



## Beschreibung Verkehrsberuhigung Ottensen

Stand: Februar 2019

### 1. Ausgangslage

Als Durchgangsstrecken identifizieren wir:

- in Ost-West-Ausrichtung:
  - Hahnenkamp und Hohenesch in Richtung Westen, anschließend nördlich durch die Bahrenfelder Straße
  - Lobuschstraße, Klausstraße, Eulenstraße, Bleickenallee nach Westen (stark frequentiert)
  - Bleickenallee, Keplerstraße, Arnoldstraße, Lobuschstraße nach Osten (stark frequentiert)
  - Bernadottestraße, Holländische Reihe, Ottenser Marktplatz in beide Richtungen
- in Nord-Süd-Ausrichtung:
  - Große Brunnenstraße
  - Rothestraße, Nöltingstraße

### 2. Zu berücksichtigende Randbedingungen

#### • **Fahrradverkehr**

Ziel ist die Verlagerung des motorisierten Durchgangsverkehrs auf alternative Verkehrsmittel und nicht auf angrenzende Hauptverkehrsstraßen. Voraussetzung für den Ausbau des Fahrradverkehrs ist eine leistungsfähige Fahrradinfrastruktur, gleich welcher baulicher Ausprägung, die künftige Entwicklungen berücksichtigt. Der Fahrradverkehr wird zunehmen, er wird sich in seiner Zusammensetzung stark verändern und noch inhomogener werden: unterschiedliche Geschwindigkeiten (durch E-Bikes) und Breiten der Fahrräder (durch Lastenräder, Anhänger). Die kommerzielle Nutzung der Fahrradinfrastruktur steht 2018 erst am Anfang: Lieferdienste, steigendes Mietangebot auch von privaten Anbietern sowie weitere Geschäftsmodelle, die die Kommerzialisierung des Fahrradverkehrs vorantreiben werden, heute aber noch nicht bekannt sind.

#### • **ÖPNV**

Auch hier: Der motorisierte Durchgangsverkehr soll auf alternative Verkehrsmittel und nicht auf angrenzende Hauptverkehrsstraßen verlagert werden. Ottensen wird insgesamt zwischen Barnerstraße im Norden und Elbchaussee im Süden auf fünf Strecken (die genannten Randstraßen nicht mitgezählt) von HVV-Bussen bedient und durchquert. Grundsätzlich befürworten wir die gute Anbindung des Stadtteils mit Bussen, daher berücksichtigen unsere vorgeschlagenen Maßnahmen die Beibehaltung der gegenwärtigen Streckenführungen auf teils engen und dicht bebauten Straßen. Allerdings wäre eine Bündelung der Buslinien auf eine kompaktere Streckenführung zu überdenken. Die Anbindung der Linienbusse an den Altonaer Bahnhof mit Fern-, Nah- und S-Bahnverkehr sowie Busbahnhof ist hervorragend und braucht nicht verändert zu werden. In dicht bebauten Stadtteilen sollte der Einsatz schadstofffreier und leiser Linienbusse in Zukunft selbstverständlich sein.

#### • **Wochenmarkt Spritzenplatz**

Die neue Verkehrsführung muss gewährleisten, dass die Marktbesucher weiterhin akzeptable Zu- und Abfahrtswege haben. Der Wochenmarkt auf dem Spritzenplatz ist an vier Tagen in der Woche

auch ein wichtiger Anlauf- und sozialer Treffpunkt für die Ottenserinnen und Ottenser und soll durch die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht eingeschränkt, sondern gestärkt werden.

- **Gewerbe, Praxen**

Ottensen ist bekannt dafür, dass das wirtschaftliche und soziale Leben auf einer bewährten und traditionellen Durchmischung von Wohnen und vielfältigem Gewerbe beruht. Die Vielfalt der Gewerbestruktur – zum großen Teil kleine, ortsansässige Unternehmen – muss erhalten bleiben. Die Interessen der Gewerbetreibenden, sei es der Einzelhandel, gastronomische Betriebe, Praxen im Gesundheitsbereich, Handwerksbetriebe – alle mit dem dazugehörigen Lieferverkehr – sollen in den geforderten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen berücksichtigt werden.

