

Eingabe an den Verkehrsausschuss Altona

Forderungen der OTTENSER GESTALTEN zur Objektplanung Ottenser Hauptstraße/ Bahrenfelder Straße Februar 2023

Parallel an
Bezirksamtsleiterin Frau von Berg, Projektteam und Beirat freiRaum Ottensen
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses Altona,
seit Ende 2022 läuft die Objektplanung für die Ottenser Hauptstraße/ Bahrenfelder Straße auf Basis des von der Bezirksversammlung am 25.05.2022 beschlossenen Konzeptes. Die OTTENSER GESTALTEN haben zu diesem Konzept erheblich beigetragen und tragen es im Grundsatz mit. Die Chancen für einen Erfolg liegen nun im Detail, also in der Objektplanung und dem weiteren Prozess.

Wir möchten mit dieser Eingabe ihre Zustimmung für die folgenden Ideen und Forderungen der OTTENSER GESTALTEN gewinnen.

- 1. Umbau der Ottenser Hauptstraße zu einer Baumallee mit fußgängerfreundlichem Straßenbelag und barrierefrei zu queren durch Anhebung des heutigen Straßenniveaus**
- 2. Mindestbreite von 2.50 m für eine frei begehbare Fläche vor den Häuserfassaden (ohne Außengastronomie, Fahrradstellplätze, Stadtmöbel, etc.)**
- 3. Erprobung der künftigen Nutzungsaufteilung im Sommer 2023 mit farblichen Markierungen**
- 4. Nach dem Umbau 2025 Durchführung einer Probephase für KFZ-Zufahrt zur Ottenser Hauptstraße ohne zeitliche Einschränkungen und ohne Poller**
- 5. Kurzfristige Auftragsvergabe für eine begleitende Studie zu den Verkehrsdaten Vorher- Nachher und den qualitativen Veränderungen**
- 6. Gestaltung des Ottenser Kreuz als Gemeinschaftsfläche ohne markierten Fahrradweg (shared space)**
- 7. Einrichtung eines interaktiven Info-Points am Spritzenplatz**

Einen Vorschlag zur künftigen gerechten Aufteilung der Ottenser Hauptstraße haben wir in zwei Skizzen beigefügt, die den Querschnitt der Straße und ihre künftigen Nutzungen zeigen.

Erläuterung und Begründung:

1. Grüne Flaniermeile Ottensen

Eine Baumallee soll künftig den Charakter der Straße prägen!

Statt wie bisher nur 4 Hainbuchen (gepflanzt 2006) sollen in der Ottenser Hauptstraße mindestens 20 Bäume stehen, die dem Klimawandel standhalten. Diese Bäume werden dem Raum ein völlig neues Aufenthaltserlebnis und Schatten geben. Jeder Baum wird mit einem erweiterten Sitz-/ Spielraum kombiniert.

Mit einer optisch auffälligen Gestaltung soll ab Spritzenplatz / Ecke Bahrenfelder Straße bis zum Ende der Ottenser Hauptstraße / Gr. Brunnenstraße folgendes Signal an ALLE vermittelt werden.

Hier beginnt ein besonderer Raum mit besonderen Regeln, in der die Fußgänger*innen den Vorrang haben!

Der öffentliche Raum soll fußgängerfreundlich, barrierefrei sowie radfahrfreundlich sein. Das erfordert ein gleiches Höhenniveau über die gesamte Breite durch Anhebung der derzeit abgesenkten Straße auf das Niveau des Gehweges. Ein Beispiel dafür ist der Abschnitt Ottenser Hauptstraße gegenüber dem Mercado vor der Back-Factory mit dem geschnittenen Kopfsteinpflaster. Bei Einfahrt von KFZ in diese Zone ergibt sich daher künftig eine Bodenschwelle als fühlbares Signal rücksichtsvoll und langsam zu fahren.

