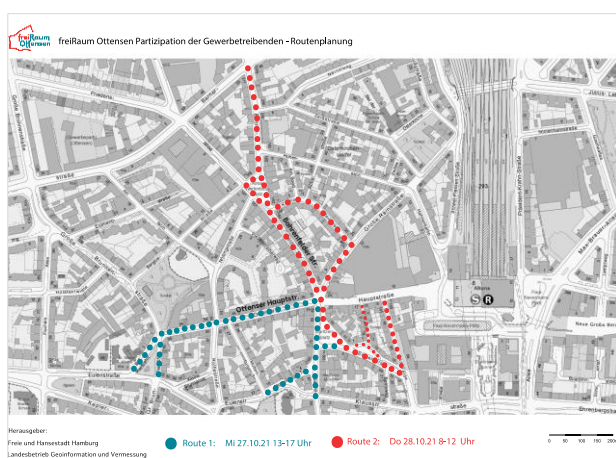


FREIRAUM OTTENSEN – AUFSUCHENDE BETEILIGUNG DER GEWERBETREIBENDEN

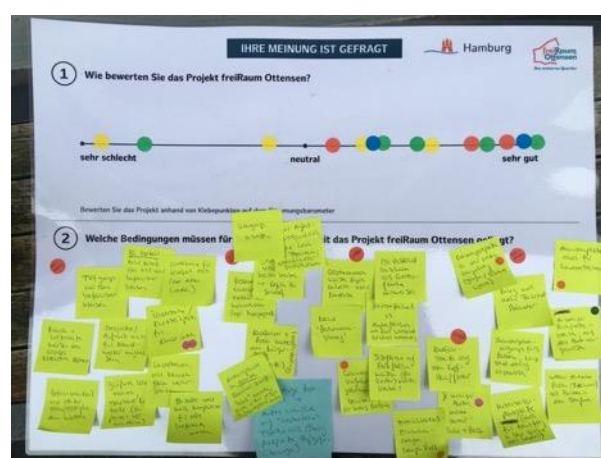
Vorgehen

- Befragung der Gewerbetreibenden durch aufsuchende Beteiligung vor Ort
- Ankündigung durch das Verteilen von Flyern ca. 1 Woche im Voraus durch das Bezirksamt Altona und über einen E-Mail-Verteiler der Handwerkskammer Hamburg. Auf den Flyern waren 6 Fragen zum Lieferverkehr abgedruckt, die auch schon vor Durchführung der Beteiligung beantwortet und digital eingereicht werden konnten.
- Durchführung an zwei Werktagen in zwei verschiedenen Zeitfenstern à 4 Stunden (Mittwoch, 27.10., 13-17 Uhr und Donnerstag, 28.10., 8-12 Uhr)
 - So Beteiligung unterschiedlicher Gewerbe möglich (Handwerk, Gastronomie, Einzelhandel)
- Befragung entlang einer zuvor festgelegten Route in jeweils drei Befragungsteams (s.u.)
- Ergebnissicherung auf einem „Beteiligungsboard“ (s.u.) und durch ausgefüllte Umfrage auf dem Flyer
 - Stimmungsbarometer zur Abfrage der allgemeinen Meinung zum Projekt
 - Sammlung von Bedarfen und Anmerkungen auf Post-Its
 - Verortung von Anregungen/ Problemen auf einer separaten Karte (wurde nur wenig genutzt)
 - Beantwortung der auf dem Flyer abgedruckten Fragen

Routenplanung



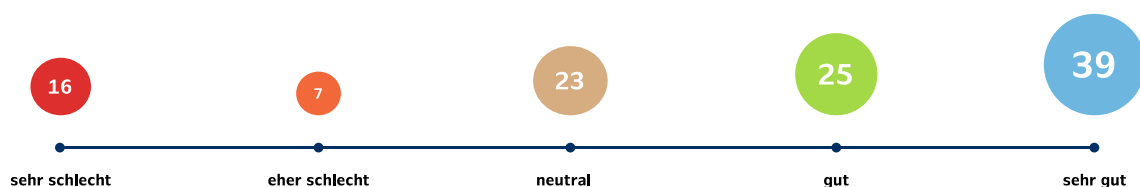
Beteiligungsboard



Rücklauf

- 108 Fragebögen wurden ausgefüllt (vor allem während der Befragung, teilweise auch Zusendung vor/nach der Befragung vor Ort)
- Der größte Teil der aufgesuchten Gewerbebetriebe entlang der Route war gesprächsbereit und hat sowohl den Fragebogen ausgefüllt als auch weitere Bedarfe, Wünsche, Kritik formuliert. Nur wenige hatten kein Interesse bzw. haben nur den Fragebogen entgegengenommen, um ihn ggf. zu einem späteren Zeitpunkt auszufüllen und zuzusenden.
- Einige Gewerbetreibende konnten aufgrund außerhalb des Befragungszeitraums liegender Öffnungszeiten nicht befragt werden.
- Auf Anfrage wurde mit einem großen im Projektgebiet ansässigen Arbeitgeber ein Gesprächstermin vereinbart, um die Anregungen des Unternehmens gezielt aufzunehmen. Das Unternehmen kritisierte vor allem die mangelnde Beteiligung im Rahmen des Pilotprojekts „Ottensen macht Platz“ und betonte die speziellen Bedarfe des Unternehmens in Bezug auf den Lieferverkehr.
- Zusätzlich zur Befragung vor Ort wurde Kontakt zum Center-Management eines im Projektgebiet befindlichen Einkaufszentrums aufgenommen, um die Bedarfe [Anlieferung vieler Einzelhändler im Verbund] des Einkaufszentrums in einem gesonderten Gespräch ebenfalls aufzunehmen.
- Im Anschluss an die Beteiligung kritisierte ein Gewerbetreibender im Gebiet, nicht aufgesucht und befragt worden zu sein. Diesem wurde ebenfalls ein Gesprächstermin per Telefon angeboten bzw. die Möglichkeit gegeben, die Fragen auf dem Flyer noch nachträglich zu beantworten und Anmerkungen per E-Mail einzubringen.
- Insgesamt ist die ausgeprägte Gesprächsbereitschaft sowie die überwiegend positive Einstellung gegenüber dem Projekt „freiRaum Ottensen“ herauszustellen, die auf dem Stimmungsbarometer festgehalten werden konnte (s.u.).

Frage: Wie bewerten Sie das Projekt „freiRaum Ottensen“?

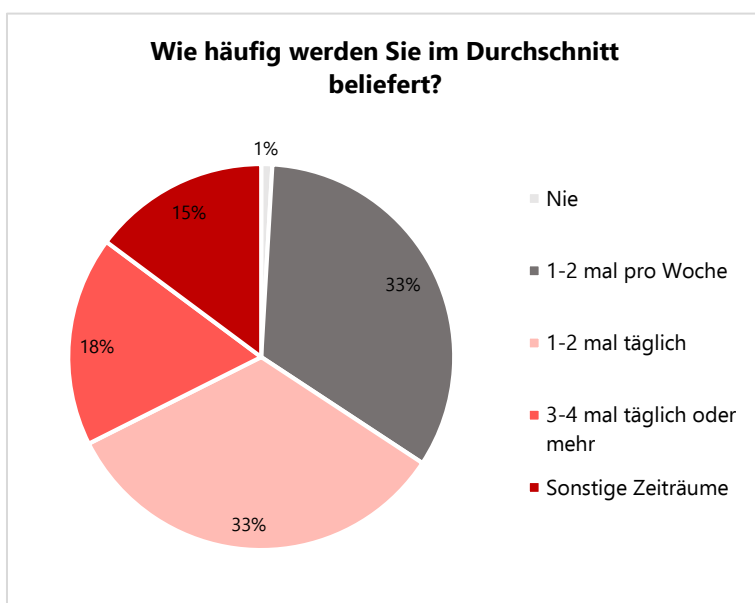


Zentrale Aussagen, Themenschwerpunkte

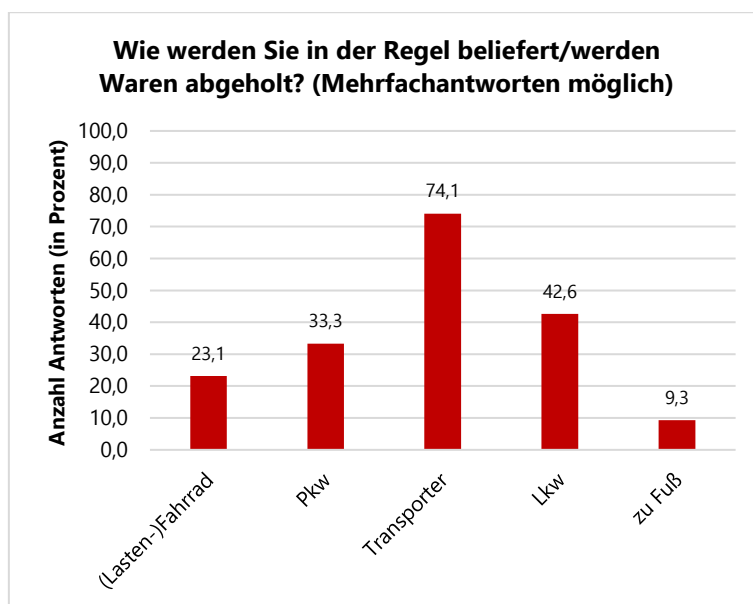
- **Zulieferung:** Die Zulieferung muss weiterhin gewährleistet werden. Optimalerweise kann diese flexibel und nicht nur in einem festgelegten Zeitfenster erfolgen, da Lieferzeiten teilweise nicht ausreichend geplant werden können bzw. Anlieferungen zu bestimmten Gewerben (z.B. Apotheken) jederzeit möglich sein sollten. Ladezonen sollten großflächiger angelegt werden, sodass auch eine gleichzeitige Belieferung durch mehrere Fahrzeuge möglich ist. Eine alternative Zulieferung (z.B. durch Lastenräder) ist für einige Gewerbetreibende denkbar, andere (vor allem solche mit großen Warenmengen und schwerer Ware) sehen hier keine Alternative.
- **Autoverkehr:** Einige bewerten die Reduktion des Autoverkehrs besonders positiv („Je weniger Autos, desto besser“) und versprechen sich mehr Ruhe, Raum für andere Nutzungen und unter Umständen mehr Laufkundschaft. Andere haben Angst vor Umsatzeinbußen, wenn die Anfahrt mit dem Auto nicht möglich ist.
- **Parkraum:** Kund*innen müssen das Gewerbe noch problemlos erreichen können. Hierfür muss ausreichend Parkraum zur Verfügung gestellt werden. Dieser könnte z.B. in Parkhäusern außerhalb des Projektgebiets zur Verfügung gestellt werden und sollte bestenfalls kostengünstig bzw. zum Beispiel für Mitarbeitende kostenlos sein. Insbesondere für Läden, die schwere und sperrige Waren anbieten, ist zudem die Einrichtung von Kurzzeitparkzonen für Kund*innen wünschenswert. Einige Kund*innen bzw. Anwohner*innen sind auf die Zufahrt ins Projektgebiet angewiesen (u.a. mobilitätseingeschränkte Personen). Für diese muss die Zufahrt ermöglicht und Parkraum zur Verfügung gestellt werden.
- **ÖPNV:** Als Alternative zum individuellen Autoverkehr sollte der ÖPNV gestärkt und günstiger/kostenlos angeboten werden.
- **Orientierung:** Die allgemeine Orientierung im Gebiet (v.a. für Ortsfremde) muss verbessert werden. Der „Schilderwald“ und die vielen Einbahnstraßen führen teilweise zur Verwirrung.
- **Außenflächen:** Außenflächen müssen erhalten bzw. ausgeweitet werden. Hier müssen verschiedene Ansprüche (z.B. Barrierefreiheit, Gastronomie, gesetzliche Vorgaben) miteinander in Einklang gebracht werden.
- **Rad-/Rollerverkehr:** Für Rad- und Rollerfahrende müssen Straßenflächen so aufbereitet werden, dass ein angenehmes Fahren ermöglicht und das Ausweichen auf den Bürgersteig verhindert wird (z.B. durch Fahrstreifen). Die Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern sollten ausgeweitet werden (ggf. überdacht, Fahrradparkhaus).
- **Atmosphäre:** Ein respektvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen muss gewährleistet werden. Negative Ereignisse wie solche während der Laufzeit des Pilotprojekts (z.B. Straßenblockaden, Werfen von Eiern, Beleidigungen) sollen sich nicht wiederholen.
- **Durchmischung:** Die Diversität des Quartiers (v.a. in Bezug auf die unterschiedlichen Angebote) soll erhalten bleiben.

- **Rechtlicher Rahmen:** Gesetzliche Vorgaben und die Vergabe von Genehmigungen (z.B. zur Nutzung des öffentlichen Raums vor den Geschäften, zur Einhaltung der Nachtruhe durch Gastronomiebetriebe) müssen stärker kontrolliert bzw. gerechter vergeben werden.

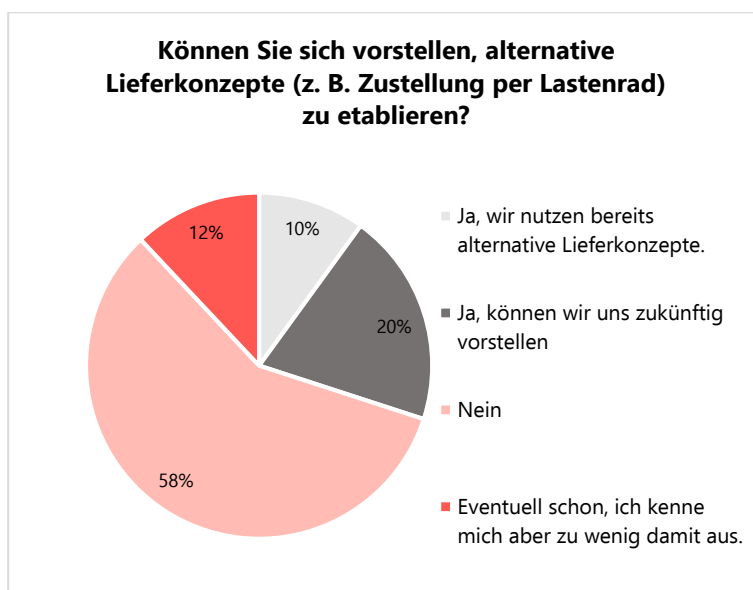
Auswertung der Fragebögen



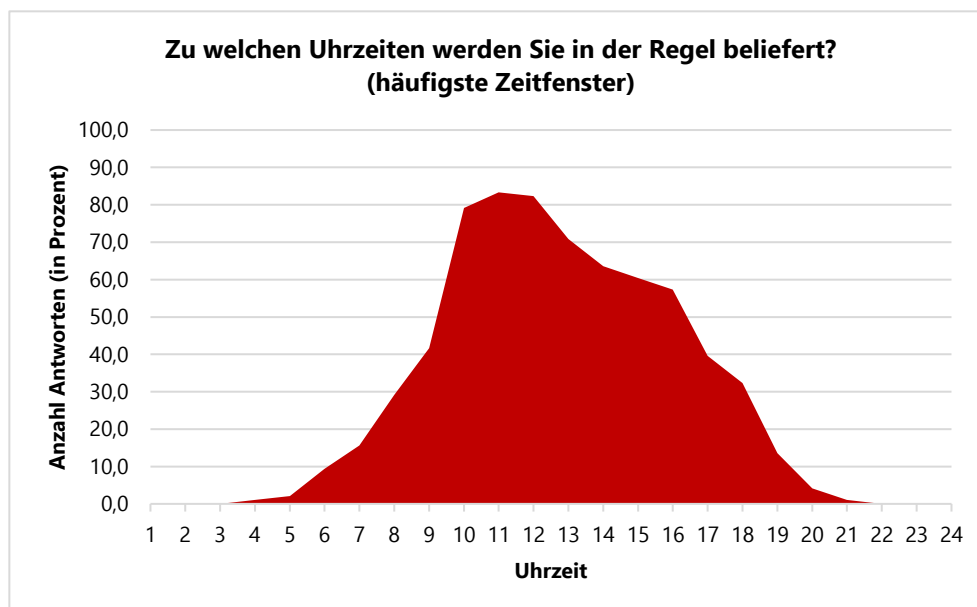
- Alle 108 befragten Gewerbe gaben eine Antwort auf diese Frage.
- Zwei Drittel der befragten Gewerbe werden 1-2-mal pro Woche oder 1-2-mal täglich beliefert.
- 18% der Befragten gaben an, 3-4 mal täglich oder öfter beliefert zu werden
- Ein Anteil von 15% der befragten Gewerbe fand sich in den Antwortkategorien nicht wieder.
Darunter finden sich Gewerbe, die entweder öfter pro Woche oder Tag oder seltener (z. B. wenige Male pro Monat) beliefert werden.



