Blankenese hamburgweit auf Platz 3. Erreichbarkeit, Barrierefreiheit, Kurzzeitparken, Taxen, sichere Wege und Nahversorgung dürfen daher nicht nachrangig behandelt werden.

Besonders kritisch ist die Empfehlung eines Verkehrsversuchs mit Sperrungen und Parkplatzverlusten im Bereich Propst-Paulsen-Straße und Blankeneser Bahnhofstraße. Für Gewerbetreibende, Gastronomen, Praxen und Dienstleister ist ein solcher Versuch kein harmloses Ausprobieren. Wenn Kunden ausbleiben oder der Eindruck entsteht, der Ortskern sei schlechter erreichbar, kann bereits ein zeitlich begrenzter Versuch existenzielle Folgen haben.

Vor Entscheidungen über Verkehrsversuche, Parkplatzveränderungen oder dauerhafte Umgestaltungen braucht es belastbare Grundlagen: Verkehrszählungen, Parkraumanalysen, wirtschaftliche Folgenabschätzungen, Prüfung von Liefer- und Rettungswegen, Schulwegsicherheit, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit für Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, sowie eine echte Beteiligung der unmittelbar Betroffenen.

Die CDU Blankenese fordert deshalb: Der Arbeitskreis Ortskern Blankenese, in dem die maßgeblichen Akteure Blankeneses vertreten sind, muss verbindlich einbezogen bleiben. Auch die Blankenese IG und die Marktbeschicker gehören an den Tisch. Die Zukunft des Ortskerns braucht ein geordnetes Verfahren, fachliche Prüfung, Transparenz und die Einbindung derjenigen, die den Ortskern täglich tragen.

I. Verfahren, Umsetzung und methodische Einordnung

1. Leitfrage des Beschlusses bleibt unbeantwortet

Im Mittelpunkt des Verfahrens stand die komplexe Frage, wie die Mobilität rund um den Blankeneser Ortskern künftig so gestaltet werden kann, dass veränderte Mobilitätsanforderungen berücksichtigt werden und zugleich die Aufenthalts- und Wohnqualität verbessert sowie eine Belebung des Ortskerns unterstützt wird. Der Beschluss verlangt damit mehr als einzelne Vorschläge zur Verkehrsberuhigung oder zur Gestaltung öffentlicher Räume. Er verlangt, Aufenthalts- und Wohnqualität zu verbessern und gleichzeitig den Ortskern zu beleben. Dieses „gleichzeitig“ ist entscheidend. Es erfordert eine Abwägung zwischen Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit, Kundenfrequenz, lokaler Wirtschaft, Praxen, Lieferverkehren, Schulverkehr, Barrierefreiheit und Zentrumsfunktion.

Genau diese integrierte Betrachtung bleibt im Gutachten zu schwach. Der Begriff der „veränderten Mobilitätsanforderungen“ wird nicht für Blankenese konkretisiert. Es bleibt offen, ob tatsächliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten, allgemeine städtische Trends oder politische Zielvorstellungen einer Verkehrswende gemeint sind. Ebenso bleibt unklar, was „Belebung des Ortskerns“ konkret bedeutet. Das Gutachten beschreibt Belebung vor allem über Marktplatznutzungen wie Stände, Buden, Konzerte, Feste, Flohmärkte und Außengastronomie. Ein lebendiger Ortskern lebt aber von Einzelhandel, Gastronomie, Arztpraxen, Apotheken, Dienstleistungen, Wochenmarkt, Lieferfähigkeit, Erreichbarkeit und regelmäßigen Kunden.

Auch die Zentrumsfunktion Blankeneses wird nicht ausreichend vertieft. Der Ortskern ist nicht nur für Blankenese selbst wichtig, sondern auch für Sülldorf, Iserbrook, Nienstedten und weitere angrenzende Bereiche, die kein vergleichbares eigenes Zentrum haben. Diese Nutzer müssen den Ortskern erreichen können, auch wenn sie nicht fußläufig wohnen oder Rad fahren können.