Ein Materialwechsel beim Bodenbelag, zum Beispiel für eine Fahrgassenmarkierung/ Sondernutzung, ist denkbar. Geschliffenes Kopfsteinpflaster – wie auch andernorts in Ottensen verwendet - würde den historisch-atmosphärischen Charakter dieser Straße erhalten. Das wird von vielen gewünscht und schafft Akzeptanz.

2. Wir schaffen Platz (siehe Skizze)

Die Aufteilung der Flächen soll mehr Gerechtigkeit schaffen. Der große Gewinn soll messbar in einem größeren Flächenanteil für Fußgänger*innen liegen. Dieser Raum soll mit den Erdgeschossen verbunden sein, um einen guten Zugang zu den Geschäften zu bieten und auch als Flaniermeile zu funktionieren. Deshalb soll es entlang der Häuser einen **barrierefreien** Bewegungsraum für Fußgänger*innen von mind. 2,5 m Breite sowie viele niveaugleiche Querungsmöglichkeiten zur anderen Häuserseite geben.

Der Raum zwischen den Häusern ist insgesamt 14 m breit.

In dieser dicht bebauten, bewohnten grünen Flaniermeile sollen sich in den Erdgeschossen weiterhin vielfältige Läden, Gastronomien und Dienstleistungen finden. Die damit verbundenen Außennutzungen wie Fahrradparken, Lieferzonen, Sitzinseln, Außengastronomie, Müllbehälter sollen sich in einer ca. 2.75 m breiten Streifen aufreihen.

Eine markierte Fahrgasse in der Mitte von ca. 3,50 bietet Platz für den Einrichtungsverkehr für KFZ und Zweirichtungsverkehr für Fahrräder. Den Straßenquerschnitt und die geplanten Sondernutzungen im Außenbereich haben wir in zwei beiliegenden Skizzen dargestellt. Die gelb markierten ‚flexiblen‘ Flächen bieten noch Raum für weitere Ideen und künftige Anpassungsmöglichkeiten an neue Bedarfe.

Wir ALLE, Passanten, Gewerbetreibende, Anwohner*innen, teilen uns diesen Raum. Wir nehmen dabei besondere Rücksicht auf die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen und auf Ruhebedürfnisse der Anwohner*innen.

Die heutige Außengastronomie soll nicht wesentlich erweitert werden (max. < 10 % der Fläche). Es werden keine Kioske/ Lebensmittelmärkte mit Öffnungszeiten nach 21 Uhr genehmigt.

3. Besser probieren statt zementieren

Mit fortschreitender Detailplanung soll die künftige Flächenaufteilung mit Hilfe farblicher Markierungen im Sommer 2023 erprobt werden. Wir nehmen uns die Zeit, die Aufteilung zu veranschaulichen, breit zu diskutieren und fein zu justieren. Die Erfahrung vieler anderer Städte zeigt uns, dass sich

diese Vorgehensweise gut bewährt hat, Konflikte entschärft und kostspielige Korrekturen nach Umbau vermeiden hilft.

4. Vernunft und Kreativität - statt Bürokratie?

Die Anlässe für eine Einfahrt in die OH sind erfahrungsgemäß zu vielfältig, um sie in einem bürokratischen Verfahren **unkompliziert** für alle Betroffenen zu regeln. Die Konflikte zu diesem Thema sind seit langem bekannt und drohen weiter zu eskalieren. Lieferzeiten zu steuern, ist für Kleingewerbe/ Gastronomie kaum machbar. Einen Schrank oder eine Kiste aus- und einzuladen, sollte auch für Anwohner ohne bürokratischen Aufwand möglich bleiben. Zudem sind die im Konzept vorgesehenen Lieferzeiten zwischen 23 Uhr bis 11 Uhr für Anwohner*innen lärmtechnisch stärker belastend. Deshalb wollen wir ausprobieren, ob sich mit Gestaltung eine gute Akzeptanz für die verkehrsberuhigte Geschäftszone ohne zeitliche und bauliche Barrieren schaffen lässt.