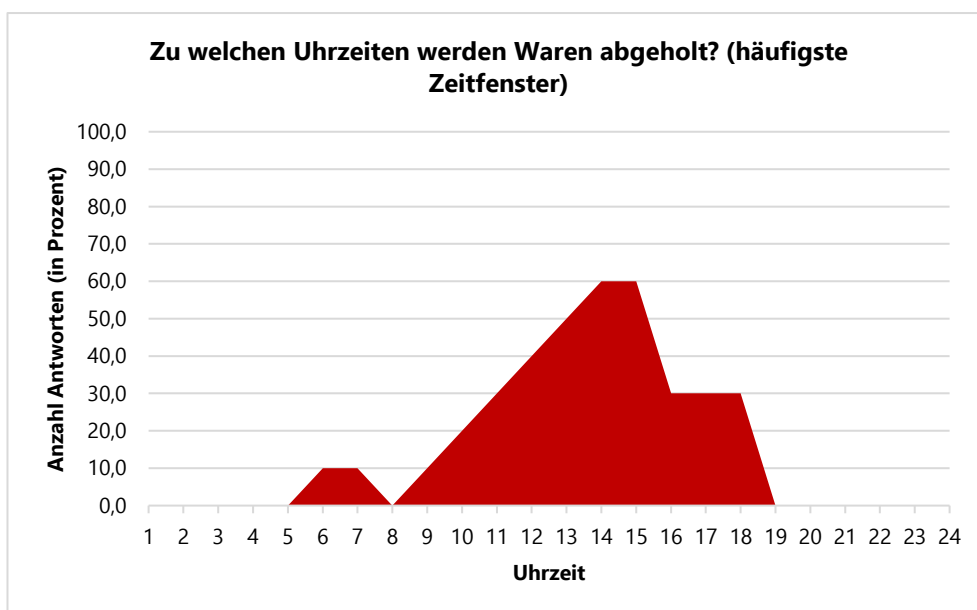
- Alle 108 Gewerbe gaben eine Antwort auf diese Frage.
- Die meisten der befragten Gewerbe (ca. 75%) werden mit dem Transporter beliefert/Waren abgeholt. Mehr als 40% der befragten Gewerbe werden mit dem LKW, ca. ein Drittel mit dem Pkw beliefert bzw. werden mit diesen Transportmitteln Waren abgeholt.
- Nicht motorisierte Transportmittel (Fahrrad (23%) und zu Fuß (9%)) werden deutlich weniger häufig genutzt als motorisierte Transportmittel (Pkw (33%), Transporter (74%), Lkw (43%).
- Ca. 10 % der befragten Gewerbe machten zusätzliche Anmerkungen (z. B. Spezifizierung der Häufigkeit der Nutzung der jeweiligen Transportmittel oder Hinweise auf Anlieferungen durch Paketdienste).



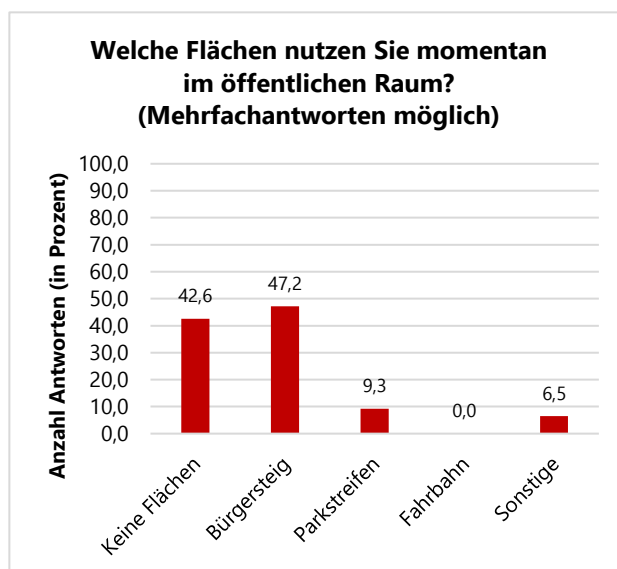
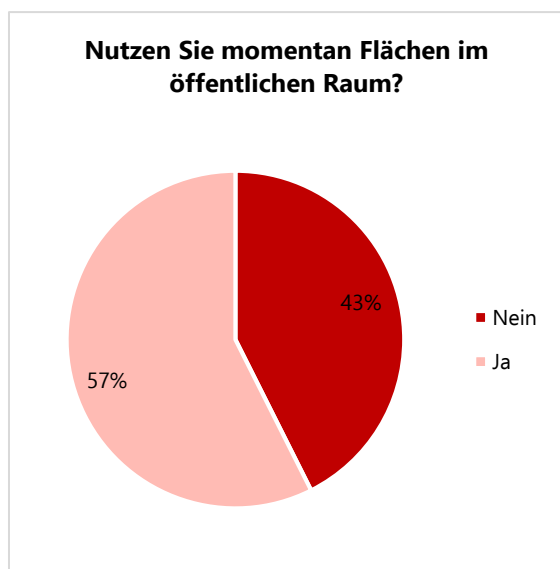
- 100 von 108 befragten Gewerben gaben eine Antwort auf diese Frage. Die acht Gewerbe, die diese Frage nicht beantworteten, begründeten dies mit mangelnder Kenntnis alternativer Lieferkonzepte oder zeigten sich gleichgültig gegenüber solchen Konzepten. Fast 60 % der Gewerbe, die diese Frage beantworteten, können sich nicht vorstellen, alternative Lieferkonzepte zu etablieren. Viele fragten, ob andere die Waren z. B. mit dem Lastenrad zu ihnen transportieren würden oder die Geschäfte dies selbst übernehmen müssten. Viele äußerten Zweifel gegenüber der Realisierbarkeit alternativer Lieferkonzepte (Grund u.a.: Größe der Waren und Umfang der Lieferungen)
- 20% der Gewerbe, die eine Antwort auf diese Frage gaben, können sich zukünftig vorstellen, alternative Lieferkonzepte zu etablieren. Einige merkten an, dass dies jedoch abhängig vom Umfang der Lieferung und Größe der Waren sei und ggf. nur für die Anlieferung bzw. Abholung der Waren funktionieren könne.
- 10% der Gewerbe, die diese Frage beantworteten, nutzen bereits alternative Lieferkonzepte.
- Etwas mehr als 10% der Gewerbe, die diese Frage beantworteten, zeigten sich grundsätzlich offen gegenüber alternativen Lieferkonzepten, gaben jedoch an, sich zu wenig damit auszukennen.

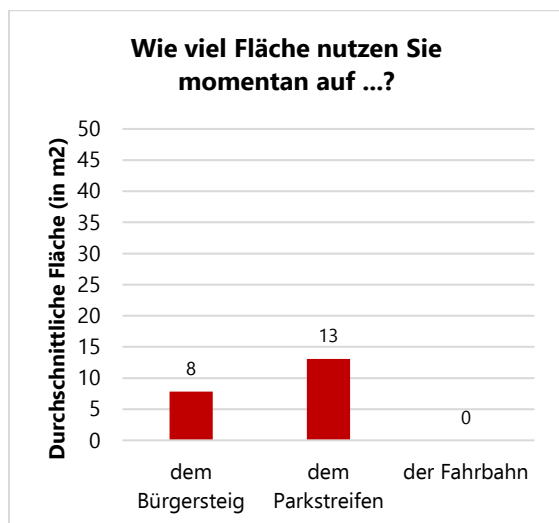


- 89 der 108 befragten Gewerbe beantworteten diese Frage. Sieben weitere Gewerbe machten unspezifische Angaben (vormittags/nachmittags), die entsprechend kodiert wurden und nachträglich die obige Darstellung eingeflossen sind.
- Ein Gewerbe beantwortete die Frage gar nicht, elf weitere gaben an, dass die Anlieferungszeiten so unterschiedlich sind, dass sie zu dieser Frage keine Auskunft geben können.
- Die Gewerbe, die diese Frage beantworteten, werden hauptsächlich im Zeitraum 4.00 bis 21.00 Uhr beliefert.
- Mehr als die Hälfte der Gewerbe, die diese Frage beantworteten, werden hauptsächlich im Zeitraum 10.00 bis 16.00 Uhr beliefert.
- Die meisten Gewerbe (ca. 80 %), die diese Frage beantworteten, werden hauptsächlich im Zeitraum 10.00 bis 12.00 Uhr beliefert.
- Grundsätzlich: Die Anlieferung erfolgt zu sehr breiten Zeitfenstern. Sie häuft sich sowohl vormittags und mittags als auch nachmittags.

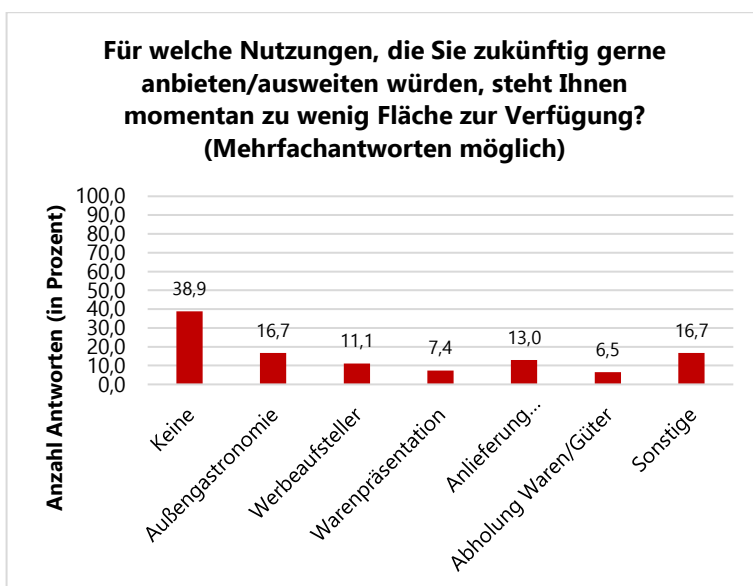
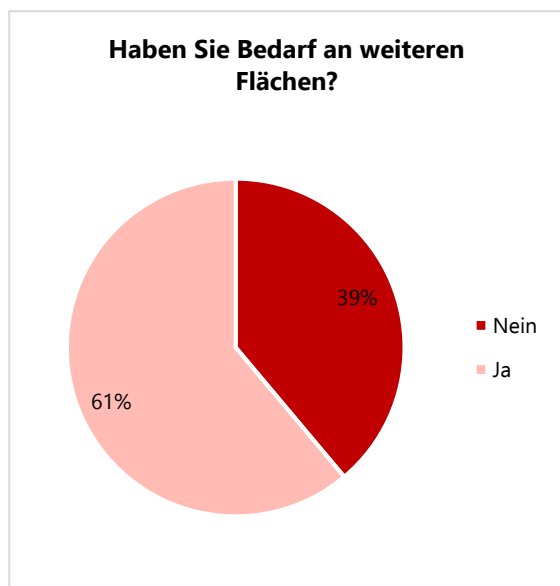


- Nur zehn der befragten Gewerbe gaben eine Antwort auf diese Frage. Viele gaben an, dass sie nur beliefert werden und keine Waren abgeholt werden. Vielmehr holen die Kund*innen die Waren selbst bei ihnen ab.
- Waren werden bei den Gewerben, die diese Frage beantworteten, hauptsächlich im Zeitraum 6.00 bis 18.00 Uhr abgeholt.
- Die Abholung erfolgt für mehr als die Hälfte der Gewerbe, die diese Frage beantworteten, hauptsächlich im Zeitraum 13.00 und 15.00 Uhr.





- Alle 108 Gewerbe gaben eine Antwort auf diese Frage.
- Etwas mehr als die Hälfte der Gewerbe nutzt bereits Flächen im öffentlichen Raum.
- Besonders viele (ca. die Hälfte der befragten Gewerbe) nutzen bereits Flächen auf dem Bürgersteig. Deutlich weniger Gewerbe (ca. 10 %) gaben an, Flächen auf dem Parkstreifen zu nutzen. Die Fahrbahn selbst wird von keinem der befragten Gewerbe genutzt.
- Diejenigen, die Flächen auf dem Bürgersteig nutzen, beanspruchen im Durchschnitt ca. 8 m². Die Angaben rangieren zwischen 0,5 bis 50 m². Es gibt einen Ausreißer (200m²), der aufgrund der Größe der Stichprobe und Verzerrungseffekten aus obigem Diagramm herausgerechnet wurde.
- Diejenigen, die Flächen auf dem Parkstreifen nutzen, beanspruchen im Durchschnitt ca. 13 m². Die Angaben rangieren zwischen 3 und 20 m².
- Ca. 6 % der befragten Gewerbe machten nutzen Flächen im öffentlichen Raum für sonstige Zwecke (z. B. Lieferflächen).



- Alle 108 Gewerbe gaben eine Antwort auf diese Frage.
- Ca. zwei Drittel meldeten Bedarf an zusätzlichen Flächen im öffentlichen Raum an.
- Ca. 17 % der befragten Gewerbe wünschen sich mehr Platz für ihre Außengastronomie. Ebenfalls ca. 17 % wünschen sich mehr Platz für sonstige Nutzungen. Dazu zählen Aufenthaltsflächen für Kund*innen (z. B. aufgrund der Bildung von Warteschlangen vor den Geschäften), Sitzgelegenheiten oder mehr Parkflächen (Pkw und Fahrrad).
- Ca. 13 % der Befragten wünschen sich weitere Flächen für die Anlieferung von Waren, etwas mehr als 10% Flächen für Werbeaufsteller.
- Flächen für Warenpräsentation wünschten sich lediglich ca. 7 %, Flächen für die Abholung von Waren nur ca. 7%.

FREIRAUM OTTENSEN: FOKUSGRUPPE KINDER- UND JUGENDBETEILIGUNG

Herangehensweise Fokusgruppe Kinder- und Jugendbeteiligung

Am 17.11. fand in dem Verein für stadtteilbezogene Kultur- und Sozialarbeit "Motte" eine Kinder- und Jugendbeteiligung zum Projekt „freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier“ statt. An der Veranstaltung nahmen neun Kinder und Jugendliche im Alter zwischen 6 und 14 Jahren teil. Die Ansprache erfolgte sowohl über den Verein Motte, als auch über lokale Grundschulen und weiterführende Schulen in Ottensen.

Um die Bedarfe und Wünsche der Kinder und Jugendlichen bezüglich der Ausgestaltung eines autoarmen Ottensens zu sammeln und ihre Kritik an der aktuellen verkehrlichen Ausgestaltung zu erfragen, wurden folgende Leitfragen formuliert:

- „Wo gehst oder fährst Du gerne lang? Warum?“
- „Wo gehst oder fährst Du nicht gerne lang? Warum?“
- „Warum nehmt ihr an dem Workshop teil?“ (Jugendworkshop)

Im Anschluss an die gemeinsame Diskussion zu den Leitfragen brachten die Kinder und Jugendlichen ihre Vorstellungen von der „Straße für alle“ durch Zeichnen und Basteln zu Papier.

Aufgrund der pandemischen Lage und der unterschiedlichen Altersgruppen wurden zwei Veranstaltungen, Block I (60 Min.) und Block II (90 Min.), durchgeführt.

Im Block I der Veranstaltung nahmen sechs Kinder aus dem Kindertreff der Motte teil. Der überwiegende Teil der Kinder bewegt sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (4 Kinder) und dem Fahrrad (2 Kinder) durch Ottensen. Laut Aussage des Kita Mitarbeiters beginnen die Kinder des Jugendtreffs im Durchschnitt mit vier Jahren mit dem Fahrrad durch Ottensen zu fahren.

Im Block II nahmen drei Jugendliche im Alter zwischen 11 und 14 Jahren teil. Ihre Teilnahme begründeten sie mit der unbefriedigenden verkehrlichen Situation, zu deren Verbesserung sie mit Ihrer Teilnahme am Projekt beitragen wollen und ihrem allgemeinen Interesse an dem verkehrspolitischen Thema. Das Vorgängerprojekt „Ottensen macht Platz“ war den Jugendlichen bekannt. Alle Jugendlichen bewegen sich vorrangig mit dem Fahrrad oder zu Fuß durch Ottensen und beklagen viel Unsicherheit im Straßenverkehr durch den fließenden Verkehr und überfüllte Fußwege. An ein bis zwei Tagen in der Woche werden zwei der Jugendlichen von ihren Eltern für die Ausübung von Hobbies mit dem Auto an die entsprechenden Orte gefahren, da diese außerhalb Ottensens stattfinden (Orchester, Sport).

Einschätzung der Kinder und Jugendlichen zu Verkehr und Aufenthaltsqualität in Ottensen

Beliebte Orte und Ziele

Die **Kinder** nannten insbesondere Spiel- und Sportplätze sowie spezifische Orte (z.B. Laden des Vaters) als beliebte Zielorte im Quartier. Häufig genannt wurden:

- Abenteuerspielplatz – Bauspielplatz (Am Born 9)
- Fußballplatz am Kemal-Altun-Platz

Wichtiger fußläufiger Zielort der Kinder außerhalb Ottensens:

- Freiflächen an der Elbe

Zu den wichtigen Zielorten für die **Jugendlichen** zählen:

- Mercado, Kino, Motte und der Fischers Park (genannt „Fischi“)

Die Jugendlichen nennen folgende gelungene verkehrliche Maßnahmen, die die Fahrradinfrastruktur ihrer Meinung nach attraktiver und sicherer gemacht haben:

- farbige Fahrradwege,
- „geschliffenes“ Kopfsteinpflaster,
- sicherer Schulweg mit Fahrradampel zur Schule (Gymnasium Altona).

Problemstellen und Kritik

Aus der Beteiligung wird deutlich, dass die **Kinder** häufig Konflikte mit Fahrradfahrer:innen und Autofahrer:innen erleben und Verkehr ein Stressfaktor sein kann. Für Unwohlsein sorgen bei den Kindern Unfälle, schneller Verkehr, Baustellen und Enge auf der Straße. Die **Jugendlichen** bewerteten den Straßenraum in Ottensen insbesondere aus der Perspektive von Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen.