2. Beschluss und Umsetzung fallen auseinander

Vorgesehen war ein „Bürger:innenrat“ mit etwa 30 zufällig ausgewählten Mitgliedern. Tatsächlich nahmen 24 Personen teil; von 1.500 angeschriebenen Bürgern meldeten sich nur 67 zurück. Junge Erwachsene waren kaum beziehungsweise gar nicht vertreten; nur zwei Teilnehmer hatten eine Mobilitätseinschränkung.

Auch der Öffentlichkeitsanspruch wurde nur formal erfüllt. Tatsächlich nahm ein Gast als stiller Beobachter teil; eine öffentliche Mitberatung fand nicht statt. Teilnehmer und Gast sollten Diskussionsinhalte bis zum Abschluss geheim halten. Ein Verfahren mit erheblichen Auswirkungen für Anwohner, Gewerbe, Praxen, Eigentümer und lokale Initiativen braucht aber echte Transparenz.

Der Beschluss der Bezirksversammlung verlangte zudem öffentliche Vortragsabende und Workshops. Dokumentiert sind dagegen nur Auftakt, Werkstatt und Abschluss.

3. Lokale Ortskenntnis und Praxisakteure wurden nicht ausreichend einbezogen

Der Beschluss sah vor, einen Beteiligungsdienstleister einzusetzen, der in enger Kooperation mit dem Arbeitskreis Ortskern Blankenese, dem Verein Blankenese Miteinander e.V. und dem Zukunftsforum e.V. die Projektumsetzung unterstützt. Diese Beteiligung hat nicht stattgefunden. Das ist kein Randaspekt, sondern betrifft die Legitimation des Beteiligungsprozesses. Gerade diese Initiativen verfügen über langjährige Ortskenntnis, kennen Konfliktlinien, Nutzungsinteressen und praktische Probleme im Ortskern.

Eine weitere Leerstelle betrifft die Blankenese IG. Sie ist ein zentraler Praxisakteur für einen funktionierenden Ortskern. Sie bündelt Händler, Gastronomen, Dienstleister und weitere Akteure. Sie organisiert oder unterstützt seit Jahren Straßenfeste, Weihnachtsbeleuchtung einschließlich Adventskalender, Weihnachtsmarkt, saisonale Aktionen, Standortpflege sowie Bemühungen um Vermietung, Verpachtung, Nachnutzung und Leerstandsvermeidung. Wer wissen will, was Blankenese belebt, muss diese Erfahrung systematisch einbeziehen.

4. Jugendbeteiligung zu schmal

Die Jugendbeteiligung fand ausschließlich am Gymnasium Blankenese mit 22 Jugendlichen der Jahrgangsstufe zwölf statt. In Blankenese gibt es fünf Schulen. Perspektiven anderer Schulformen, jüngerer Jahrgänge, Auszubildender und junger Berufstätiger fehlen.

5. Die fachliche Rahmung war einseitig und unzureichend

Der Fachimpuls im „Bürger:innenrat“ war erkennbar verkehrspolitisch geprägt: Verkehrswende, Parkraummanagement, Flächenneuordnung und Umweltverbund standen im Vordergrund. Ein gleichwertiger Gegenimpuls zur Ortskernbelebung fehlte. Es wurde nicht gleichwertig behandelt, was einen funktionierenden Ortskern wirtschaftlich trägt, welche Bedeutung Kundenfrequenz, Erreichbarkeit, Lieferfähigkeit, Praxen und Dienstleistungen haben und welche Rolle Blankenese als Zentrum für angrenzende Stadtteile spielt.

Gleiches gilt für den verkehrspolitischen Fachvortrag im Jugendsample.

Wie aus mehreren Kreisen übereinstimmend berichtet wird, wäre bei fachspezifischeren Themen eine enge Begleitung durch Experten notwendig gewesen. Diese Kritik ist nachvollziehbar. Drei Termine reichen für ein Thema dieser Komplexität nicht aus. Für Sperrungen, Parkraumveränderungen oder neue Verkehrsführungen braucht es Verkehrszählungen, Parkraumanalysen, Aussagen zu Liefer- und Rettungswegen, Ausweichverhalten, Schulwegen, Barrierefreiheit und wirtschaftlichen Folgen. Die wissenschaftliche Planung und Begleitung von „Ottensen macht Platz“ sei als Beispiel genannt.