Die Zufahrt mit KFZ ohne zeitliche Begrenzung und Ausnahmegenehmigung in dieser Probephase bleibt für gewerbliche und private Anlieferung/ Abholung und für Handwerker, anders als im Konzept vom Mai 2022 vorgesehen, erlaubt.

Dies setzt voraus, dass der heutige Durchgangsverkehr in der Ottenser Hauptstraße durch **gleichzeitige** Umgestaltung der Gr. Brunnenstraße zur Einbahnstraße unterbunden wird (Ausrichtung der Einbahnstraße nach Süden zum Platz Bei der Reitbahn). Das beschlossene Konzept sieht diese Maßnahme bereits vor.

Mit einem noch zu entwickelndem, praktikablen und umweltfreundlichem Lieferkonzept für Otten- sen werden wir in absehbarer Zukunft die KFZ-Zufahrten in die Ottenser Hauptstraße weiter reduzieren können.

5. Vorbild dank Fakten

Wir brauchen Fakten, wenn Ottensen künftig ein gelungenes Beispiel der Mobilitätswende auch für andere Stadtteile und Städte werden soll. Wir brauchen sie, um die Veränderung auch sachlich diskutieren und um informieren zu können. Wir wollen wissen, ob sich die Anzahl von KFZ, Fußgänger*innen, Radfahrenden in der Ottenser Hauptstraße und Umfeld verändern. Wie ist die öffentliche Meinung zur Aufenthaltsqualität – was ist besonders gelungen oder auch nicht gelungen? Sind im Stadtteil anderswo Probleme entstanden? Haben Einzelhandel und Gastronomie profitiert? Ist Barrierefreiheit praktisch gelungen? Wir fordern JETZT den Beginn einer wissenschaftlichen Studie, um auch Vergleichsdaten Vorher-Nachher zu erheben. Fehlende Finanzierung ist kein gutes Gegenargument - dafür werden sich sicher Fördermittel finden.

6. Ottenser Kreuz – ein freundlicher Begegnungsraum

Die Fläche zwischen der Ottenser Hauptstraße und dem nördlichen Teil der Bahnenfelder Straße wird als Ottenser Kreuz bezeichnet. Hier kreuzen sich die Wege vieler Menschen, die zum Bahnhof, zum Markt, zur Sparkasse oder anderswo hinwollen. Es ist ein hochfrequentierter Begegnungsraum. Auf keinen Fall verträgt sich dies mit einem Vorrecht für Radfahrende, wie jetzt ein markierter Fahrradweg suggeriert. Jede muss hier auf jeden Rücksicht nehmen und das heißt Schritttempo oder schieben. Aktuell ist der Raum sehr ungepflegt und mit Müllbehältern, Fahrrädern und Lieferfahrzeugen vollgestellt und blockiert. Auch hier soll der Gehweg freigehalten werden. Fahrräder und Stadträder können auf jetzige KFZ-Stellplätze verlagert werden. Die Bronzestatue und die Bäume sollen bleiben.

7. Mitwirken statt Klagen

Die Beteiligung der Öffentlichkeit soll sich nicht auf einen Beirat, eine Website beschränken noch hat sie sich mit Erfahrungen und Daten aus dem Projekt *Ottensen Macht Platz* im Sommer 2019 erledigt. Sie ist als permanente Begleitung des Prozesses aktiv, vielfältig, mit breiter Ansprache und offenen Beteiligungsangeboten - insbesondere seitens des Bezirksamtes – zu gestalten. Das ist bisher nicht ausreichend gelungen und sollte nun verbessert werden. Wir schlagen daher vor, am Spritzenplatz bis zum Abschluss des Umbaus Info-Point zu schaffen, an dem alle Informationen transparent, interaktiv, zeitweise mit anwesenden Ansprechpersonen jederzeit zugänglich sind.