Im Folgenden sind die genannten Problemstellen aus beiden Workshops zur besseren Lesbarkeit zusammengefasst dargestellt:

- Problem Querung:
 - Viele eng geparkte Autos (z.B. in der Erdmannstraße), fehlende Quermöglichkeiten (z.B. auf Ottenser Hauptstraße) und viel Verkehr (v.a. zum Feierabend) erschweren die Einsehbarkeit und Querung von Straßen.
 - Die wenigen Ampeln im Projektgebiet sorgen durch die kurzen Ampelphasen für Stress und Unsicherheit im Straßenverkehr.
 - Es fehlen sichere Querungen, um die teils stark befahrenen und zugewandten Straßen sicher passieren zu können. Insbesondere im Kreuzungsbereich Ottenser Hauptstraße wird ein Querung an der Reitbahn/Ottenser Tor/Rothestrassen angeregt
- Konflikte mit Radfahrer:innen:
 - Radfahrer:innen auf Bürgersteigen und öffentlichen Grünflächen lassen wenig Raum zum freien Bewegen bzw. für Rückzug.

- Spielplätze werden durch Radfahrer:innen teilweise als Abkürzung genutzt und führen zu Unsicherheiten für die spielenden Kinder.
- Aufenthalt und Spiel:
 - Die Kinder vermissen Freiräume zum Spielen und Verweilen.
 - Der Spielplatz auf dem Kemal-Altun-Platz wird als langweilig beschrieben, da es zu wenige und zu kleine Spielgeräte gibt.
- Radverkehr:
 - Am Born und in der Bergiusstraße fehlen sichere Fahrradabstellanlagen.
 - Das Kopfsteinpflaster ist an vielen Stellen schwer befahrbar.
- Erreichbarkeit und Barrieren:
 - Die Erreichbarkeit der Zielorte wird durch stark befahrene Straßen, lange Ampelphasen, Umwege durch Baustellen und parkende Autos eingeschränkt.
 - Auf den Fußwegen der Mottenburger Straße behindern Barrieren wie z.B. parkende e-Roller den Fußverkehr.
- Sicherheit:
 - Besonders verunsichernd erleben die Jugendlichen den Kemal-Altun Platz, durch die wenige Beleuchtung und trinkende Jugendliche.
- Der bei der Beteiligung der Kinder anwesende Mitarbeiter der Kita merkte außerdem an:
 - Der schnell fließende Verkehr auf der Elbchaussee stellt eine Gefahrenstelle für die Kinder dar, weil aufgrund der fehlenden Freiflächen im Projektgebiet viele Kita-Ausflüge an die Elbe gemacht werden (außerhalb des Projektgebiets, aber oft genutzter Fußweg für Kitaausflüge)
 - Aufenthaltsräume vor wichtigen Einrichtungen wie z.B. der Motte und dem Kindertreff bieten zu Stoßzeiten (Bring- und Abholverkehr) wenige Stellplätze für Fahrräder und wenig Raum für Kommunikation bzw. Aufenthalt.

Kreative Malaufgabe „Straße für alle“

Die Kinder entwarfen im Anschluss an die Gesprächsrunde mit verschiedenen Materialien wie Buntstiften und Tuschkasten eine „Straße für alle“. Grundsätzlich forderten die Kinder mehr Platz auf den Straßen zum Spielen und Verweilen. Sie gestalteten die Straße zu sicheren Orten für Fußgänger:innen. Vereinzelt entstanden Straßen die keine Autos mehr erlauben, sondern nur noch für Busse befahrbar sind. Für die meisten Kinder ist das Auto nicht wegzudenken und damit ein fester Bestandteil von Straßen. Autos sollen nur dann erlaubt sein, wenn die Radfahrer:innen geschützt fahren können. Die Straßen werden zu grünen Oasen und Spielplätzen mit bunten Straßenbelägen umgestaltet. Durch Spielstraßen und kurze Wege werden vorhandene Spiel- und Sportplätze besser erreichbar. Es entsteht ein Netz aus Einbahnstraßen, das den Verkehr beruhigt. In der Vision der Kinder wird durch die Rückgewinnung des öffentlichen Straßenraums Platz für neue Nutzungen geschaffen:

- Bunte Straßen zum Spielen und Verweilen für Kinder

- Gewächshäuser auf der Straße
- Barfußzone
- Grüne Oase mit besonderen Obstbäumen z.B. „Ananaspalmen“

Die **Jugendlichen** haben mit verschiedenen Materialien (Buntstiften, Collagen etc.) ihre Vision einer „Straße für alle“ aufs Papier gebracht.

Die Vorstellung der „Straße für alle“ sieht nach Aussagen der Jugendlichen sehr viel grüner aus als heute. Es fahren nur noch wenige e-Autos und die Straße ist ein Ort für Menschen, Pflanzen und Tiere geworden. Kieswege und Fahrradwege säumen die Straßen. Geschwindigkeitsbegrenzungen von max. 20 km/h entschleunigen den verbleibenden Verkehr. Es gibt breite und sichere Fahrradstraßen mit Fahrradampeln. Parkplätze gibt es nur noch für e-Fahrzeuge und Lieferfahrzeuge. Die Forderungen der Jugendlichen aus der Malaufgabe können wie folgt zusammengefasst werden:

- Mehr Platz auf den Straßen zum Spielen und Verweilen für Jugendliche
- Weniger Autos/ weniger Verkehr/ Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Mehr ökologische Naturräume (Bienenwiesen) mit versickerungsfähigen Böden
- Sichere und gut befahrbare Fahrradstraßen/ Fahrradampeln für mehr Verkehrssicherheit / mehr sichere Fahrradabstellanlagen
- e-Tankstellen im Quartier
- Parkplätze für e-Fahrzeuge und Lieferfahrzeuge
- Mehr sichere Fußgängerüberwege

Zentrale Wünsche, Ideen und Forderungen:

Aus den Gesprächen, den Bildern und Collagen der Kinder und Jugendlichen lassen sich folgende Wünsche, Ideen und Forderungen für die Verkehrsberuhigung in Ottensen ableiten:

- **Autoverkehr:** Die Kinder und Jugendlichen beklagten vielfach viel und schnellen Verkehr sowie schlechte Einsehbarkeit der Straßen durch parkende Autos. Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Querungshilfen können das Sicherheitsgefühl von Kindern und Jugendlichen erhöhen.
- **Grün- und Freiräume:** Kinder und Jugendliche wünschten sich mehr und abwechslungsreiche Grün- und Freiräume im Projektgebiet. Diese sollten kinderfreundlich und bunt gestaltet sein, zum Spielen einladen und auch mal barfuß begehbar sein. Auch ökologische Aspekte waren für die Teilnehmer:innen wichtig (z.B. Bienenwiesen, versickerungsfähige Böden, Obstbäume).
- **Fahrradverkehr:** Das Fahrrad ist insbesondere für Jugendliche ein wichtiges Fortbewegungsmittel. Für mehr Sicherheit und Fahrkomfort sorgen: mehr und sichere Radwege, ausreichend Abstellanlagen und ebene Oberflächengestaltung.

- **Fußläufigkeit:** Wichtige Zielorte von Kindern und Jugendlichen – wie Schulen, Kitas, Spiel- und Freiflächen – sollten sicher zu Fuß erreichbar sein. Breite Fußwege, sichere Querungen und die Beseitigung von Barrieren auf den Fußwegen, z.B. parkende e-Roller, sowie die Reduzierung des Konflikts mit Radfahrer:innen sind dafür wichtige Voraussetzungen.
- **Aufenthaltsqualität:** Zentraler Wunsch der Kinder und Jugendlichen war die Bereitstellung von mehr Freiflächen und Schaffung von neuen Spiel- und Sportangeboten (z.B. auf den Straßen) sowie die Instandsetzung bestehender Spiel- und Sportplätze durch bessere Angebote sowie bessere Ausstattung (z.B. Beleuchtung).

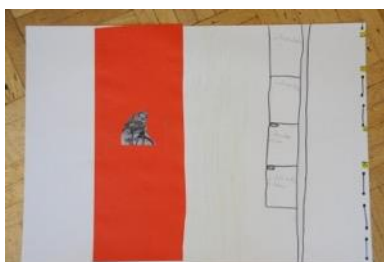
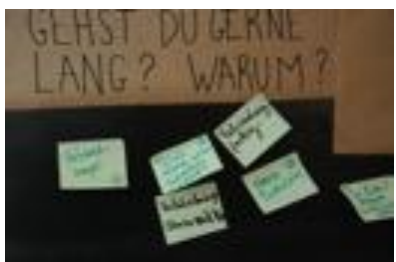
Bildauswahl I. Block



Zusammenfassung der Ergebnisse aus der freiRaum Ottensen – Fokusgruppe „Kinder- und Jugendbeteiligung“ – MOTTE e.V. (Stand 17.11.2021)



Bildauswahl II. Block



FREIRAUM OTTENSEN: FOKUSGRUPPE BARRIEREFREIHEIT

Zum Thema barrierefreies Ottensen wurde am 16.11.2021 im Impact Hub eine Fokusgruppe mit sechs Teilnehmer:innen durchgeführt. Die Methode der Fokusgruppe wird eingesetzt, um die Belange und Wünsche einer spezifischen Zielgruppe in Form einer geleiteten Gruppendiskussion zu erfassen. Die Veranstaltung dauerte eineinhalb Stunden. Die Teilnehmer:innen waren sowohl Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (Rollstuhlfahrer:innen, ältere Menschen etc.), als auch Angehörige von Mobilitätseingeschränkten Personen und weitere Interessenvertreter:innen dieser Gruppe. Die Ansprache der Teilnehmer:innen erfolgte über Interessenvertretungen und den E-mail Verteiler des Projekts „freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier“.

Am 22.11.21 fand zusätzlich ein Telefonat mit einer sehbehinderten Anwohnerin statt. Da sie an der Beteiligungsveranstaltung nicht teilnehmen konnte, ermöglichte Urbanizers ihre Teilnahme auf diesem Weg im Nachgang der Veranstaltung. Ihre Hinweise sind am Ende der Dokumentation gesondert dargestellt.

Vorgehen

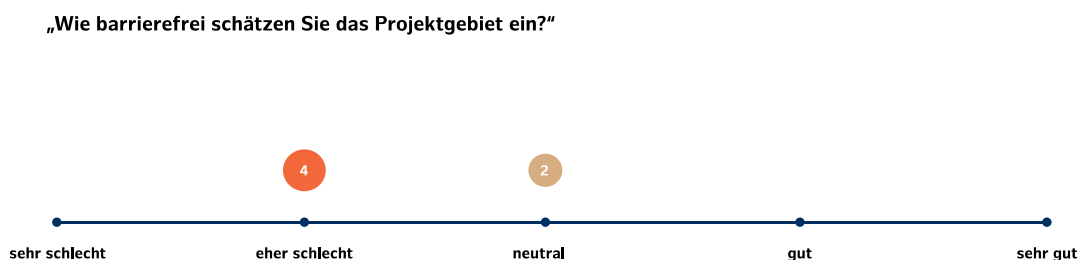
Um einen ersten Eindruck zu bekommen, wie die Teilnehmer:innen die Barrierefreiheit im Projektgebiet einschätzen, wurde ein Stimmungsbarometer eingesetzt. Im nächsten Schritt wurden die Teilnehmer:innen gebeten sich und ihre individuellen Anforderungen an einen barrierefreien Raum vorzustellen, ihre Motivation für die Teilnahme an der Veranstaltung zu teilen und die Barrierefreiheit im Projektgebiet zu bewerten. Die anschließende Diskussion wurde anhand von folgenden Leitfragen geführt:

- „Welche Anforderungen stellen mobilitätseingeschränkte Personen an den Straßenraum?“
- „An welcher Stelle besteht konkreter Handlungsbedarf? Gibt es Konflikte mit anderen Nutzungen im Straßenraum?“
- „Kennen Sie Positivbeispiele, die sich auf die Situation im Projektgebiet übertragen lassen?“
- „Welche Ideen haben Sie für die zukünftige barrierefreie Gestaltung des Gebiets?“

Außerdem wurden im Rahmen der Diskussion Beispiele gelungener oder unzureichender Barrierefreiheit im Planungsgebiet verortet. Die Beiträge wurden auf Moderationskarten dokumentiert und sind im folgenden Teil ausgewertet:

Stimmungsbarometer: „Wie barrierefrei schätzen Sie das Projektgebiet ein?“

Der überwiegende Teil der Teilnehmer:innen schätzt die Barrierefreiheit im Projektgebiet „eher schlecht“ ein.



Das Projekt wurde anhand von Klebepunkten auf dem Stimmungsbarometer bewertet

Gründe für die Teilnahme an der Fokusgruppe:

- Aufgrund schlechter Bedingungen für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Personen (z.B. volle und zu schmale Gehwege, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen wie z.B. Radfahrer:innen, fehlende Parkmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen)
- Wunsch, Impulse für die Verbesserung der Bedingungen mobilitätseingeschränkter Personen zu setzen
- Wunsch nach mehr Aufmerksamkeit für die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen
- Anliegen, die Begleitung einer mobilitätseingeschränkten Person mit abzubilden
- Mitwirkung am Projekt, das beispielhaft auf andere Stadtteile übertragen werden kann

Zusammenfassung der Hinweise und Ideen für ein barrierefreies Ottensen

Im Folgenden sind die Ergebnisse der Diskussion anhand der Leitfragen zusammenfassend dargestellt:

Orte mit konkretem Handlungsbedarf:

Schwerpunktmäßig wurde auf die unzureichende Ausgestaltung von Oberflächen, Übergängen und Kreuzungsstellen verwiesen. Ein großes Problem stellen Barrieren im öffentlichen Raum dar:

- Bestuhlung der Gastronomie (Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße) führt zu einem Platzproblem für alle Nutzer:innen mit Mobilitätseinschränkung
- Spritzenplatz wird als gefährlich wahrgenommen, da der Ort im Winter unzureichend von Laub und Schnee geräumt bzw. nicht ausreichend gestreut wird

- Straßenquerung „Bei der Reitbahn“ wird als „schlecht“ bewertet
- „schlecht berollbares“ Kopfsteinpflaster auf dem Alma-Wartenberg-Platz

Forderungen an Planung und Gestaltung

Folgende (bauliche) Maßnahmen werden für die Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum angeregt / gewünscht:

Gehwege/öffentliche Plätze:

- Räumung der Gehwege und Plätze von Barrieren (e-Roller, (Lasten-)Fahrrädern, Bestuhlung der Gastronomie,...) und Verlagerung auf die frei werdenden Straßenflächen
- Trennung von Fuß- und Radverkehr (Bsp. Kopenhagen, Niederlande)
- Verbreiterung von Gehwegen für zunehmenden Platzbedarf auf Fußwegen (Demographie: mehr Kinderwagen, mobilitätseingeschränkte ältere Menschen mit Rollatoren)
- Schaffung barrierefreier Räume ohne Konsumzwang (öffentliche Plätze sind überfüllt mit kommerziellen Nutzungen (z.B. Kundenstopper, (Weihnachts-)markt...))
- Zugänglichkeit/Nutzbarkeit öffentlicher Räume **für alle** fördern: Gestaltung „berollbarer“ öffentlicher (Grün-)flächen und Plätze
- Beachtung konflikthafter Bedürfnisse verschiedener körperlicher Einschränkungen bei der Planung: z.B. müssen Bordsteine für Sehbehinderte für den Blindenstock leicht erhöht sein, stellen aber für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis dar
- Schaffung zusätzlicher barrierefreier öffentlicher Toiletten
- Schaffung von mehr überdachten Sitzgelegenheiten (z.B. Bahrenfelder Straße/Ottenser Hauptstraße)

Trennung der Verkehrsarten:

- Bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, um die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen mit verschiedenen Geschwindigkeiten zu entschärfen
- Schaffung von geschützten Räumen, in denen nicht kreuz und quer gefahren oder gelaufen wird
- Trennung von Verkehrsarten, dort wo Regeln und Toleranzgebote nicht helfen
- Barrierefreiheit zum Querschnittsthema machen und bei verkehrlichen (Umbau-)Maßnahmen immer mitdenken

Bodenbelag:

- Glättung des Kopfsteinpflasters
- Reparatur des Straßenbelags
- Regelmäßige Kontrolle der Wegbarkeit durch z.B. einen Wegewart

Behindertenstellplätze:

- Schaffung von mehr Stellplätzen - insbesondere vor sozialen Einrichtungen - zur Vermeidung von zweite Reihe Parken für Bring- und Holdienste eingeschränkter Personen
- Vergrößerung der Stellplätze: Fahrzeuge für Rollstühle sind meist größer als gewöhnliche PKW, dies führt zu mehr Platzbedarf
- Verbesserung der Zugänglichkeit von Behindertenstellplätzen (Absenkung der Bordsteinkante und Vermeidung von Straßengrün zwischen Bordstein und Stellplatz)
- Entschleunigung des fließenden Verkehrs, um Konflikte zu reduzieren

Querungen:

- Umgestaltung der Querungen: gut befahrbare, „berollbare“, begehbare Querungen, die ausreichend Platz zum Schutz des Fuß- und Radverkehrs vor dem fließenden Verkehr bieten

Sensibilisierung und Rücksichtnahme:

- Sensibilisierung anderer Verkehrsteilnehmer:innen für Belange mobilitätseingeschränkter Menschen und gegenseitige Rücksichtnahme
- Frühzeitige Verkehrserziehung, um Toleranz im Verkehr zu fördern: Rücksicht auf Langsamere, Vorrang der Schwächeren
- Kennzeichnung der Wege, die von Mobilitätseingeschränkten genutzt werden, z.B. durch ein Rollstuhlsymbol
- Schaffung von Klarheit der Nutzungserlaubnis auf Wegen und Plätzen (optisch, oder durch Regeln, die auch kommuniziert und kontrolliert werden): z.B. begrenzte Nutzungszeiten für Fahrräder und e-Roller auf öffentlichen Plätzen
- Bessere Kennzeichnung von Baustellen auch für Seh- und Geheingeschränkte Personen
- Testfahrt mit einem Rollstuhl als standardisiertes Verfahren bei Bestandsaufnahmen für „Barrierefreiheit“ einführen, um Probleme im Stadtraum zu überprüfen bzw. selbst zu erfahren
- Abgleich mit Maßnahmen in den USA, da dort ein vorbildhafter im Umgang mit Behinderten vorgelebt wird (z.B. Integration Gebärdensprache)

Weitere Bedarfe: Hinweise einer sehbehinderten Anwohnerin

Im Folgenden zusammengefasst, sind die spezifischen Forderungen aus dem Telefonat mit einer sehbehinderten Anwohnerin:

- Ausbau eines lückenlosen Blindenleitsystem und sicherer Wege ohne Barrieren
- Keine Komplettabsenkungen von Bordsteinen, mind. 3 cm zur Orientierung (z.B. Querungshilfen)
- Ergänzung der Signalanlagen um Hilfestellung für Sehbehinderte Personen
- Kontrastreiche Gestaltung des öffentlichen Raums (z.B. rot-weiße Linien, verchromtes Metall...)