6. Szenarien bleiben unterkomplex

Die von TOLLERORT entwickelten Zukunftsszenarien, die der „Bürger:innenrat“ parallel bearbeiten sollte, lagen thematisch nebeneinander: Bahnhofsumfeld, Aufenthaltsqualität, alternative Mobilität sowie Rad- und Fußverkehr. Es wurde nicht systematisch geprüft, ob Maßnahmen zur Aufenthaltsqualität zugleich Erreichbarkeit, lokale Wirtschaft, Praxen, Lieferverkehr, Kundenfrequenz und Zentrumsfunktion stärken oder gefährden.

Besonders deutlich wird die Schwäche bei der Sperrungsidee für die Bahnhofstraße. Eine zunächst einzelne Idee wurde im Verfahren stark aufgewertet, obwohl Bedenken zu Gewerbe, Kundschaft und Verkehrsverlagerung nicht fachlich gelöst, sondern in einen späteren Verkehrsversuch verschoben wurden. Das ist keine tragfähige Abwägung, sondern eine Vertagung des Kernkonflikts.

Auch das Erwartungsmanagement durch TOLLERORT überzeugt nicht. Der Marktplatz wurde gerade erst kostspielig vom Parkplatz zu einem aufgewerteten Platz umgestaltet; dafür wurden politische Kompromisse gefunden und auch Baumfällungen akzeptiert. Bevor weitere Eingriffe in Parkraum oder Straßenraum gefordert werden, müsste zunächst gefragt werden, wie dieser neue Platz besser bespielt werden kann.

II. Bewertung einzelner Maßnahmenempfehlungen

Die CDU dankt den Bürgerinnen und Bürgern für ihre Anregungen. Die folgenden Hinweise sind keine abschließende Verkehrskonzeption der CDU Blankenese, sondern ortsbezogene Ergänzungen zu den Empfehlungen des „Bürger:innenrats“, die in die weitere politische Bearbeitung der Ergebnisse des "Bürger:innenrats" einfließen. Weitere wichtige Themen fehlen im Gutachten weitgehend, etwa die „Kleine Elbchaussee“ nach Einführung von Rechts-vor-links, Wochenendverkehr am Strandweg, Parken in Blankenese insgesamt, Ladeinfrastruktur, Ortsrandlagen sowie Liefer-, Praxis-, Schul- und Freizeitverkehr.

Maßnahme 1A – E-Roller-Flächen am Bahnhof

Grundsätzlich sinnvoll, um Fußwege, Barrierefreiheit und Übersichtlichkeit zu sichern. Voraussetzung ist aber die Klärung der Eigentumsverhältnisse, da der Bahnhofsvorplatz nach unserer Kenntnis Privateigentum ist. Die Umsetzung braucht Abstimmung mit Eigentümer, Verwaltung und Anbietern.

Maßnahme 1B – Kiss & Ride / Taxistand / Bus-Betriebshaltestelle

Sehr kritisch. Der Bahnhofsvorplatz ist ein hochkomplexer Verkehrspunkt mit S-Bahn, Bussen, Taxen, Fußgängern, Einzelhandel, Abholverkehr und mobilitätseingeschränkten Menschen. Der Taxenstand wurde bereits verkleinert; weitere Umverteilungen zulasten von Taxen oder Parkplätzen können Erreichbarkeit und Einzelhandel beeinträchtigen. Die aktuelle Querungssituation von Bus zu Bahn bzw. umgekehrt ist unbefriedigend. Erforderlich ist eine Gesamtplanung des Bahnhofsvorplatzes, keine isolierte Einzelmaßnahme.