- **Fußverkehr**

Ottensen ist ein Stadtteil, der geprägt ist von kleinen Straßen und kurzen Wegen, der sich bei jedem Wetter gut zu Fuß erschließen lässt. Das Fördern der natürlichsten Art von Mobilität – nämlich zu Fuß zu gehen – lässt viele Verkehrsprobleme erst gar nicht auftreten.

### 3. Umzusetzende Maßnahmen

Zur Erläuterung des angefügten Stadtplans *Konzept Durchgangsverkehr Karte.jpg* hier die wesentlichen Punkte:

- **Maßnahmen in der Straße Hahnenkamp in Richtung Nordwesten**

Nordwestlich der Einfahrt zum Mercado-Parkhaus wird die Durchfahrt nur für HVV-Busse, Fahrradfahrer und Taxi gestattet. Damit ist der Zustand, der bis 2017 der Verkehrsberuhigung diente, wiederhergestellt. Die Aufhebung des Durchfahrtsverbots war nur durch die vorübergehende Sperrung des sog. Lessingtunnels begründet.

- **Maßnahmen in der Bahrenfelder Straße**

Der Abschnitt zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Ottenser Hauptstraße soll zum Shared Space umgestaltet werden. Die Barriere an der Ottenser Hauptstraße bleibt, so dass wie bisher dieser Abschnitt nur durch die Große Rainstraße verlassen werden kann.

Unmittelbar südlich der Ottenser Hauptstraße bis zur Mottenburger Twiete wird die Bahrenfelder Straße ebenfalls zum Shared Space oder zur Fußgängerzone umgestaltet: die Ottenser Hauptstraße, der Spritzenplatz und die Mottenburger Twiete ergeben dadurch eine zusammenhängende, fußgängergerechte Fläche zur Erreichung der Kindertagesstätten und des Spielplatzes in der Eulenstraße. Südlich des Spritzenplatzes bis zum Ottenser Marktplatz wird die Bahrenfelder Straße zur Einbahnstraße in Richtung Süden.

- **Maßnahmen in der Ottenser Hauptstraße bis zur Reitbahn**

Die Fußgängerzone erstreckt sich künftig über die ganze Länge – vom Bahnhof bis zum Ende der Ottenser Hauptstraße, Höhe Große Brunnenstraße. Die Querung der Ottenser Hauptstraße durch den motorisierten Individualverkehr in Süd-Nord-Richtung (Rothestraße, Nöltingstraße) bzw. Einfahrt von der Mottenburger Straße wird durch Barrierevorrichtungen verhindert. Bei der Reitbahn wird zum Shared Space.

- **Maßnahmen zur Erreichbarkeit des Spritzenplatzes durch Marktbeschicker**

Die Anfahrt von Osten durch Lobuschstraße und Am Felde, über die Erzbergerstraße auf den Spritzenplatz ist gewährleistet. Die Abfahrt erfolgt nach Süden über die Bahrenfelder Straße, dann entweder über Lobuschstraße oder den Ottenser Marktplatz bis zur Max-Brauer-Allee. Teilweise ist die Abfahrt durch die Ottenser Hauptstraße (Sondererlaubnis Fußgängerzone) nach Westen ebenfalls möglich.

- **Maßnahmen im Straßenzug Lobuschstraße, Klausstraße, Eulenstraße, Bleickenallee nach Westen (identisch mit dem Verlauf der Veloroute 1 nach Westen)**

Die durchgängige Durchfahrt für Linienbusse und Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer bleibt erhalten, ebenso die bestehende Einbahnstraßenregelung.