Zusammenfassung der Ergebnisse aus der
freiRaum Ottensen Fokusgruppe
„Barrierefreiheit“, IMPACT HUB
(Stand 16.11.2021)



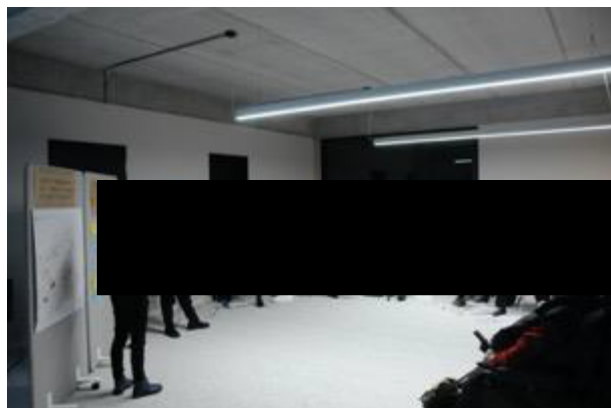
- Schaffung guter Lichtverhältnisse zur Orientierung in der Nacht
- Ausreichende Kennzeichnung von Pollern und Steinquadern für die Verkehrsberuhigung, da diese ein Hindernis für Sehbehinderte darstellen
- Barrierefreiheit - auch auf Knie- bzw. Bauchhöhe (z.B. Lenker von Fahrrädern/e-Scootern und spitz zulaufende Treppenanlagen)
- geschützte Räume ohne schlecht einzuschätzenden Fuß- und Radverkehr

Orte mit konkretem Handlungsbedarf:

- Barrieren wie parkende e-Roller und Fahrräder entlang der Ottenser Hauptstraße verhindern selbstständige Nutzung der Gehwege
- Felssteine „Am Felde“ nicht ausreichend gekennzeichnet
- Rot-weiß gekennzeichnete Stufen am Bahnhof Altona übermalt



Zusammenfassung der Ergebnisse aus der freiRaum Ottensen Fokusgruppe „Barrierefreiheit“, IMPACT HUB (Stand 16.11.2021)



FREIRAUM OTTENSEN: 1. INFORMATIONSVERANSTALTUNG UND 1. WORK- SHOP

Datum: 03. Dezember 2021, 18-19.30 Uhr (Informationsveranstaltung)

04. Dezember 2021, 10-13 Uhr (Workshop)

Ort: Digitale Veranstaltungen (Webex, Miro-Board)

Mitwirkende



ARGUS Stadt und Verkehr, Projektteam
ARGUS Stadt und Verkehr, Projektteam
ARGUS Stadt und Verkehr, Projektleitung

Dr. Stefanie von Berg



Bezirksamt Altona, Leiterin
Bezirksamt Altona, Projektteam freiRaum Ottensen
Bezirksamt Altona, Projektteam freiRaum Ottensen
Bezirksamt Altona, Projektteam freiRaum Ottensen



freiRaum Ottensen Beirat, Vorstand
freiRaum Ottensen Beirat, Vertreterin der 21-40-Jährigen



Urbanizers, Projektteam
Urbanizers, Projektteam
Urbanizers, Projektteam
Urbanizers, Stellvertretende Projektleitung
Urbanizers, Projektleitung

1. Einleitung

Am Freitag, den 03. Dezember 2021 fand die erste **Informationsveranstaltung** im Rahmen des Projekts freiRaum Ottensen statt. Die Veranstaltung diente der Vorstellung und Diskussion der bisherigen Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess. Nach einer Begrüßung durch die Bezirksamtsleitung wurden Ziele und der aktuelle Stand des Projekts vorgestellt. Anschließend wurde detailliert auf den bisherigen Beteiligungsprozess eingegangen und die resultierenden Ergebnisse erläutert. Nach einem Gespräch zwischen der Moderation und Vertreter:innen des freiRaum Ottensen Beirats wurde die Diskussion für das Publikum geöffnet. Während der gesamten Veranstaltung konnten die rund 70 Teilnehmer:innen für Fragen und Anmerkungen außerdem den Chat benutzen.

Am folgenden Samstag, den 04. Dezember 2021 fand ein vertiefender **Workshop** mit ca. 40 Teilnehmer:innen statt. Ziel des Workshops war die Konkretisierung und Weiterentwicklung der Ergebnisse, die sich aus der bisherigen Beteiligung ergeben haben. Nach der Begrüßung und einer Einführung in die Veranstaltung stellte das beauftragte Planungsbüro in einem Inputvortrag die thematischen Schwerpunkte der Veranstaltung sowie verkehrsplanerische Problemstellungen und potentielle Lösungsansätze vor. Anschließend

wurden die Teilnehmenden nach ihren Wünschen in drei Arbeitsgruppen aufgeteilt, in denen die übergeordneten Themen „Aufenthaltsqualität und Nutzung öffentlicher Flächen“, „Rad- und Fußverkehr“ sowie „Verkehrsberuhigung und Erreichbarkeit“ diskutiert wurden. Die Inhalte der Diskussionen wurden dabei auf einem Online-Whiteboard (Miro-Board) festgehalten. Hier konnten die Teilnehmer:innen auf digitalen Post-Its Kommentare hinterlassen, Ideen sammeln und beispielsweise Gestaltungswünsche mithilfe von kleinen Symbolen in einer Karte des Projektgebiets verorten (s.u.). Während der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden außerdem die Möglichkeit, Anmerkungen und Fragen über den Chat zu teilen.

2. Ablauf

Ablauf der Informationsveranstaltung

- 18.00 Uhr Begrüßung
Dr. Stefanie von Berg, Leiterin des Bezirksamtes Altona
- 18.10 Uhr Einführung in die Veranstaltung
[REDACTED], *Urbanizers*
- 18.15 Uhr freiRaum Ottensen - Genese, Ziele, Akteure und aktueller Stand des Projekts
[REDACTED] *Hagmaier, Projektleiter freiRaum Ottensen*
- 18.20 Uhr Partizipation – Bisherige Ergebnisse und weiterer Prozess
[REDACTED] *Urbanizers*
- 18.50 Uhr Kommentar
[REDACTED] *(Urbanizers) im Gespräch mit Vertreter:innen aus dem freiRaum Ottensen Beirat und dem freiRaum Ottensen Projektteam*
- 19.00 Uhr Fragen aus und Diskussion mit dem Publikum
- 19.25 Uhr Zusammenfassung, Ausblick, Verabschiedung
[REDACTED], *Urbanizers*
- 19.30 Uhr Ende der Veranstaltung

Ablauf des Workshops

- 10.00 Uhr Eröffnung der Veranstaltung und technische Hinweise
[REDACTED], *Urbanizers*
- 10.05 Uhr Begrüßung
[REDACTED] *Hagmaier, Projektleiter freiRaum Ottensen*
- 10.10 Uhr Einführung in die Veranstaltung und das Miro-Board
[REDACTED] *Urbanizers*
- 10.15 Uhr Input – Thesen für Mobilität in Ottensen
[REDACTED] *ARGUS Stadt und Verkehr*

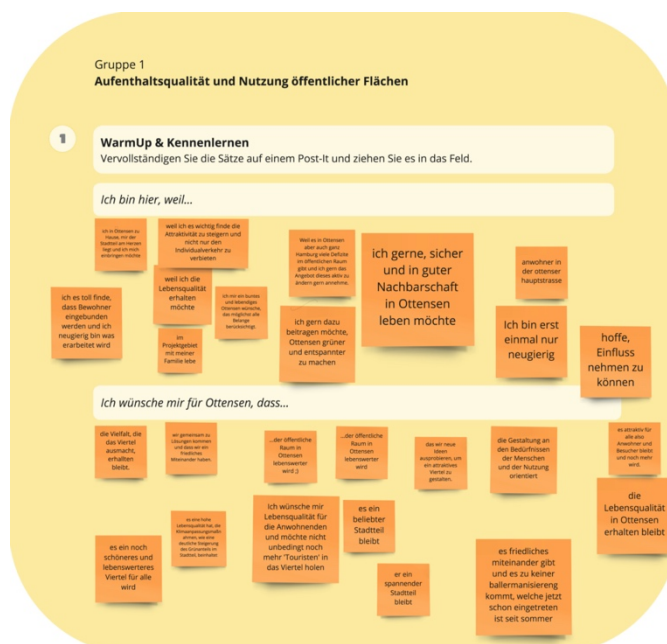
- 10.30 Uhr Rückfragen der Teilnehmenden
- 10.40 Uhr Arbeit in thematischen Arbeitsgruppen, Phase I
- Themen der Arbeitsgruppen:
1. Aufenthaltsqualität und Nutzung öffentlicher Flächen – Wie kann Straßenraum künftig aussehen?
 2. Rad- und Fußverkehr – Wie kann ein verträgliches Miteinander gelingen?
 3. Verkehrsberuhigung und Erreichbarkeit – Wie kann ein autoarmes Ottensen funktionieren?
- 11.30 Uhr Pause
- 11.40 Uhr Arbeit in thematischen Arbeitsgruppen, Phase II
- 12.25 Uhr Präsentation der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen
Urbanizers
- 12.35 Uhr Zusammenfassung - Was nehmen wir mit?
[redacted] (Urbanizers) im Gespräch mit [redacted] ARGUS Stadt und Verkehr), [redacted] Hagmaier (Projektteam freiRaum Ottensen) und den Workshop-teilnehmer:innen
- 13.0 Uhr Ende des Workshops

3. Ablauf und Inhalte des Workshops

3.1. Ablauf der Gruppenarbeit

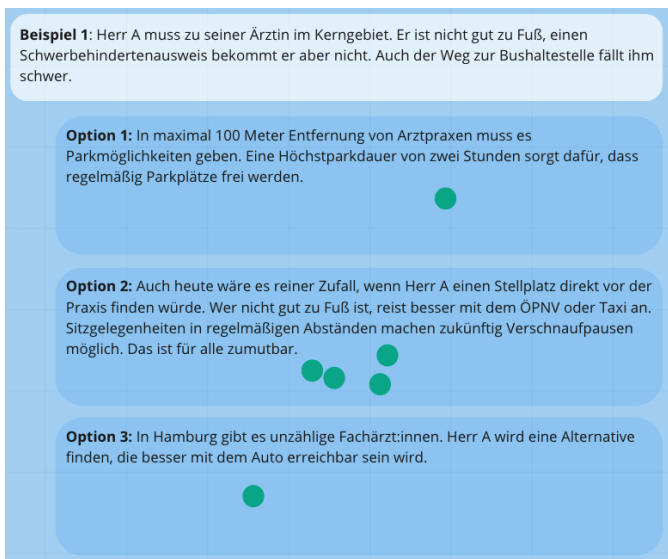
Der Ablauf der Gruppenarbeit folgte jeweils der gleichen Struktur:

Warm-Up: In einem Warm-Up konnten die Beteiligten zum Ausdruck bringen, was sie zur Teilnahme am Workshop motiviert hat und was sie sich für den Stadtteil Ottensen wünschen. Teilnehmer:innen gaben hier beispielsweise an, gerne aktiv an der Umgestaltung Ottensens teilhaben, Ideen gemeinsam diskutieren und Gestaltungsansätze für ein lebenswertes Ottensen erarbeiten zu wollen.



Warm-Up: Ergebnis aus Arbeitsgruppe 1

Abfrage von Optionen für die zukünftige Gestaltung Ottensens: Daraufhin wurden verschiedene Szenarien aufgezeigt (Bsp. siehe Abb. rechts), für die hinsichtlich einer zukünftigen verkehrlichen Gestaltung Ottensens verschiedene Lösungswege zur Verfügung stehen. Die Teilnehmer:innen konnten jeweils ihre bevorzugte Option wählen. Hier ging es darum, ein Stimmungsbild entstehen zu lassen, das aufzeigt, wie stark verschiedene Positionen unter den Ottenser:innen vertreten sind und welche Optionen ggf. von einer Mehrheit bevorzugt werden. Die Ergebnisse können der Planung als Orientierungswerte dienen.



Abfrage von Optionen: Teilergebnis aus Arbeitsgruppe 3

Vorstellung von Leitthesen und Ideensammlung: Es folgte eine offene Diskussion, deren Einstieg jeweils drei Leitthesen bildeten, die sich aus den Ergebnissen der bisherigen Beteiligungsformate ergeben haben. Anhand dieser Diskussionsgrundlage äußerten die Teilnehmer:innen Ideen und Kritik und teilten Vorschläge zu Umsetzungsmöglichkeiten vor Ort. Die Thesen der drei Arbeitsgruppen lauteten wie folgt:

Arbeitsgruppe 1: Aufenthaltsqualität und Nutzung öffentlicher Flächen

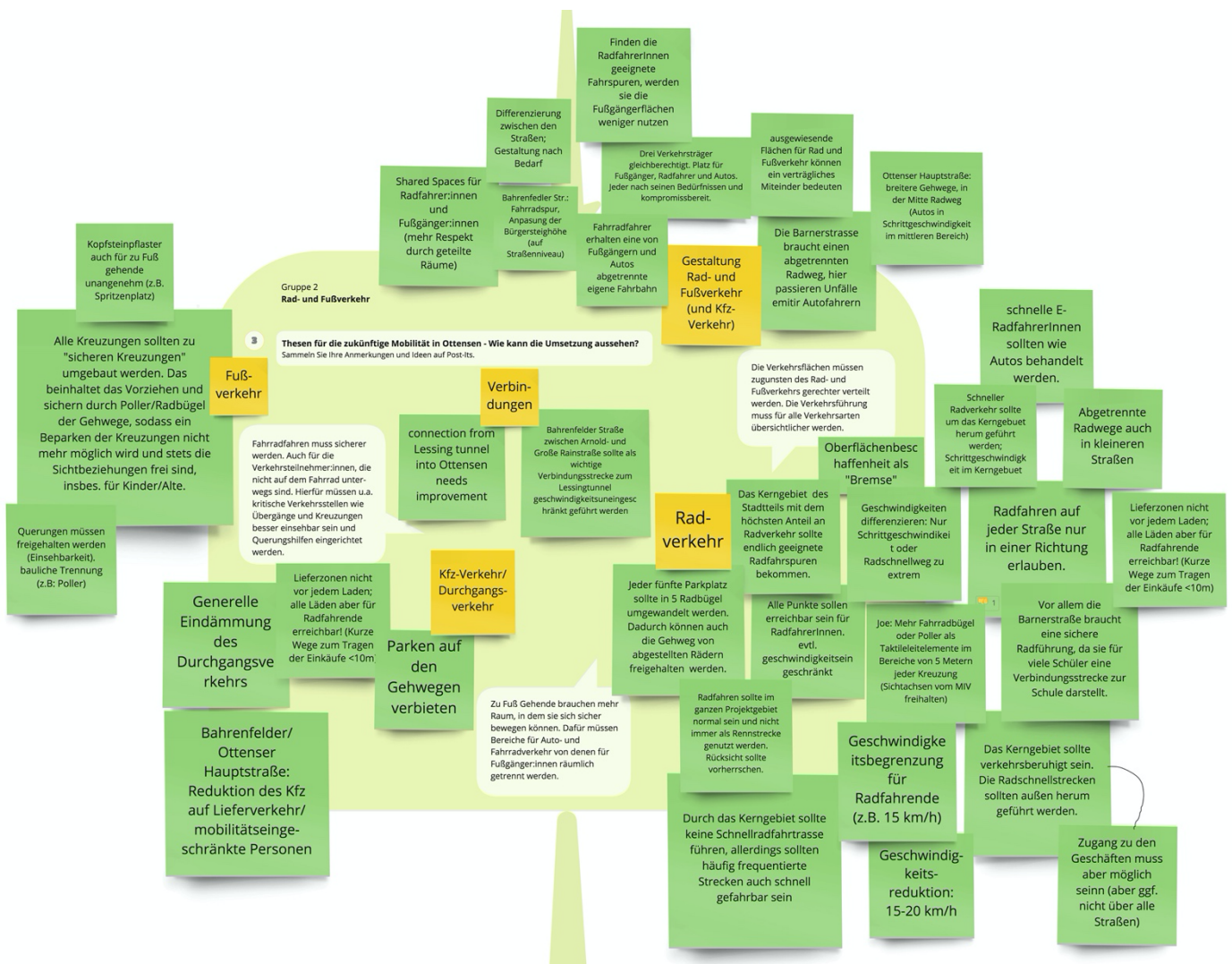
- Ottensen braucht mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Dabei muss der öffentliche Raum sowohl ästhetischen als auch sozialen, funktionalen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden.
- Die Gestaltung des Straßenraums sollte kooperativ erfolgen. Etwa durch Urban-Gardening-Projekte oder Baumscheibenpatenschaften können Anwohner:innen einbezogen werden.
- Die Nutzung des Straßenraums darf nicht nur gastronomischen Angeboten vorbehalten sein. Das Quartier braucht mehr qualitative Aufenthaltsräume ohne Konsumzwang.