Maßnahme 1C – „Blankeneser Deckel“ / REWE-Parkhaus als Park & Ride

Städtebaulich reizvoll, aber ohne Machbarkeitsstudie nicht belastbar. Eine Gleisüberdeckung wäre technisch komplex und voraussichtlich sehr teuer. Auch die Nutzung des REWE-Parkhauses als P+R setzt Eigentümerklärung, Nutzungsrechte und Barrierefreiheit voraus. P+R sollte zudem überörtlich entlang der S-Bahn-Achse geprüft werden, etwa in Rissen, Sülldorf und Iserbrook, um Pendlerverkehr aus Blankenese herauszuhalten.

Maßnahme 1D – Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof

Grundsätzlich sinnvoll, da Fahrradplätze fehlen. Die Umsetzung ist aber flächenmäßig schwierig; bisherige Standortprüfungen haben keine einfachen Lösungen ergeben. Der Bahnhofsvorplatz dient auch Veranstaltungen wie dem Weihnachtsmarkt. Neue Anlagen dürfen Fußwege, Barrierefreiheit, Veranstaltungen, Taxen, Busse und Einzelhandel nicht verdrängen.

Maßnahme 2A – Multifunktionale Nutzung des Marktplatzes

Wünschenswert. Der bereits aufgewertete Marktplatz sollte stärker genutzt werden, bevor weitere Eingriffe in Parkraum und Erreichbarkeit erfolgen. Politik und Verwaltung können Genehmigungen für Sondernutzungen vereinfachen; die eigentliche Belebung hängt aber von Ehrenamt, lokalen Initiativen, Gewerbe, Veranstaltern und Blankenese IG ab.

Maßnahme 2B – Verkehrsversuch Propst-Paulsen-Straße / Bahnhofstraße

In der vorliegenden Form abzulehnen. Die Maßnahme würde Parkplätze entfallen lassen, die Erreichbarkeit von Handel, Praxen, Gastronomie und Dienstleistungen beeinträchtigen und die Anfahrt zu Kirche und Kita erschweren. Ein Verkehrsversuch ist für Betriebe kein harmloses Ausprobieren, sondern kann existenzielle Folgen haben.

Auch verkehrlich ist die Empfehlung nicht plausibel aufgearbeitet. Die Straße am Kiekeberg ist schmal, keine leistungsfähige Ausweichroute und endet an Eingängen von Schulen und Kita. Wer Autos verdrängen will, muss vorher Alternativen schaffen, insbesondere Parkraum außerhalb des unmittelbaren Zentrums. Ein solcher Ansatz wäre allenfalls mit umfassender Bestandsanalyse, Verkehrserhebung, Parkraumanalyse, wirtschaftlicher Folgenabschätzung, Rückholbarkeit und zwingender, enger Einbindung der Gewerbetreibenden denkbar.

Maßnahme 2C – Entsiegelung, Bänke und Bäume

Mehr Grün und Sitzgelegenheiten sind grundsätzlich sinnvoll. Der Marktplatz wurde jedoch gerade aufwändig umgestaltet; dieser Kompromiss sollte nicht sofort wieder infrage gestellt werden. Für Bahnhofstraße und Marktplatz braucht es konkrete Standort-, Leitungs-, Pflege-, Kosten- und Nutzungskonfliktprüfungen.

Maßnahme 3A – Kurzzeitparken / Parkkosten / weniger Parkflächen

In dieser Form nicht überzeugend. Es gibt bereits ein Parkraummanagement, das wirkt. Vor weiteren Eingriffen müssen Auslastung, Fluktuation, Parkdruck und Bedeutung von Kurzzeitparkplätzen für Handel, Praxen, Apotheken, Gastronomie und ältere Kunden ausgewertet werden. Parkflächen zu reduzieren und zugleich den Einzelhandel stärken zu wollen, ist widersprüchlich, solange keine Alternativen bestehen.

Maßnahme 3B – Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit

Grundsätzlich prüfenswert. Eine niedrigere Geschwindigkeit kann Sicherheit und Aufenthaltsqualität verbessern. Voraussetzung ist aber eine Auswertung der lokalen Unfallzahlen und Ursachen im Bereich Bahnhofstraße, Marktplatz, Propst-Paulsen-Straße und Bahnhofsumfeld. Die Maßnahme muss konkret begründet und verhältnismäßig sein.