Westlich der Einmündung der Kleinen Brunnenstraße wird eine flexible Barrierevorrichtung dafür sorgen, dass der motorisierte Individualverkehr nicht durchfahren kann. Linienbusse, Einsatzfahrzeuge, Stadtreinigung werden mit den üblichen Vorrichtungen ausgestattet, um die Barriere beim Herannahen zu öffnen.

Alternativ zu einer mechanischen Lösung kann hier auch eine rein elektronische Lösung dieselbe Aufgabe übernehmen: Erfassung derjenigen Kfz, die trotz eindeutigen Hinweis das Durchfahrtsverbot missachten. In der belgischen Stadt Gent wird das erfolgreich praktiziert, die Kamera ist mit einer Software zur Erkennung der Zulassungsschilder ausgestattet. Wir sehen darin keine verdachtsunabhängige Massenüberwachung, da niemand ohne Grund erfasst wird.

Die Standortwahl für die Barrierevorrichtung ist unter dem Gesichtspunkt getroffen worden, dass alle Anwohnerinnen und Anwohner der Eulenstraße sowie der nördlich angrenzenden Straßenzüge ihre Wohnung auch mit einem Auto erreichen können. Dasselbe gilt für die vorhandenen Garagen in der Eulenstraße.

Die Eulenstraße kann unmittelbar vor der Barriere durch die Kleine Brunnenstraße und Rothestraße verlassen werden, die Ausfahrt aus Ottensen erfolgt über die Arnold- und Lobuschstraße. Die Eulenstraße kann vorher schon durch die Rothestraße nach Süden verlassen werden und die Ausfahrt aus Ottensen erfolgt ebenfalls über Arnold- und Lobuschstraße.

- **Maßnahmen im Straßenzug Bleickenallee, Keplerstraße, Arnoldstraße, Lobuschstraße nach Osten (identisch mit dem Verlauf der Veloroute 1 nach Osten)**

Die Durchfahrt für Linienbusse und Fahrradfahrer bleibt erhalten, ebenso die bestehende Einbahnstraßenregelung. Auch hier wird wieder eine flexible Barrierevorrichtung bzw. elektronische Lösung wie im vorigen Abschnitt dafür sorgen, dass der motorisierte Individualverkehr nicht durchfährt. Die Barrierevorrichtung wird auf der Kreuzung Arnoldstraße / Rothestraße / Keplerstraße installiert. Linienbusse können beim Herannahen die Barrierevorrichtung öffnen und somit aus der Keplerstraße kommend nach Osten in die Arnoldstraße abbiegen, der motorisierte Individualverkehr aus der Keplerstraße muss hingegen nach Westen in die Arnoldstraße abbiegen, die weitere Ausfahrt erfolgt über die Bernadottestraße zum Hohenzollernring bzw. zur Elbchaussee über die Große Brunnenstraße.

Von der Keplerstraße kommend ist die Einfahrt in die Rothestraße nicht möglich, da diese zwischen Arnoldstraße und Holländischer Reihe eine Einbahnstraße in Richtung Norden wird.

Zum Parkraumangebot in der Keplerstraße: s. unten Punkt „Maßnahmen im Zuge des Ausbaus der Veloroute 1“.

- **Maßnahmen im Straßenzug Bernadottestraße, Holländische Reihe, Ottenser Marktplatz in beide Richtungen**

Dieser Straßenzug weist einen breiteren Straßenquerschnitt auf als die zuvor genannten. Die Führung der Linienbusse in beide Richtungen wird beibehalten. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer können weiterhin in beide Richtungen durchfahren.