Arbeitsgruppe 2: Rad- und Fußverkehr

- Die Verkehrsflächen müssen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs gerechter verteilt werden. Die Verkehrsführung muss für alle Verkehrsarten übersichtlicher werden.
- Fahrradfahren muss sicherer werden. Auch für die Verkehrsteilnehmer:innen, die nicht auf dem Fahrrad unterwegs sind. Hierfür müssen u.a. kritische Verkehrsstellen wie Übergänge und Kreuzungen besser einsehbar sein und Querungshilfen eingerichtet werden.
- Zu Fuß Gehende brauchen mehr Raum, in dem sie sich sicher bewegen können. Dafür müssen Bereiche für Auto- und Fahrradverkehr von denen für Fußgänger:innen räumlich getrennt werden.

Arbeitsgruppe 3: Verkehrsberuhigung und Erreichbarkeit

- Eine reibungslose Anlieferung der Gewerbetreibenden muss weiterhin gewährleistet werden. Dabei müssen der Zeitpunkt der Anlieferung flexibel gestaltbar und Lieferzonen größer sein.
- Insbesondere Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen müssen alltägliche Orte im Gebiet weiterhin gut erreichen können. Lange Fußwege sind hier keine Lösung.
- Parken muss außerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs konzentriert in Parkhäusern ermöglicht werden. Tickets sollten hier weniger Kosten als im Straßenraum, um die Parkhausnutzung zu fördern.



Diskussion anhand von Leitthesen: Ergebnis aus Arbeitsgruppe 2

Verortung konkreter Ideen: Nach einer Pause wurde die Diskussion fortgeführt. Die zuvor geäußerten Anmerkungen und Ideen konnten in diesem Schritt auf einem Stadtplan vom Projektgebiet genau verortet und konkretisiert werden.



Diskussion und Verortung von Ideen am Plan: Ergebnis aus Arbeitsgruppe 1

Die Ergebnisse des Warm-Ups und der Abfrage der Optionen für die zukünftige Gestaltung des Quartiers werden im Folgenden differenziert nach den drei Arbeitsgruppen dargestellt. Die thematische Auswertung der Diskussionen entlang der Leitthesen und der Verortungen am Plan erfolgt gruppenübergreifend und inklusive der Anmerkungen aus dem Chat, um eine bessere Übersichtlichkeit zu gewährleisten und Doppelungen zu vermeiden.

3.2. Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe 1: Aufenthaltsqualität und Nutzung öffentlicher Flächen *Wie kann Straßenraum künftig aussehen?*

Die erste Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit der Gestaltung des Straßenraums und der Aufenthaltsorte im Kern- und Projektgebiet. Die Ausstattung bestehender Flächen stand dabei ebenso im Fokus wie die Gestaltung von Freiräumen, die durch die Reduktion des fließenden und ruhenden Verkehrs in den Straßen entstehen werden. Etwa die Hälfte der Teilnehmenden gab an, im Projektgebiet zu wohnen. Zudem nahmen Personen an der Arbeitsgruppe teil, die Geschäfte im Kerngebiet betreiben und an einer Steigerung der Aufenthaltsqualität vor ihren Läden interessiert sind. Die Teilnehmenden einte der Wunsch, einerseits bestehende Qualitäten im öffentlichen Raum zu erhalten und andererseits Defi-

zite zu beseitigen, um die Attraktivität der Aufenthaltsräume zu erhöhen. Alle Teilnehmenden sprachen sich für die Förderung eines friedlichen und guten Miteinanders zwischen Anwohner:innen, Gewerbetreibenden und Tourist:innen sowie den Erhalt der gestalterischen, sozialen und ökonomischen Vielfalt im Quartier aus.

Abfrage von Optionen für die zukünftige Gestaltung

Beispiel 1: In Ottensen sollten mehr Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum geschaffen werden. In welcher Form sollen diese bereitgestellt werden und welche Funktionen müssen sie erfüllen?

Option 1: Es werden viele zusätzliche, nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten geschaffen, die zum langen Verweilen einladen.



Option 2: Es wird vorrangig Außengastronomie ausgeweitet, die abends pünktlich geschlossen wird.



Option 3: Es werden vorrangig Anlehnmöglichkeiten und ähnliches geschaffen, die ein kurzes Verschnaufen ermöglichen, aber nicht für langes Sitzen geeignet sind.



Sitzgelegenheiten

Die Mehrheit der Teilnehmer:innen wünschte sich neue Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang. Die Ausweitung der Außengastronomie und die Schaffung von Anlehnmöglichkeiten zum kurzen Verweilen erhielten deutlich weniger Stimmen. Die Teilnehmer:innen betonten, dass jegliche Maßnahmen nicht mit einer Verschärfung der bereits bestehenden Lärmbelastung einhergehen sollten. Insbesondere gegenüber der Außengastronomie äußerten sich einige kritisch. Es fehle das notwendige Verständnis für ein respektvolles Miteinander. Kontrollen erwiesen sich meist als zwecklos.

Beispiel 2: Kind A und Kind B sind am Nachmittag zum Spielen verabredet. Nun überlegen sie, wo sie sich treffen können.

Option 1: Spielen ist überall und auf jeder Straße möglich, da nur noch sehr wenige Kfz fahren und diese in Schrittgeschwindigkeit. Parken ist nicht mehr möglich. Es werden neue Spielobjekte errichtet. Die Kinder können einfach vor die Tür gehen und in unmittelbarer Wohnungsnähe spielen.



Option 2: Einzelne Plätze und Straßenabschnitte, besonders in den Wohnstraßen, werden vom Kfz-Verkehr freigehalten, so dass die Kinder dort gefahrlos spielen können.

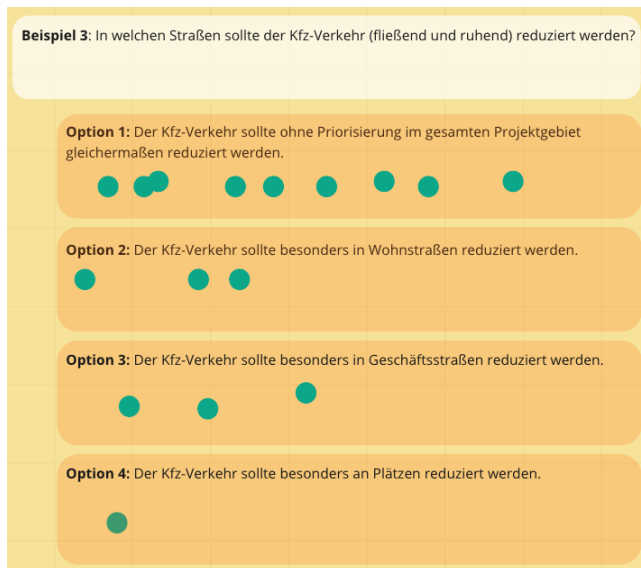


Option 3: Sicheres Spielen ist weiterhin nur auf den eingezäunten Spielplätzen möglich. Die Kinder treffen sich daher auf dem Spielplatz Kemal-Altun-Platz. Die Eltern begleiten sie auf dem Weg dahin.



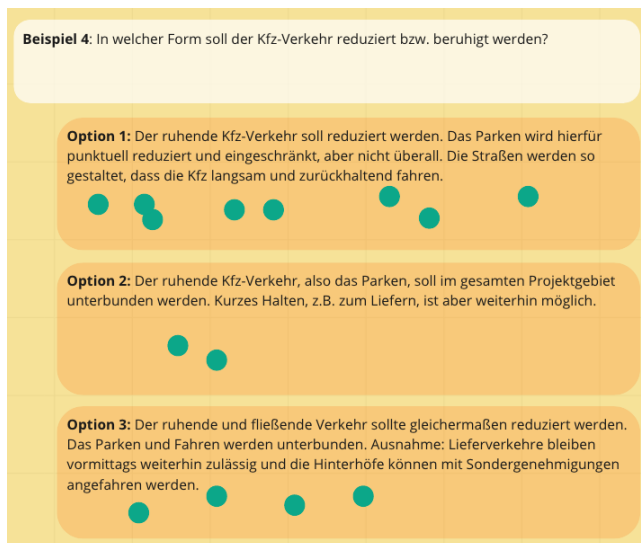
Spielflächen

Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmer:innen sprach sich für die Sperrung von einzelnen Plätzen und Straßenabschnitten aus, um mehr Platz für das Spielen von Kindern zu schaffen. Einige forderten, eine vollständige Ausweitung der Spielzonen und ein großflächiges Park- und Durchfahrverbot. Es wurde empfohlen, hinsichtlich dieses Themas zwischen Kern- und Projektgebiet zu differenzieren und neue Spielzonen räumlich nicht zu sehr zu konzentrieren.



Verortung neuer Aufenthaltsflächen

Der Großteil der Teilnehmer:innen befürwortete die Reduktion des Kfz-Verkehrs im ganzen Projektgebiet zugunsten neuer Aufenthaltsflächen. Einige wenige wünschten eine Fokussierung auf Wohn- oder Geschäftsstraßen.



Straßenraumgestaltung

Die meisten stimmten für eine punktuelle Reduktion des ruhenden Kfz-Verkehrs und eine Gestaltung der Straßen, die langsames und zurückhaltendes Fahren hervorruft. Weniger Personen sprachen sich für die Reduktion von ruhendem *und* fließendem Kfz-Verkehrs aus. Ein flächendeckendes Parkverbot im Projektgebiet befürwortete nur eine Minderheit.

Arbeitsgruppe 2: Rad- und Fußverkehr

Wie kann ein verträgliches Miteinander gelingen?

Die zweite Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit der Leitfrage, wie ein verträgliches Miteinander zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen in einem verkehrsberuhigten Ottensen gelingen kann. Die Teilnehmer:innen dieser Gruppe bewegen sich vor allem zu Fuß und/oder auf dem Fahrrad durch den Stadtteil. Die Motivation zur Teilnahme an dieser Arbeitsgruppe war daher auch durch Probleme in der heutigen Verkehrssituation begründet, zu deren Lösung die Teilnehmer:innen beitragen wollen. Zu den übergeordneten Wünschen, die die Teilnehmer:innen für ihren Stadtteil haben, zählt ein friedliches Miteinander zwischen den beiden Verkehrsarten und eine Reduktion des (ruhenden) Kfz-Verkehrs im Quartier.

Abfrage von Optionen für die zukünftige Gestaltung

Beispiel 1: Wie kann der Radverkehr in der westlichen Ottenser Hauptstraße geführt werden?

Option 1: Fuß- und Radverkehr müssen getrennt werden: Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn mit gut befahrbarer Oberfläche geführt, der Fußverkehr erhält breite Gehwege.

Option 2: Die westliche Ottenser Hauptstraße wird Fußgängerzone, der Radverkehr wird in Schrittgeschwindigkeit zugelassen.

Option 3: Die westliche Ottenser Hauptstraße wird Fußgängerzone und für den Radverkehr gesperrt, der auf anderen Wegen um das Kerngebiet herum geführt wird, die entsprechend attraktiv gestaltet werden.

Radverkehr in der westlichen Ottenser Hauptstraße:

Die Teilnehmer:innen sprachen sich zu etwa gleichen Teilen dazu aus, Fuß- und Radverkehr hier entweder zu trennen und Bereiche für beide Verkehrsarten bereitzustellen oder die westliche Ottenser Hauptstraße zur Fußgängerzone umzuwidmen. Eine allgemeine Sperrung für den Radverkehr wurde als Option nicht gewählt.

Beispiel 2: Wie kann der Radverkehr in der Bahrenfelder Straße geführt werden?

Option 1: Fuß- und Radverkehr müssen getrennt werden: Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn mit gut befahrbarer Oberfläche geführt, der Fußverkehr erhält breite Gehwege.

Option 2: Die Bahrenfelder Straße wird Fußgängerzone, der Radverkehr wird in Schrittgeschwindigkeit zugelassen.

Option 3: Die Bahrenfelder Straße wird Fußgängerzone und für den Radverkehr gesperrt, der auf anderen Wegen um das Kerngebiet herum geführt wird, die entsprechend attraktiv gestaltet werden.

Radverkehr in der Bahrenfelder Straße:

Die Aussagen der Teilnehmer:innen teilten sich ebenso auf wie in Beispiel 1: Die Bahrenfelder Straße soll entweder geeignete und getrennte Flächen für Fuß- und Radverkehr bieten oder zur Fußgängerzone umgebaut werden. Eine allgemeine Sperrung für den Radverkehr wurde als Option nicht gewählt.

freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier: Zusammenfassung der Ergebnisse 1. Informationsveranstaltung und Workshop



Beispiel 3: Wie kann der Radverkehr am „Torbogenplatz“ (Kreuzung Ottenser Hauptstraße/Bahrenfelder Straße/Spritzenplatz) geführt werden?

Option 1: Der Radverkehr wird weiter so geführt wie heute, also so, dass die Gestaltung einen Vorrang für den Radverkehr suggeriert.



Option 2: Der Platz wird durchgehend als Fußverkehrsfläche gestaltet, der Radverkehr ist untergeordnet.



Option 3: Der Platz wird für den Radverkehr gesperrt, der auf anderen Wegen um das Kerngebiet herum geführt wird, die entsprechend attraktiv gestaltet werden.

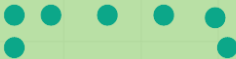
Radverkehr am „Torbogenplatz“ (Ottenser Torbogen):

Die Mehrheit der Gruppenteilnehmer:innen sprach sich dafür aus, den Fahrradverkehr dem Fußverkehr am „Torbogenplatz“ unterzuordnen und eine Fußverkehrsfläche zu gestalten.

Beispiel 4: Wo sollen E-Scooter zukünftig abgestellt werden dürfen?

Option 1: Die heutige Regelung bleibt erhalten (Abstellen in der Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße nicht möglich).

Option 2: Das Sperrgebiet für das Abstellen von E-Scootern wird weiter ausgeweitet. Auch das Fahren sollte im Kerngebiet untersagt werden.



Option 3: Es werden Parkflächen für E-Scooter eingerichtet. Leihfahrzeuge dürften nur dort abgestellt werden.

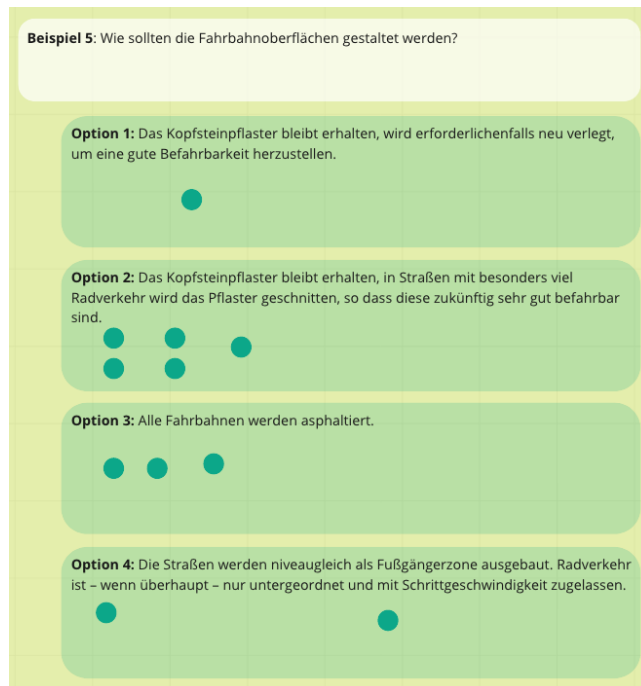


Option 4: Das Sperrgebiet für das Abstellen von E-Scootern wird aufgehoben. Fahren und Abstellen sind überall möglich. Das dies nicht mit Behinderung des Fußverkehrs erfolgt, liegt in der Verantwortung der Fahrer:innen.

Regelungen für E-Scooter:

Die Gruppenteilnehmer:innen waren mehrheitlich dafür, das Sperrgebiet für das Abstellen von E-Scootern auszuweiten und das Fahren im Kerngebiet zu untersagen. Etwa ein Drittel gab außerdem an, dass spezielle Abstellflächen für E-Scooter eingerichtet werden sollten. Das Beibehalten der aktuellen Regelung bzw. eine Aufhebung des Sperrgebiets wurden nicht ausgewählt.





Gestaltung der Fahrbahnoberflächen:

Hinsichtlich der Frage nach der Gestaltung der Fahrbahnoberflächen herrscht weniger Einigkeit. Die Mehrheit ist für den Erhalt des Kopfsteinpflasters, wobei die meisten das Schneiden des Pflasters in besonders frequentierten Abschnitten für eine bessere Befahrbarkeit bevorzugen. Einige sprechen sich hingegen dafür aus, alle Fahrbahnen stattdessen zu asphaltieren. Zwei von elf Personen sind dafür, alle Straßen als Fußgängerzonen umzugestalten und den Radverkehr flächendeckend unterzuordnen.