Maßnahme 3C – Zusätzliche Bushaltestelle für Schülerverkehr

Prüfenswert, aber nicht isoliert. Der Weg vom S-Bahnhof zum Gymnasium beträgt etwa 500 bis 600 Meter; die Haltestelle Karstenstraße liegt etwa 550 Meter entfernt. Entscheidend ist daher nicht nur Entfernung, sondern Schulwegsicherheit. Der südliche Gehweg ist breit genug, der nördliche sehr schmal. Zu prüfen sind sichere Querungen, Gehwegbreiten, Barrierefreiheit, Rückstau, Buskapazitäten und Linienführung.

Maßnahme 3D – Sharing-Angebote

Als Ergänzung sinnvoll, aber kein Ersatz für Erreichbarkeit, Parkraum oder ÖPNV. Sharing-Angebote sind privatwirtschaftlich und nur begrenzt politisch steuerbar. Auch Sharing-Fahrzeuge brauchen Abstellflächen und erzeugen Verkehr. Im Ortskern gibt es bereits Angebote; das größere Problem ist die Randlage Blankeneses und die schwächere Anbindung der Ortsrandbereiche.

Maßnahme 4A – Fahrradboxen und überdachte Stellplätze

Grundsätzlich sinnvoll, insbesondere für Pendler und hochwertige Fahrräder. Die Umsetzung hängt aber von geeigneten Standorten, Eigentumsfragen und Nutzungskonflikten ab. Fußwege, Barrierefreiheit, Sichtbeziehungen, Taxen, Busverkehr, Rettungswege und bestehende Nutzungen dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Maßnahme 4B – StadtRAD-Station

Prüfungswert, aber realistisch einzuordnen. Wegen der Topografie dürfte StadtRAD in Blankenese eher touristisch genutzt werden, etwa bergab Richtung Elbe. Dann stellen sich Fragen nach Rückgabestation, Rückverteilung und fehlender E-Unterstützung. StadtRAD ist kein Ersatz für Erreichbarkeit, Parkraum, Busanbindung oder sichere Fußwege.

Maßnahme 4C – Rad- und Fußverkehrsführung

Das Ziel ist richtig. Der Radweg von Dockenhuden endet am Bahnhof; das ist ein verkehrsplanerischer Fehler und muss behoben werden. Der Vorschlag, Fußgänger durch den Goßlers Park zu führen, überzeugt jedoch nicht: Der Anstieg ist nicht barrierefrei. Radverkehr sollte alternativ über Oesterleystraße/Dormienstraße oder Friedrich-Legahn-Straße geprüft werden. Ampeländerungen und „4-Wege-Grün“ sind fachlich auf Rückstau, Busverkehr und Leistungsfähigkeit zu prüfen.

III. Schlussfolgerung

Das Bürgergutachten enthält sinnvolle Hinweise, ist aber kein Verkehrsgutachten, keine Parkraumanalyse, keine Einzelhandelsuntersuchung und keine belastbare Gesamtstrategie. Es darf daher nicht als Umsetzungsauftrag behandelt werden. Zunächst bedarf es eine transparenten Evaluation des Beteiligungsverfahrens auch im Hinblick auf die intendierte Zielsetzung, so wie es der Beschluss der Bezirksversammlung vorsieht.

Vor jeder Entscheidung über Verkehrsversuche, Parkplatzveränderungen oder dauerhafte Umgestaltungen braucht es fachliche Grundlagen und eine echte Beteiligung der unmittelbar Betroffenen: Bürger, Händler, Gastronomen, Praxen, Apotheken, Dienstleister, Marktbeschicker, Eigentümer, Lieferverkehre, Senioren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Unser Maßstab ist klar: Der Blankeneser Ortskern soll sicher, erreichbar, attraktiv und lebendig sein. Dafür brauchen wir vitale lokale Wirtschaft. Beteiligung ist wichtig, aber sie muss alle, die es angeht, beteiligen. Sie ersetzt keine fachliche Prüfung, keine demokratische Abwägung und keine verantwortliche politische Entscheidung.

CDU Blankenese, 18. Mai 2026