

**GRINDEL (CH).** Der Grindelhof soll wieder in beide Richtungen befahrbar sein! Der verkehrsberuhigte Grindelhof im derzeitigen Zustand mit nur einer Durchgangsfahrbahn ist goldrichtig! Die Forderungen von Befürwortern und Gegner der Öffnung des Grindelhofs für den Durchgangsverkehr in beide Richtungen prallten in der letzten Sitzung des Kernbereichsausschusses (KGA) Eimsbüttel unversöhnlich aufeinander. Das regionale Gremium hatte alle Betroffenen eingeladen, um über ihre „Erfahrungen nach dem Umbau“ zu sprechen.

Die Straße Grindelhof war 1998 nach langjähriger Diskussion verkehrsberuhigt worden. Seitdem kann sie nur noch stadtauswärts durchfahren werden. Der neue Senat beabsichtigt nun, den Grindelhof wieder für den Durchgangsverkehr in beide Richtungen zu öffnen. Vertreter von acht Institutionen waren zur KGA-Sitzung geladen worden. Rund 100 Anwohner des Grindelviertels, die nicht alle Sitzplätze fanden, verfolgten die Diskussion mit Spannung. Die Emotionen kochten mitunter hoch. Zwischenrufe waren an der Tagesordnung. Wie nicht anders zu erwarten war, sprachen sich die Vertreter des Hamburger Einzelhandelsverbandes und der Handelskammer für einen Rückbau der Einbahnstraße zwischen Grindelallee und Allende-Platz aus. Sie artikulierten damit die Forderungen vieler Geschäftsinhaber am Grindelhof. „Die Umsätze haben sich auf niedrigem Niveau stabilisiert“, faßte Ulf Kalkmann, der Geschäftsführer des Einzelhandelsverbandes, die derzeitige Lage der Ladeninhaber am Grindelhof zusammen. Seit der Verkehrsberuhigung hat sich die

Anzahl der Ladengeschäfte im Grindelhof von 72 auf 65 verringert, berichtete Dr. Klaus Harbs, der Leiter der Abteilung Stadtentwicklung der Handelskammer, der genau wie Gerd Christ vom Hamburger Taxiunternehmerverband wegen der vielen Umwege, die aufgrund der Einbahnstraßenregelung am Grindelhof gefahren werden müssen, den Rückbau des Grindelhofs forderte.

Der ADAC hat seine Einstellung zum Grindelhof dagegen korrigiert. Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club, der zu den heftigsten Kritikern der Verkehrsberuhigung zählte, meint nun, ein Rückbau sei aus finanziellen Gründen „schwerlich zu erklären“. ADAC-Vorstandsmitglied Arno Reglitzky setzte sich für mehr Parkplätze und den Bau der geplanten U-Bahnstation Johnsallee ein, um die Erreichbarkeit der Ladengeschäfte zu verbessern. Für eine Beibehaltung des derzeitigen Zustandes setzten sich die Universität, die Anwohnerinitiative Univiertel, der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) und die meisten der anwesenden Grindel-Bewohner ein. „Der Grindelhof war eine laute, gefährliche Straße mit Dauerstaus, die täglich von 20000 Autos befahren wurde. Wir wollen aber hier einkaufen und auch 'mal stehenbleiben ohne von Abgasen umnebelt zu werden“, bekräftigte Christoph Muermann, der Sprecher der Anwohnerinitiative, deren Standpunkt. Andere Anwohner erklärten, daß sie sich seit der Verkehrsberuhigung sicherer fühlen, und daß ein lebendiges Flair entstanden sei. „Der Grindelhof ist erblüht“, meinte eine Anwohnerin.

Auch unter den Studenten und Mitarbeitern der nahegelegenen Universität erfreut

sich der verkehrsberuhigte Zustand allgemeiner Beliebtheit, wie Michael Holtmann, der Baudozernent der Universität zu berichten wußte. Aber es gab auch andere Stimmen. „Autos kreisen seit der Verkehrsberuhigung im Grindelhof und machen noch mehr Dreck als vorher“, ärgerte sich ein Anwohner. „Wir müssen ständig Umwege fahren und verschmutzen die Umwelt. Außerdem wird der Verkehr verdrängt. Es gibt jetzt eine Zweiklassengesellschaft. Die erste Klasse wohnt am Grindelhof und die zweite Klasse in der Hallerstraße und in der Rothenbaumchaussee“, erboste sich die im Grindel-Viertel wohnhafte CDU-Ortsvorsitzende von Harvestehude/Rotherbaum, Frederike von der Mosel, die lautstarke Unterstützung von den Vertretern der Schill-Partei bekam. Mechthild Führbaum von der SPD lobte die Verkehrsberuhigung dagegen als einen „sehr guten Kompromiß“ und Klaus Steffen (GAL) fand, daß das Grindel-Viertel durch die Verkehrsberuhigung attraktiver geworden sei.

Ziemlich einig waren sich alle Anwesenden darin, daß die Geschäftsaufgaben am Grindelhof in den letzten Jahren nicht in jedem Fall und nicht nur auf die Verkehrsberuhigung zurückzuführen sind. Aufmerksamster Zuhörer der Debatte war der neue Bausenator Mario Metzbach von der Schill-Partei, der einen „platten Rückbau“ der Verkehrsberuhigung als „phantasielos und einfach“ ausschloß, aber auch deutlich machte, daß seine Partei nicht von der Koalitionsvereinbarung abrücken wolle. Was also wird aus dem Grindelhof? Der Bausenator sucht nach einer „intelligenten Lösung“.