Arbeitsgruppe 3: Verkehrsberuhigung und Erreichbarkeit

Wie kann ein autoarmes Ottensen funktionieren?

An der dritten Arbeitsgruppe nahmen Anwohner:innen und Vertreter:innen von Bürgerinitiativen aber auch gewerblicher Interessensgruppen wie der BG Verkehr teil. Insgesamt diskutierten in dieser Gruppe sechs Personen. Aus der Vorstellungsrunde wurden erste Zielkonflikte deutlich. Während einerseits die Forderung formuliert wurde, die privaten Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zugunsten der Aufenthaltsqualität maßgeblich zu reduzieren, äußerten andere Teilnehmer:innen große Bedenken gegenüber einer Reduzierung von Stellplätzen für private Pkw. Ein Vertreter der Gewerbetreibenden wies auf die lebendige Mischung vieler kleiner Geschäfte hin, die erhalten werden muss. Er sieht den Erhalt eines bunten Miteinanders von Wohnen, Arbeiten und Erholen durch die geplante Verkehrsberuhigung gefährdet und befürchtet, dass die eingeschränkte Erreichbarkeit seiner Unternehmensverwaltung in Ottensen schadet. Andere Teilnehmer:innen erhoffen sich, dass alle Bewohner:innen, insbesondere aber vulnerable Gruppen wie Kinder und älterer Menschen, von einer Verkehrsberuhigung profitieren könnten, da die Reduzierung des ruhenden Autoverkehrs und des Durchgangsverkehrs für mehr Sicherheit und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität sorgen würden. Von Kritikern eines autoarmen Ottensens wird der befürchtete Verlust der Freiheit der Verkehrsmittelwahl und die eingeschränkte Erreichbarkeit und damit verbunden zusätzliche Fußwege als unzumutbar empfunden. Andere Teilnehmer:innen argumentierten, dass sie seit Jahrzehnten ohne privaten Pkw leben und dies aufgrund der Alternativen des Umweltverbundes nicht als Einschränkung ihrer Lebensqualität oder ihrer Mobilität erleben.

Abfrage von Optionen für die zukünftige Gestaltung

freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier: Zusammenfassung der Ergebnisse

1. Informationsveranstaltung und Workshop



Beispiel 1: Herr A muss zu seiner Ärztin im Kerngebiet. Er ist nicht gut zu Fuß, einen Schwerbehindertenausweis bekommt er aber nicht. Auch der Weg zur Bushaltestelle fällt ihm schwer.

Option 1: In maximal 100 Meter Entfernung von Arztpraxen muss es Parkmöglichkeiten geben. Eine Höchstparkdauer von zwei Stunden sorgt dafür, dass regelmäßig Parkplätze frei werden.

Option 2: Auch heute wäre es reiner Zufall, wenn Herr A einen Stellplatz direkt vor der Praxis finden würde. Wer nicht gut zu Fuß ist, reist besser mit dem ÖPNV oder Taxi an. Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen machen zukünftig Verschnaufpausen möglich. Das ist für alle zumutbar.

Option 3: In Hamburg gibt es unzählige Fachärztinnen. Herr A wird eine Alternative finden, die besser mit dem Auto erreichbar sein wird.

Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen

Die überwiegende Zahl der Teilnehmer:innen war sich einig, dass älteren Menschen die Anreise nach Ottensen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zugemutet werden kann, da die Erreichbarkeit durch den ÖPNV-Anschluss in Ottensen sichergestellt ist. Eine Person sah es als notwendig an, dass älteren Menschen mit Bewegungseinschränkung der Besuch des Arztes mit dem privaten Pkw ermöglicht wird. Eine weitere Person war der Meinung, dass betroffene Personen in einem solchen Fall auch außerhalb Ottensens eine alternative Arztpraxis aufsuchen könnten.

Beispiel 2: Frau A wohnt in Ottensen und arbeitet im Schichtdienst in einem Industriegebiet am Stadtrand. Sie kommt teilweise nachts mit dem Auto zurück nach Ottensen. Sofern im Kerngebiet zukünftig auch nachts keine Parkstände im Straßenraum vorhanden sind, wird sich der Parkdruck in den anliegenden Straßen erhöhen. Frau A müsste dann – gerade nachts – teilweise sehr weit entfernt von ihrer Wohnung parken und von dort zu Fuß zu ihrer Wohnung.

Option 1: Auch im Kerngebiet sollten in gewissem Umfang Parkstände für Bewohner:innen bereitgestellt werden.

Option 2: Auch im Kerngebiet sollten in gewissem Umfang Parkstände für Bewohner:innen bereitgestellt werden, die nachts nutzbar sind. Frau A müsste dann ggf. vormittags einmal ihr Auto umparken.

Option 3: Es ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, den Bewohner:innen günstigen Parkraum zur Verfügung zu stellen. Frau A kann sich einen Stellplatz auf Privatgrund oder in einem Parkhaus mieten. Angebot, Nachfrage und Preis regeln sich am Markt.

Option 4: Nach einer gewissen Zeit werden mehr und mehr Menschen im Projektgebiet ihren privaten Pkw abschaffen und Carsharing nutzen. Für Menschen wie Frau A, die auf einen eigenen Pkw angewiesen sind, erhöht sich damit die Chance, einen freien Parkstand im Straßenraum zu finden.

Parken

Die Meinung der Teilnehmer:innen hinsichtlich der Notwendigkeit Parkplätze für Anwohner:innen vorzuhalten, war gespalten. Während drei Teilnehmer:innen die Berücksichtigung der Anwohner:innen im Zuge der Parkraumplanung befürworteten, sah eine geringfügige Mehrheit für diese Personengruppe keinen Härtefall wie bei Menschen mit Behinderung, der einen Anspruch auf einen eigenen Parkplatz rechtfertigt. Stattdessen wurde auf die Verfügbarkeit vorhandener Stellplätze in Parkhäusern und auf den Ausbau nachhaltiger Mobilitätsangebote verwiesen, die auch in Nachtstunden eine sichere Erreichbarkeit der Zielorte im Projektgebiet gewährleisten könnten.



freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier: Zusammenfassung der Ergebnisse 1. Informationsveranstaltung und Workshop



Beispiel 3: Frau B wohnt im Hamburger Umland und ist Stammkundin eines Fachgeschäfts im Kerngebiet. Der Weg zur nächste Bushaltestelle ist weit, die Verbindung nach Ottensen mit mehrere Umstiegen verbunden. Größere Einkäufe zu tragen, fällt ihr schwer.

Option 1: In maximal 100 Meter Entfernung von Geschäften muss es Parkmöglichkeiten geben. Eine Höchstparkdauer von zwei Stunden sorgt dafür, dass regelmäßig Parkplätze frei werden.

Option 2: Wer von außerhalb Hamburgs nach Ottensen zum Einkaufen kommt, kann im Parkhaus parken oder mit dem ÖPNV anreisen. Frau B kann ihren Einkauf mit einem Bummel und einem Kaffee verbinden. Das Geschäft bietet an, die Waren zu Frau B nach Hause zu liefern.

Option 3: Das dargestellte Beispiel ist ein seltener Sonderfall. Durch eine Verkehrsberuhigung wird das Fachgeschäft zusätzliche Kund:innen gewinnen, so dass ein zukünftiges Fernbleiben von Frau B mehr als kompensiert wird.

Erreichbarkeit von außerhalb

Die Befragten waren sich überwiegend einig, dass für Kund:innen von außerhalb keine Stellplätze vorgesehen werden müssen. Die Verfügbarkeit von Parkhausstellplätzen und Vorteile einer Verkehrsberuhigung für die Kund:innengewinnung überwiegen hier. Um diesem Kundenkreis entgegenzukommen, sahen die Befragten auch den Einzelhandel in der Verantwortung in solchen Fällen mit neuen Services (z. B. Lieferungen nach Hause) zu begegnen.

Beispiel 4: Wie sollte der Lieferverkehr (einschließlich Paketdienstleister) zukünftig geregelt werden?

Option 1: Lieferverkehr sollte zu allen Geschäftszeiten möglich sein.

Option 2: Der Lieferverkehr sollte in bestimmten Straßen nur nachts und vormittags zugelassen werden. Die Geschäftstreibenden und Lieferant:innen müssen sich daran anpassen und ggf. Lösungen für die Anlieferung zu anderen Zeiten oder mit anderen Verkehrsmitteln entwickeln.

Option 3: Kfz-Verkehr sollte grundsätzlich unterbunden werden. Für den Warenverkehr werden Umschlagstellen (Hubs) am Rand des Kerngebiets bereitgestellt, von wo aus die Waren mit Lastenrädern, Sackkarren und ähnlichem weitertransportiert werden können.

Lieferverkehr

Die Frage zum Lieferverkehr wurde von drei Teilnehmer:innen beantwortet. Dabei stimmte eine Person dafür, Lieferverkehr im Projektgebiet uneingeschränkt zu ermöglichen. Eine weitere Person bevorzugte die Option, dass die Anlieferung nur nachts und vormittags stattfinden sollte. Die dritte Person sprach sich hingegen dafür aus, den Kfz-Verkehr vollständig zu unterbinden und stattdessen an den Rändern des Kerngebiets Umschlagstellen für die Warenannahme bereitzustellen.

Beispiel 5: Ein Handwerksbetrieb von außerhalb Ottensens hat einen Auftrag im Kerngebiet. Die Handwerker:innen sind den ganzen Tag vor Ort und haben viel Werkzeug und Material dabei.

Option 1: Im gesamten Kerngebiet sind regelmäßig Parkmöglichkeiten vorzusehen. Die Höchstparkdauer beträgt 10 Stunden, so dass regelmäßig Parkplätze frei werden.

Option 2: Handwerksbetriebe können mit der Sondergenehmigung, die sie ohnehin für Aufträge in Bewohner:innenparkgebieten besitzen, ganztägig in Lade- und Lieferzonen parken.

Option 3: Handwerksbetrieben ist die Nutzung von Lastenrädern zuzumuten. Betriebe, die nicht mit der Zeit gehen, können halt keine Aufträge im Kerngebiet annehmen.

Handwerksbetriebe von außerhalb

Auch diese Frage beantworteten nur drei der sechs Teilnehmer:innen. Zwei sehen die Handwerker:innen in der Pflicht, über Sondergenehmigungen die Zugänglichkeit des Kerngebiets zu organisieren. Eine weitere Person war hingegen der Meinung, dass Handwerksbetriebe die Nutzung von Lastenrädern zuzumuten ist und sie andernfalls keine Aufträge mehr im Projektgebiet annehmen könnten.



4. Informationsveranstaltung & Workshop – Zentrale Aussagen und Ergebnisse der Beteiligung

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Diskussion entlang der Leitthesen und der Verortungen am Plan gruppenübergreifend ausgewertet, um eine bessere Übersichtlichkeit zu gewährleisten und Doppelungen zu vermeiden. Hierbei werden auch die Anmerkungen aus dem Chat beider Veranstaltungen berücksichtigt und thematisch zugeordnet. Zunächst erfolgt eine knappe Zusammenfassung der Diskussionsinhalte, bevor die Ergebnisse detailliert erläutert werden.

4.1 Zusammenfassung der Ergebnisse

Verkehrsarten

Fußverkehr: Einigkeit herrschte unter den Teilnehmer:innen darüber, dass der Straßenraum für Fußgänger:innen in Ottensen sicherer gestaltet werden muss. Hierfür müssen unter anderem bessere Kreuzungen und Übergänge und breitere Gehwege geschaffen werden.

Radverkehr: Hinsichtlich des Radverkehrs gingen die Meinungen im Vergleich zum Fußverkehr weiter auseinander. Hier muss einerseits gewährleistet werden, dass Radfahrer:innen ihre Ziele im Projekt- und Kerngebiet gut erreichen können und ausreichend Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Andererseits muss die Radverkehrsinfrastruktur so ausgebaut werden, dass andere Verkehrsteilnehmer:innen (insbesondere Fußgänger:innen) sich ebenfalls sicher im Straßenraum bewegen können.

E-Scooter: In Bezug auf E-Scooter im Projektgebiet waren sich die Teilnehmenden grundsätzlich einig, dass zukünftig strengere Regelungen benötigt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr: Der ÖPNV sollte grundsätzlich erweitert werden. Dadurch werden nicht nur Anreize zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote gesetzt. Die damit einhergehende Reduzierung des Kfz-Verkehrs erzeugt außerdem mehr Aufenthaltsqualität in Ottensen.

Kfz-Verkehr: Insgesamt wurde angemerkt, dass der MIV im Sinne der Mobilitätswende gegenüber dem ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr unattraktiver werden muss. Letztere müssen dafür eine Attraktivitätssteigerung erfahren. Für einige ist eine Erreichbarkeit des Projekt- und Kerngebiets mit Kfz dennoch notwendig (u.a. Lieferverkehr, mobilitätseingeschränkte Personen, Rettungsdienste) und muss gewährleistet werden.

Miteinander der Verkehrsarten und Raumaufteilung

Der öffentliche Raum soll zukünftig gerechter aufgeteilt werden. Dafür sollte der motorisierte Individualverkehr (MIV) weniger Raum einnehmen, während Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen mehr Platz zugestanden werden sollte.

Gestaltung der Verkehrsflächen/des Straßenraums

Die Gestaltung des Straßenraums sollte unter Einbezug der Bevölkerung stattfinden. Eine gute Kooperation zwischen dem Bezirk, den Gewerbetreibenden, zivilgesellschaftlichen Akteur:innen und Bürger:innen sollte angestrebt werden. Bei der Gestaltung sollte außerdem der jeweilige räumliche Kontext einbezogen und Bedarfe individuell ermittelt werden.

Ausstattung des öffentlichen Raums

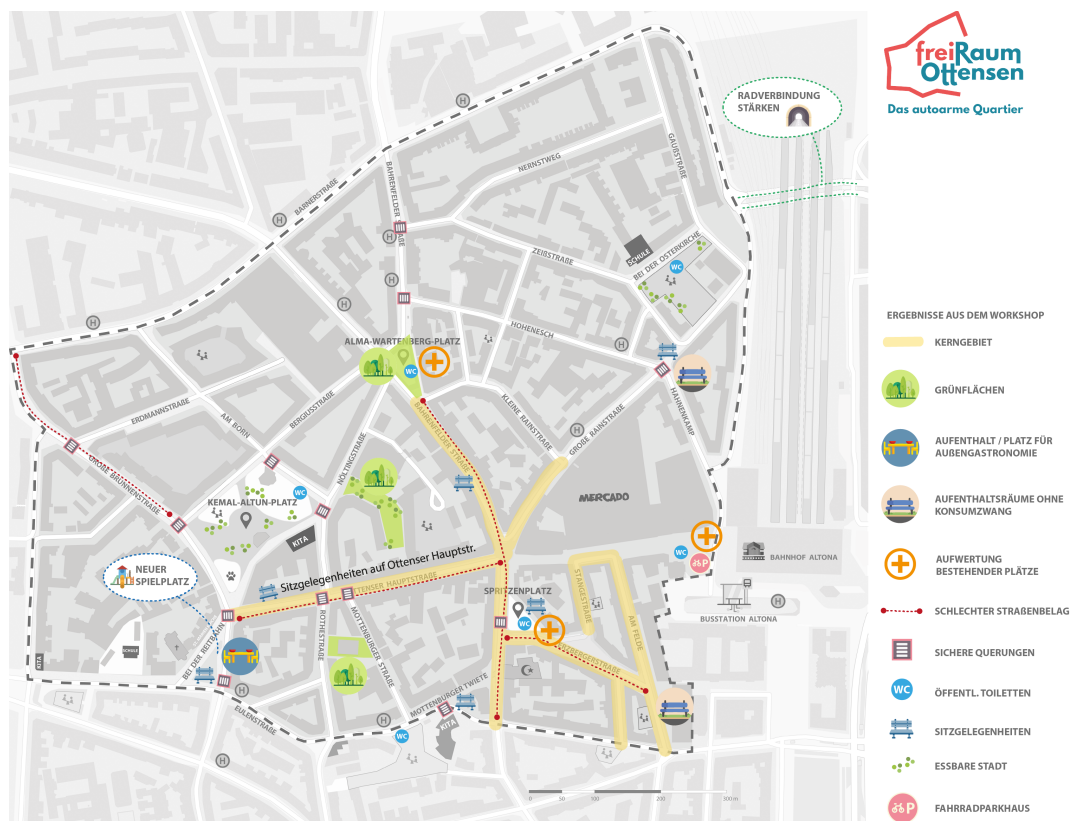
In Bezug auf die Ausstattung des öffentlichen Raums wurde unter anderem angemerkt, dass das Angebot an öffentlichen Toiletten und Sitzgelegenheiten ausgeweitet werden sollte und eine verbesserte Beleuchtung wünschenswert wäre. Hinsichtlich eines Ausbaus des gastronomischen Angebots gehen die Meinungen teilweise auseinander (Aufenthaltsqualität vs. Lärmbelastung).

Begrünung

Die Teilnehmer:innen teilten die Ansicht, dass Ottensen zukünftig grüner sein soll. Beim Ausbau des Stadtgrüns sollten Klimaanpassungsmaßnahmen und Konzepte wie die „essbare Stadt“ mitgedacht werden.