Für den motorisierten Individualverkehr hingegen werden einzuführende Einbahnstraßenregelungen dafür sorgen, dass man überall hinkommt, aber dass das Durchfahren in diesem Straßenzug nicht mehr möglich ist:

- Bernadottestraße westlich der Fischers Allee: keine Einbahnstraßenregelung
- Bernadottestraße zwischen Fischers Allee und Großer Brunnenstraße: wird Einbahnstraße in Richtung Westen

- Holländische Reihe zwischen Großer Brunnenstraße und Rothestraße: wird Einbahnstraße in Richtung Osten
- Holländische Reihe zwischen Rothestraße und Klopstockplatz: keine Einbahnstraßenregelung
- Ottenser Marktplatz bis zum Platz der Republik: keine Einbahnstraßenregelung

Auch die Zu- und Abfahrt von diesem Straßenzug nach Süden zur Elbchaussee wird durch Einbahnstraßen geregelt, die Elbchaussee bleibt in beide Fahrtrichtungen befahrbar.

- Fischers Allee: keine Einbahnstraßenregelung in diesem engen Abschnitt
- Susettestraße: keine Einbahnstraßenregelung in dieser engen Straße
- Große Brunnenstraße: wird in diesem Abschnitt zur Einbahnstraße in Richtung Süden
- Rothestraße: bleibt in diesem Abschnitt Einbahnstraße in Richtung Norden

- **Maßnahmen in der Großen Brunnenstraße**

Die Kreuzung mit der Eulenstraße wird entsprechend der uns bekannten Planung zur Veloroute 1 (Stand vom 3. Mai 2018) umgestaltet, so dass der von Süden kommende Teil deutlich nach Westen verschwenkt wird und eine Durchfahrt geradeaus in den nördlichen Teil der Großen Brunnenstraße unmöglich wird.

Im Abschnitt nördlich der Ottenser Hauptstraße ist eine sichere Fahrradverkehrsführung einzurichten, die den Bedürfnissen der zahlreichen Kinder auf dem Schulweg gerecht wird.

- **Maßnahmen im Straßenzug Rothestraße, Nöltingstraße**

Durch die bereits erwähnten Barrieren zur Ottenser Hauptstraße wird die Durchfahrt unterbrochen.

- **Maßnahmen im Zuge des Ausbaus der Veloroute 1**

Die Planungen zum Ausbau der Veloroute 1 (Abschnitt Max-Brauer-Allee bis Fischers Allee, Stand vom 3. Mai 2018) sind uns bekannt. Grundsätzlich befürworten wir den Ausbau.

Wir fordern aber ausdrücklich, die Leistungsfähigkeit der Veloroute 1 auf die absehbaren Erfordernisse der Zukunft auszurichten. Kritisch sehen wir im gegenwärtigen Planungsentwurf, dass dem Fahrradverkehr keine erkennbare Priorität gegenüber dem heutigen Autoverkehr einschließlich Parkraum eingeräumt wird. Da sich zudem die Veloroute 1 im genannten Abschnitt den vorhandenen, teils knappen Straßenraum mit häufig verkehrenden Linienbussen teilt, wird das heutige Parkraumangebot nicht zu halten sein, insbesondere dort, wo beidseitig das Parken vorgesehen ist (dies betrifft besonders die Keplerstraße).

*Anmerkung Stand Februar 2019: die inzwischen mehrfach überarbeitete Planung des Bezirks sieht in der Keplerstraße und auch anderswo nur noch einseitiges Parken zu Gunsten von Radfahrstreifen vor.*

Die auch von der Stadt und vom Bezirk angestrebte Zunahme des Fahrradverkehrs wird deutlich mehr Verkehrsraum für Fahrräder erfordern. Die oben dargelegte Unterschiedlichkeit des Fahrradverkehrs wird dies verstärken.

Ausreichende Abstellmöglichkeiten für den Quell- und Zielverkehr sind auf zeitgemäßem Standard einzurichten. Fahrradbügel sind zu wenig, erst durch das Aufstellen von abschließbaren Fahrradstellanlagen für Bewohnerinnen und Bewohner von Mietwohnungen wird sich die Zahl von guten, verkehrstüchtigen und gerne benutzten Fahrrädern im Viertel erhöhen.