4.2 Detaillierte Auswertung der Ergebnisse

Die nachfolgende Karte gibt eine Übersicht darüber, welche konkreten Wünsche und Ideen an bestimmten Stellen im Projektgebiet verortet werden können. Aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit sind dabei Bedarfe, die das gesamte Projektgebiet betreffen (z.B. Ausweitung des Angebots an Fahrradabstellanlagen, Durchgrünung, barrierefreie Gestaltung des Straßenraums, Verminderung des Durchgangsverkehrs) nicht dargestellt. Dadurch ist die Abbildung nicht als vollständiges Abbild der Workshopergebnisse anzusehen. Sie dient lediglich dazu, einen ersten Einblick zu geben. Eine vollständige und detaillierte Darstellung der Ergebnisse erfolgt im nachfolgenden Text.



Vereinfachte Übersicht über ortsspezifische Ergebnisse des Workshops (größere Darstellung siehe Anhang)

FUSSVERKEHR

Kreuzungen und Übergänge:

- Die Kreuzungen im gesamten Projektgebiet sollten zu sicheren Kreuzungen umgebaut werden. Dies beinhaltet insbesondere eine entsprechende Gestaltung, die das Freihalten der Querungen sicherstellt und eine gute Einsehbarkeit für Fußgänger:innen gewährleistet.
- Unterstützende Maßnahmen könnten hier die Installation von Pollern, Fahrradbügeln o.ä. sein, die eine klare bauliche Trennung zwischen Gehweg und Straße markieren und Falschparken verhindern.
- An der Ecke Hohenesch/Große Rainstraße sollte ein Zebrastreifen eingerichtet werden. Die Querung vor der Gaststätte Möller wurde ebenfalls als sehr gefährlich beschrieben und benötigt auch eine Umgestaltung.
- Als Beispiel für innovative Straßenraumgestaltung wurde ein Überwerfungsbauwerk in den Niederlanden genannt. Hier wird der Fuß- und Fahrradverkehr an einer Kreuzung über dem Autoverkehr geführt. Angemerkt wurde hierzu allerdings, dass die verkehrlichen Situationen in den Niederlanden (Vorort) und in Ottensen (dichte Innenstadt) nicht vergleichbar sind und eine Umsetzung im Projektgebiet damit unmöglich ist. Problematisch ist durch die Errichtung von Brücken bzw. Unterführungen außerdem die Entstehung sozialer Angsträume.

Breite der Gehwege:

- Die Gehwege sollten im gesamten Projektgebiet eine Mindestbreite von 2,5 Metern aufweisen. Heute sind viele Gehwege durch gastronomische Angebote oft stark verengt und es bleibt zu wenig Platz, etwa für Rollatoren oder Kinderwägen.
- Besonderen Bedarf für die Verbreiterung der Gehwege sahen die Teilnehmer:innen in der Ottenser Hauptstraße, der Mottenburger Straße und der Bahnenfelder Straße südlich des Ottenser Torbogens.

Fußverkehr als Maßstab bei Umverteilung:

- Bei einer Umverteilung des Straßenraums sollte der Fußverkehr als Maßstab genommen werden. Insbesondere auch deshalb, weil jede:r auf einem Teil der zurückzulegenden Wegstrecke auch Fußgänger:in ist.

Straßenbelag:

- Kopfsteinpflaster stellt nicht nur für den Rad- und Kfz-Verkehr ein Problem dar, sondern ist auch für Fußgänger:innen unangenehm (z.B. am Spritzenplatz). Unebenheit und Glätte können hier problematisch sein.

Ausweitung von Verkehrskontrollen:

- Es besteht der Wunsch nach mehr Kontrollen an Querungen und in Fußgänger:innen-zonen, wo teilweise rücksichtsloses Verhalten von Pkw und Fahrradfahrer:innen beobachtet wird. Es werden Maßnahmen gewünscht, die besonders vulnerable Gruppen (Kinder, Menschen mit Behinderung, ältere Menschen) schützen.

RADVERKEHR

Fahrradparken:

- Jeder fünfte Pkw-Parkplatz im Projektgebiet sollte mit jeweils fünf Fahrradbügeln versehen werden. So wird mehr Parkraum für Fahrräder geschaffen und die Gehwege von abgestellten Fahrrädern freigehalten. Der Bedarf an zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten wird nahezu im gesamten Projektgebiet gesehen.



- Durch Fahrradbügel oder Poller im Bereich von Kreuzungen (bspw. im Radius von fünf Metern), die Kfz-Parken verhindern, können Sichtachsen auch für Fahrradfahrer:innen freigehalten werden.
- Fahrradabstellflächen müssen breit genug sein und damit ausreichend Platz bieten, um ein Fahrrad problemlos abstellen zu können. Teilweise wird eine Überdachung gewünscht, z.B. in Form kleiner „Parkhäuser“, in denen das Fahrrad allerdings ebenerdig abgestellt werden kann.
- Für Lastenfahrräder sollten spezielle Abstellflächen eingerichtet werden. Diese müssen vor allem mehr Platz bieten als herkömmliche Abstellanlagen. Damit Lastenfahrräder keine herkömmlichen Abstellanlagen nutzen und damit viel Platz (sowohl für andere Fahrräder als auch für zu Fuß Gehende) verstellen, sollten Piktogramme entwickelt werden, die entsprechende Verbote bzw. die Ausweisung geeigneter Abstellflächen darstellen. Ein Vorschlag beinhaltete das Abschleppen von Lastenfahrrädern, die auf dem Gehweg weniger als 120 cm Platz für Fußgänger:innen lassen. Angemerkt wurde außerdem, dass die Frage nach speziellen Abstellanlagen für Lastenfahrräder in der Planung in jedem Falle berücksichtigt wird.
- Zusätzliche, qualitative Abstellmöglichkeiten setzen Anreize, im Projektgebiet mit dem Rad unterwegs zu sein, und tragen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs bei. Dadurch steigern sie die Aufenthaltsqualität in Ottensen.

Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsbegrenzung:

- Die Geschwindigkeit für Fahrradfahrer:innen sollte auf 15-20 km/h reduziert werden.
- Im Kerngebiet sollte schnelles Fahrradfahren nicht erlaubt sein, stattdessen sollte hier mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Schnellstrecken für Fahrradfahrer:innen sollten um das Kerngebiet herum eingerichtet werden.
- Trotz Geschwindigkeitsbeschränkungen im Kerngebiet sollten stark frequentierte Straßen schneller befahrbar sein. Ein guter Zugang zu Geschäften etc. im Kerngebiet muss für Fahrradfahrer:innen ebenfalls gewährleistet werden.
- Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sollten stärker differenziert werden. Allein die Unterscheidung zwischen Schrittgeschwindigkeit und Radschnellweg ist nicht ausreichend.
- Schnelle E-Bike-Fahrer:innen sollten wie Kfz behandelt werden.
- Fahrradfahrer:innen sollten ungeeignete Strecken im gesamten Projektgebiet nicht als „Rennstrecken“ nutzen. Stattdessen sollte gegenseitige Rücksichtnahme vorherrschen.
- Die Oberflächenbeschaffenheit der Straßen (insbesondere Kopfsteinpflaster) kann als „natürliche Bremse“ dienen.

Erreichbarkeit:

- Fahrradfahrer:innen sollten jedes Geschäft gut erreichen können. Damit sollen die Wege zum Transport von Einkäufen zwischen dem Geschäft und dem Fahrrad geringgehalten werden (< 10 Meter).

Ausbau von Radwegen und Verbindungen:

- Im Kerngebiet ist der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen besonders hoch. Hier sollten geeignete Fahrradspuren eingerichtet werden. Wo möglich, sollten räumlich getrennte Fahrradwege auch in kleineren Straßen angelegt werden.
- Die Verbindung vom Lessingtunnel nach Ottensen sollte verbessert werden. Hier könnte die Bahnenfelder Straße (zwischen Arnoldstraße und Große Rainstraße) für Fahrradfahrer:innen geschwindigkeitsuneingeschränkt ausgebaut werden.



Radverkehrsführung:

- Uneinigkeit herrschte darüber, ob das Fahrradfahren auf allen Straßen jeweils nur in eine Richtung erlaubt sein sollte.
- Es wurde diskutiert, ob grundsätzlich Fahrradspuren in beide Richtungen der Straßen angeboten werden sollten, da die Radfahrer:innen ansonsten auf die Fußwege ausweichen. Gegenstimmen äußerten Bedenken, da Radwege besser gebündelt und zugunsten der Entschleunigung der kleinen Anwohner:innenstraßen stattdessen über ausreichend dimensionierte Straßennetze geführt werden sollten.
- Bei einigen besteht der Wunsch, dass Fahrradverkehr (z.B. am Ottenser Torbogen) keinen Vorrang genießen sollte.
- Als Beispiel für unzureichende Radverkehrsführung wurde die Barnerstraße genannt. Eine sichere Verkehrsführung für Fahrradfahrer:innen ist hier aber besonders wichtig, da sie für viele Schüler:innen Teil des Schulwegs darstellt. Bessere Fahrradwege wünschen sich die Teilnehmer:innen zudem im gesamten Kerngebiet, insbesondere in der westlichen Ottenser Hauptstraße, der Großen Rainstraße, der südlichen Bahrenfelder Straße, der Mottenburger Twiete und der Erzbergerstraße.

Ausweitung von Verkehrskontrollen:

- Bemängelt wurden unzureichende Kontrollen des Fahrverhaltens von Fahrradfahrer:innen (im Gegensatz zu Kontrollen des Kfz-Parkverhaltens). Die Mottenburger Twiete wurde hier als besonders problematische Stelle genannt.
- Kritisiert wurde außerdem die widerrechtliche Nutzung der Fußgänger:innenzone vor dem Mercado und von Gehwegen durch Radfahrer:innen. Hier sollten Schilder (z.B. zu Verboten, Zeitbeschränkungen) sichtbarer und Kontrollen ausgeweitet werden.

E-SCOOTER

Stellplätze:

- E-Scooter sollen zukünftig nur zugelassen werden, wenn feste E-Scooter-Stellplätze eingerichtet werden.
- Diesbezüglich kam die Frage auf, ob eine Bereitstellung von Stellflächen verpflichtend ist oder ob nicht komplett auf E-Scooter im Gebiet verzichtet werden könnte.

Geschwindigkeit und Geschwindigkeitsbegrenzung:

- Die Geschwindigkeit von E-Scootern sollte (z.B. auf 10 km/h) gedrosselt werden.
- Eine Drosselung, die nur innerhalb eines bestimmten Gebiets wirksam wird, könnte etwa durch Geocaching (GPS-Ortung) realisiert werden. Ähnliche Methoden kommen beispielsweise in Paris zum Einsatz.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Erreichbarkeit per ÖPNV:

- Der ÖPNV-Anschluss des Projektgebiets wird als gut eingeschätzt.
- Die Beteiligten betonten, dass die ÖPNV-Anbindung des Projektgebiets durch Busse erhalten bleiben muss. Insbesondere der Alma-Wartenberg-Platz stellt einen wichtigen Knotenpunkt im ÖPNV-Netz dar.
- Um den ÖPNV attraktiver zu gestalten, wurde der Ausbau des Haltestellennetzes im Projektgebiet angeregt. Darüber hinaus könnte die Einführung bedarfsgerechter Halte (beispielsweise durch e-Busse) zu bestimmten Tag- und Nachtzeiten den ÖPNV u.a. für Nachtarbeiter:innen attraktiver gestalten.

Gelenkbusse:

- Der Einsatz von Gelenkbussen (u.a. Linie 2 und 288 am Alma-Wartenberg-Platz) führt zu Konfliktsituationen mit dem Kfz-Gegenverkehr. Dieser ist zum Ausweichen gezwungen, das wiederholte Anfahren der Busse führt zu erhöhter Lärm- und Abgasbelastung.
- Eine Lösungsmöglichkeit bietet die Verlegung der Fahrstrecke (z.B. über Barnerstr. oder Friedensallee) und/oder eine Rückverlegung der Haltestelle Friedensallee aus der Bahrenfelder Straße.

E-Busse:

- Es wurde die Frage gestellt, inwiefern der Einsatz einer E-Bus-Ringlinie mit Kleinbussen die Gelenkbusse auf der Strecke ersetzen könnten.
- Grundsätzlich sollte die Einrichtung einer e-Buslinie aufgrund der hohen Kosten nicht kategorische ausgeschlossen werden.
- Um die Finanzierbarkeit einer E-Busringlinie sicherzustellen, könnte eine E-Bus-Ringlinie eingerichtet werden, die nur zu stark nachgefragten Zeiten fährt.

KFZ-VERKEHR

Durchgangsverkehr und Verkehrsberuhigung:

- Der Durchgangsverkehr durch Kfz sollte generell eingedämmt werden. Dabei sollte man in der Planung nicht nur das Projektgebiet fokussieren, sondern den größeren räumlichen Kontext einbeziehen.
- In der Bahrenfelder Straße und Ottenser Hauptstraße könnte der Durchgangsverkehr auf Lieferverkehr und die Anfahrt mobilitätseingeschränkter Personen beschränkt werden.
- Zur Verkehrsberuhigung wurde die Schließung der Großen Brunnenstraße für den Kfz-Verkehr angeregt. Durch die Herausnahme des Kfz-Verkehrs können Flächen für Begrünung und Aufwertung von Aufenthaltsflächen zurückgewonnen werden.
- Die Ottenser Hauptstraße ist derzeit eine beliebte Straße für Durchgangsverkehr, was eine Minderung der Aufenthaltsqualität für die Anwohner:innen zur Folge hat. Als Alternative wurden Erschließungen vorgeschlagen, die wie eine Schleife durch das Projektgebiet geführt werden. Auch andere Konzepte wie Modalfilter werden gewünscht. Zur Anregung wurde auf die Superblöcke (z.B. in Barcelona) verwiesen.
- Um den Durchgangsverkehr aus dem Projektgebiet zu bekommen, werden bauliche Lösungen gewünscht, die eine Befahrung des Kerngebiets unattraktiv machen.
- Gleichzeitig bestehen Bedenken, dass eine Verkehrsberuhigung zu Ausweichverkehren in den umgebenden Straßen führt.
- Zur temporären Verkehrsberuhigung am Wochenende wurde beispielhaft die Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße am Wochenende vorgeschlagen. Verkehrsberuhigungen wurden teilweise mit Skepsis betrachtet, da die Erreichbarkeit und die Zufahrt für Gewerbetreibende und Dienstleister:innen dann eingeschränkt wären. Auch Tiefgaragenplätze könnten schwieriger erreicht werden.

Lieferverkehr:

- Das Liefer- und Bewirtschaftungsproblem der Gewerbetreibenden darf in der Planung nicht unterschätzt werden. Neben kleineren Betrieben müssen hier auch große Arbeitgeber:innen berücksichtigt werden.



- Grundsätzlich fehlen im Projektgebiet Lieferzonen. Wichtig ist auch, dass für Gewerbetreibende, Handwerker:innen und Dienstleister:innen, die nicht aus Ottensen kommen, ausreichend Lieferzonen vorgesehen werden.
- Für die Anlieferung von Waren sollten zwar ausreichend Lieferzonen zur Verfügung gestellt werden, allerdings sollte das Halten nicht vor jedem Geschäft/Betrieb gestattet sein.
- Die zunehmenden Lieferverkehre stellen Ottensen vor große Herausforderungen. Während die Lieferungen der Paketdienste bereits über Kioske abgewickelt werden, stellen die großen Lastwagen, insbesondere wenn sie rückwärts fahren oder abbiegen müssen, eine große Gefahr für Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen dar.
- Um dem zunehmenden Lieferverkehr zu begegnen, sollten die Anlieferungen durch Lastwagen nur zu eingeschränkten Lieferzeiten möglich sein. Weiterhin wurden Lieferkonzepte durch Lastenfahrräder über Paketstationen angesprochen. Es wurde zu Bedenken gegeben, dass die Einsatzfähigkeit von Lastenfahrrädern durch das Gewicht der Lieferung begrenzt ist. Die Teilnehmer:innen sahen nicht *eine* Lösung, sondern eine Mischung von Maßnahmen als zielführend an.

Parken und Parkraum:

- Das Parken auf Gehwegen sollte generell verboten werden, sodass die gesamte Breite der Gehwege für Fußgänger:innen zur Verfügung steht.
- Besonderer Bedarf zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs wurde in der Großen Brunnenstraße nordwestlich des Kemal-Altun-Platzes gesehen.
- Wenn Parkflächen reduziert werden, müssen Ausgleichsflächen geschaffen werden, auf denen Parken an anderer Stelle ermöglicht wird. Car-Sharing ist eine Alternative, kann aber nicht die einzige Lösung des Parkraumproblems sein.
- Die Parkhäuser des Mercado wurden als häufige Ursache für Staus genannt. Der ÖPNV bietet hier ausreichend alternative Anfahrtsmöglichkeiten, die von den Konsument:innen zukünftig stärker genutzt werden sollten.
- Wildes Parken (z. B. in der Stangestraße) soll durch stärkere Kontrollen unterbunden werden.
- Die Teilnehmer:innen diskutierten die Notwendigkeit von Stellplätzen für Menschen, die Nachtdienste haben. Während einige Bewohner:innen die Bereitstellung von Parkplätzen für wichtig erachteten, äußerten sich andere skeptisch, wo die Grenze gezogen werden sollte, wer einen Anspruch auf einen Stellplatz hat und wer nicht. Sie bezweifelten die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme damit, dass das Projekt sehr gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen ist und sie selbst ihr Leben lang und auch im hohen Alter ohne privaten Pkw ausgekommen sind.
- Als sinnvolle Verlagerung des ruhenden Verkehrs wurde auf die Parkhäuser hingewiesen, die derzeit noch stark untergenutzt sind. Diese könnten vom Bezirk aufgekauft und vermietet werden. Es wurde vorgeschlagen, dass die Parkplätze in Parkhäusern für Anwohner:innen zur Verfügung stehen und so viel kosten sollten wie ein Anwohner:innenparkausweis in der Parkraumbewirtschaftungszone.
- Es wurde die Sorge geäußert, dass durch die geplante Verkehrsberuhigung die Zugänglichkeit der Tiefgaragenplätzen der Anwohner:innen und Dienstleister:innen nicht mehr sichergestellt ist.

Notwendiger Verkehr im Projektgebiet:

- Es besteht die Notwendigkeit, dass im Verkehrskonzept notwendige Verkehre mitgedacht werden (z.B. Feuerwehr, Notarzt, Müllabfuhr).



- Einigkeit herrschte darüber, dass Parkplätze für Belieferungen und auch Menschen mit Behinderung vor Arztpraxen und Gewerbe erhalten bleiben müssen.

3.3. Gestaltung

MITEINANDER DER VERKEHRSARTEN UND RAUMAUFTeilUNG

Toleranz:

- Die Mobilitätswende erfordert eine hohe Toleranzbereitschaft zwischen den Menschen, die sich durch Ottensen bewegen. Die Mobilitätswende braucht ein Miteinander.

Bestehende Konflikte zwischen den Verkehrsarten:

- Als sich gegenseitig bedingende Konflikte wurden parkende und fahrende Autos genannt, die Fahrradfahrer:innen Platz auf der Fahrbahn wegnehmen, sodass diese wiederum auf die Gehwege ausweichen und Fußgänger:innen beeinträchtigen.
- Fußgänger:innen wiederum weichen teilweise auf Radwege aus, ohne den Verkehr zu beachten. Neben einer gerechteren Verteilung der Flächen ist hier ebenfalls mehr Rücksicht von allen Verkehrsteilnehmer:innen geboten.
- Es gibt hinsichtlich der schon bestehenden Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen Bedenken hinsichtlich der Zusammenlegung von Verkehren durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Mischverkehr).

Konfliktlösungen für Fuß- und Radverkehr:

- Ein Vorschlag beinhaltete die Gestaltung sogenannter „Shared Spaces“ für beide Verkehrsarten, in denen keine klare Trennung der Straßenbereiche stattfindet, sondern das Teilen desselben Straßenraums zur gegenseitigen Rücksichtnahme führen soll.
- Die Mehrheit der Teilnehmer:innen sahen in der Einrichtung von „Shared Spaces“ (teilweise mit Verweis auf gescheiterte Projekte ähnlicher Art) allerdings keine Lösung, sondern plädierten für eine strikte und sichtbare Trennung der Bereiche für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen. Durch die Einrichtung eigener Fahrspuren für Fahrradfahrer:innen würden diese die Gehwege zukünftig weniger beanspruchen.
- Ebenfalls sollte eine klare räumliche Trennung des Kfz-Verkehrs erfolgen.
- Die verschiedenen Verkehrsarten (Fuß, Fahrrad, Kfz) sollten dabei gleichberechtigt behandelt und die Bedürfnisse aller Gruppen berücksichtigt werden.

Kommunikation:

- Es wurde vorgeschlagen, dass Verkehrsmaßnahmen besser für Bewohner:innen aber auch Besucher:innen kommuniziert werden. Beispielsweise wurde vorgeschlagen an der Kreuzung zum Ottenser Tor ein Hinweisschild anzubringen, das für gegenseitige Rücksichtnahme wirbt (vgl. Elbwanderweg).

Verkehr zu und vor Kitas und Schulen:

- Die steigende Zahl an Kindern und Jugendlichen im Projektgebiet führt zu zunehmenden Verkehrsaufkommen vor Kitas und Schulen. Insbesondere die Rothestraße wird aufgrund des Bring-und Holverkehrs als problematisch für Kinder eingeschätzt, die laufen oder mit dem Fahrrad fahren. In zugedruckten Straßenräumen können die Kinder nur schwer sehen was auf der Straße los ist und werden selber kaum von anderen Verkehrsteilnehmer:innen wahrgenommen.
- Die Teilnehmer:innen bewerteten aufgrund des guten ÖPNV-Anschlusses die kurzen Fußwege bzw. Anfahrtswege mit dem Fahrrad für die Eltern und Kinder als zumutbar.

Grundbedingung ist der Ausbau einer sicheren Infrastruktur für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen.

GESTALTUNG DER VERKEHRSFLÄCHEN/DES STRASSENRAUMS

Straßenbelag und Kopfsteinpflaster:

- Zum einen wurde der Wunsch zum Ausdruck gebracht, das Kopfsteinpflaster so zu belassen, wie es heute ist. Als Vorteil wurde genannt, dass so der Charme des Stadtteils erhalten bleiben und das Pflaster sozusagen als natürliche Bremse für den Kfz- und Fahrradverkehr dienen kann. Außerdem wäre es auch aus ökologischer Sicht sinnvoll, das Pflaster zu erhalten und durch ausbleibende Bauarbeiten Strom und wertvolles Material (Sand, Beton, Asphalt) einzusparen.
- Zum anderen wurde (deutlich häufiger) gefordert, das Kopfsteinpflaster zwar zu erhalten, dieses aber zu schleifen (z. B. westliche Abschnitte der Ottenser Hauptstraße oder der Bahrenfelder Straße). Als Positivbeispiel wurden etwa die Zeißstraße und die östliche Ottenser Hauptstraße genannt. So könnte das Pflaster als identitätsstiftendes Gestaltungselement in Ottensen erhalten bleiben, die Befahr- und Begehrbarkeit würde aber erheblich verbessert werden. Auch der Lärm, der durch das Befahren des Pflasters vor allem durch den Kfz-Verkehr für Anwohner:innen belastend sein kann, könnte so vermindert werden. Von einigen wurde Kopfsteinpflaster zudem als ungeeignetes Mittel zur Verkehrsberuhigung (wie oben genannt) angesehen. Autos könnten trotz Kopfsteinpflaster zu schnell fahren.
- In Bezug auf einen Abbau des Kopfsteinpflasters und einer Asphaltierung der Straßen wurden die ökologischen Folgen angemerkt (Stromverbrauch, Verbrauch wertvoller Rohstoffe für Beton und Asphalt). Zudem besteht die Sorge, dass sowohl der Kfz- als auch der Radverkehr auf einem glatten Straßenbelag noch schneller fahren würden.
- Insgesamt stellte sich die Frage nach der Finanzierung solcher Maßnahmen (Schleifen des Pflasters). Auch wurde gefordert, dass hinsichtlich des Denkmalschutzes auf Landesebene klare Position bezogen wird, um den Prozess auch auf regionaler Ebene zu vereinfachen.
- Es wurde angemerkt, dass Umbaumaßnahmen während des Pilotprojekts „Ottensen macht Platz“ zu Beschädigungen im Straßenbelag geführt haben. Diese Stolperfallen sollten zeitnah beseitigt werden.

Barrierefreiheit:

- Die Gestaltung des Straßenraums sollte möglichst barrierefrei sein. Kopfsteinpflaster und hohe Bordsteinkanten stellen Hindernisse dar, z. B. in der Ottenser Hauptstraße/An der Reitbahn. Für dieses Thema muss mehr Aufmerksamkeit geschaffen werden, z. B. durch eine „Rollstuhlfahraktion“ im Quartier.

Aufwertungsbedarfe:

- Bei der Umgestaltung müssen auch die bestehenden Plätze mitbedacht werden. Besondere Aufwertungsbedarfe bestehen hinsichtlich des Bahnhofsvorplatzes, des Alma-Wartenberg-Platzes und des Spritzenplatzes. An der Ecke Am Felde und der Erzbergerstraße könnte ein neuer öffentlicher Platz entstehen.

Vorgehen bei der Neugestaltung:

- Um sich eine Neugestaltung der Straßenzüge besser vorstellen zu können und über Gestaltungsmöglichkeiten diskutieren zu können, wurden *Augmented-Reality*-Erlebnisse angeregt.



- Es wurde ein experimentelles Vorgehen bei der Gestaltung des Straßenraums vorgeschlagen. Maßnahmen sollten in kleinem Maßstab ausprobiert, erst dann evaluiert und ggf. verstetigt werden.
- Es wurde angeregt, die Gestaltung des Straßenraums differenziert nach Straßenzügen vorzunehmen und auf spezielle räumliche Bedarfe einzugehen. Für die Bahrenfelder Straße wird beispielsweise angeregt, eine Fahrradspur einzurichten und die Bürgersteighöhe auf das Straßenniveau anzupassen. Auch für die Barnerstraße wird ein separater Radweg gefordert, da hier viele Unfälle mit Autofahrer:innen passieren. Für die Ottenser Hauptstraße wird die Idee geäußert, die Gehwege breiter zu gestalten und eine Radspur in der Mitte der Straße einzurichten, die auch Autos nutzen können, allerdings nur in Schrittgeschwindigkeit.

Räumlicher Kontext:

- Bei der Neugestaltung des Straßenraums muss auch die Bahnstreckeverlegung und eine Bebauung des Bahngeländes mitgedacht werden. Durch Letzteres wird der Bevölkerungsdruck höher und mehr Menschen werden sich den Platz in Ottensen teilen müssen.

Partizipation und Kooperation:

- In die Straßenraumgestaltung sollten sowohl Anwohner:innen als auch Gewerbetreibende (insbesondere die Gastronomie und Kiosks) einbezogen werden.
- Einzelne Projekte wie Urban Gardening (z. B. in den Innenhöfen in der Nöltingstraße) oder Baumscheibenpatenschaften (z. B. wie bereits an der Ecke Eulenstraße/An der Reitbahn bestehend) sollten fachlich und finanziell durch das Bezirksamt begleitet werden.
- Neben Grünprojekten sind auch soziale, gemeinwohlorientierte Angebote auf ehemaligen Parkflächen denkbar, die zusammen mit der Stadtteilbevölkerung entwickelt werden. Ehemalige Kfz-Stellplätze könnten per Tafeln und Bodenmarkierungen als beispielbare Orte ausgewiesen und von Pat:innen für z. B. ein Jahr bespielt werden. Es wurde zudem eine Multikodierung (abwechselnde temporäre Nutzungskonzepte) dieser Flächen angeregt.
- Kooperative Projekte können aber nur begleitende Maßnahmen sein. Die Stadtteilbevölkerung darf nicht überfordert werden. Einige äußerten zudem Zweifel, ob kooperative Ansätze in der Praxis tatsächlich gelingen.
- Grundsätzlich sollte jedes Engagement aus der Bevölkerung aufgegriffen werden.
- Die Gewerbe-Vielfalt in Ottensen soll bestehen bleiben. Ein Quartiersmanagement, das neben den Gewerbetreibenden auch Anwohner:innen und Bürger:inneninitiativen einbezieht, wäre wünschenswert.

AUSSTATTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Öffentliche Toiletten:

- Es sollten mehr öffentliche Toiletten installiert und entsprechende Hinweisschilder angebracht werden.
- Besonderer Bedarf besteht an den Plätzen (Kemal-Altun-Platz, Alma-Wartenberg-Platz, Bahnhofsvorplatz und Spritzenplatz) sowie bei der Osterkirche und an der Ecke Mottenburger Twiete/Eulenstraße.



Beleuchtung:

- Die Beleuchtung sollte im ganzen Projektgebiet verbessert werden. Zwischen einer guten Ausleuchtung, die das Sicherheitsgefühl erhöht, und Nachhaltigkeit/so wenig Lichtverschmutzung wie möglich muss abgewogen werden.
- Besonderer Bedarf besteht beispielsweise am Kemal-Altun-Platz.

Sitzgelegenheiten:

- Grundsätzlich werden neue, zusätzliche Sitzgelegenheiten im ganzen Projektgebiet gewünscht, die den konsumfreien Aufenthalt in Ottensen fördern. Dies soll jedoch in gemäßigttem Rahmen und mit einer Gestaltung erfolgen, die Cornern und die Ansammlung von Feiernden im Straßenraum (Lärm) unterbindet. Dazu wurden unterschiedliche Vorschläge formuliert:
 - Ein-/Zwei-Sitzer, um die Ansammlung von Gruppen zu vermeiden
 - Anlehnmöglichkeiten statt Sitzgelegenheiten
- Neue Sitzgelegenheiten müssen ausreichend gepflegt und gereinigt werden.
- Besonderer Bedarf besteht am Hahnenkamp, in der Großen Rainstraße, Ottenser Hauptstraße, am Spritzenplatz, in der Bahrenfelder Straße, der Mottenburger Twiete, Bei der Reitbahn und in der Großen Brunnenstraße.

Spielplätze:

- Es wurde der Wunsch nach einem neuen Spielplatz Bei der Reitbahn formuliert. Auch ein Wasserspielplatz ist denkbar.

Gastronomie:

- Einige wünschten die Ausweitung gastronomischer Flächen zu Lasten des ruhenden Verkehrs, um neue Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum zu erzeugen, z. B. An der Reitbahn/Eulenstraße.
- Andere zeigten sich besorgt über eine Verschärfung der bereits bestehenden Lärmbelastung und eine mögliche „Ballermanisierung“.
- Einige wünschten sich mehr Orte für den Konsum von eigenen, mitgebrachten Speisen, z. B. ein Biergarten, der Gastronomie und konsumfreien Aufenthalt verbindet.

Weitere Ideen:

- Tauschboxen
- Informelle Interaktions- und Verweilorte z. B. an fest installierten Lastenfahrrädern im Quartier
- Springbrunnen

BEGRÜNUNG

Klimaanpassung:

- Bei der Straßenraumgestaltung müssen Klimaanpassungsmaßnahmen mitbedacht werden (z. B. Versickerung/Konzepte der „Schwammstadt“).

Bepflanzung und Pflege:

- Es sollten möglichst einheimische Pflanzen sowie Nutzpflanzen eingesetzt werden („Essbare Stadt“), am besten in der Nähe von Schulen, sodass diese die Pflanzen in ihren Unterricht einbinden können.
- Es sollten dauerhafte Bepflanzungen vorgenommen und keine Bäume in Kübeln aufgestellt werden.
- Die Begrünung soll auch vertikal (Fassaden- und Dachbegrünungen) erfolgen.
- Eine ausreichende Bewässerung ist sicherzustellen.

Bedarfe für mehr Stadtgrün:

- Baumpflanzungen wurden in den folgenden Straßenzügen und an folgenden Plätzen gefordert: Ottenser Hauptstraße, Bei der Reitbahn, Mottenburger Straße, Bahnhofsvorplatz, nördliche Bahrenfelder Straße
- Weitere Begrünung wurde in den folgenden Straßenzügen und an folgenden Plätzen gefordert: Große Rainstraße und Hahnenkamp, Mottenburger Twiete, Alma-Wartenberg-Platz, Große Brunnenstraße, Bei der Reitbahn, Bahnhofsvorplatz, öffentliche Innenhöfe an der Nöltingstraße, Spritzenplatz
- Neue (Mini)Parks wurden in den folgenden Straßenzügen und an folgenden Plätzen gefordert: südlich des Bahnhofs, Bei der Reitbahn vor der Kirche und an der Ecke zur Eulenstraße, Erdmannstraße/Am Born. In der Mottenburger Straße gibt es einen versiegelten, nicht öffentlich zugänglichen Hinterhof, der als Durchgangspark zur Rothestraße gestaltet werden könnte.

3.4 Sonstige Anmerkungen

Weiterhin äußerten sich die Teilnehmer:innen zu Themen außerhalb der oben genannten Themenfelder, die im Folgenden zusammengefasst sind.

Gewerbe:

- Im Chat wurde angeregt, eine Interessengemeinschaft der Gewerbetreibenden zu bilden, die insbesondere die Interessen der kleineren Gewerbebetriebe vertritt und bei Aushandlungsprozessen (z.B. zum Lieferverkehr) einbezogen werden kann.
- Die Vielfalt der Gewerbe sollte dem Ausbau nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV nicht entgegenstehen. Wo möglich, sollte auch unter den Gewerbetreibenden ein Umdenken stattfinden.
- Es wird beobachtet, dass kommerzielle Nutzungen wie z.B. (Weihnachts-)Märkte die Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen auf Ihren alltäglichen Wegestrecken behindern.

Tourismus:

- Als Nutzer:innengruppen sollten neben den Anwohner:innen und den örtlichen Gewerbetreibenden auch Tourist:innen beachtet werden. Insbesondere an den Wochenenden entsteht durch Tourismus mehr Druck auf Gehwege und Parkflächen. Auch „Partytourismus“ spielt hier eine Rolle.
- Bei der Gestaltung des Straßenraums könnte z.B. darauf geachtet werden, Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum nicht in der Nähe von Wohnraum zu installieren, um nächtlicher Lärmbelästigung entgegenzuwirken.
- Stärkere Kontrollen der Nachtruhe wären zudem wünschenswert.

Werbung im öffentlichen Raum:

- Es sollen Maßnahmen ergriffen werden, um Werbung im öffentlichen Raum zu reduzieren.

Obdachlosigkeit:

- Es sind Lösungen für die Obdachlosigkeit in Ottensen, insb. im Bahnhofsumfeld, zu ermitteln.

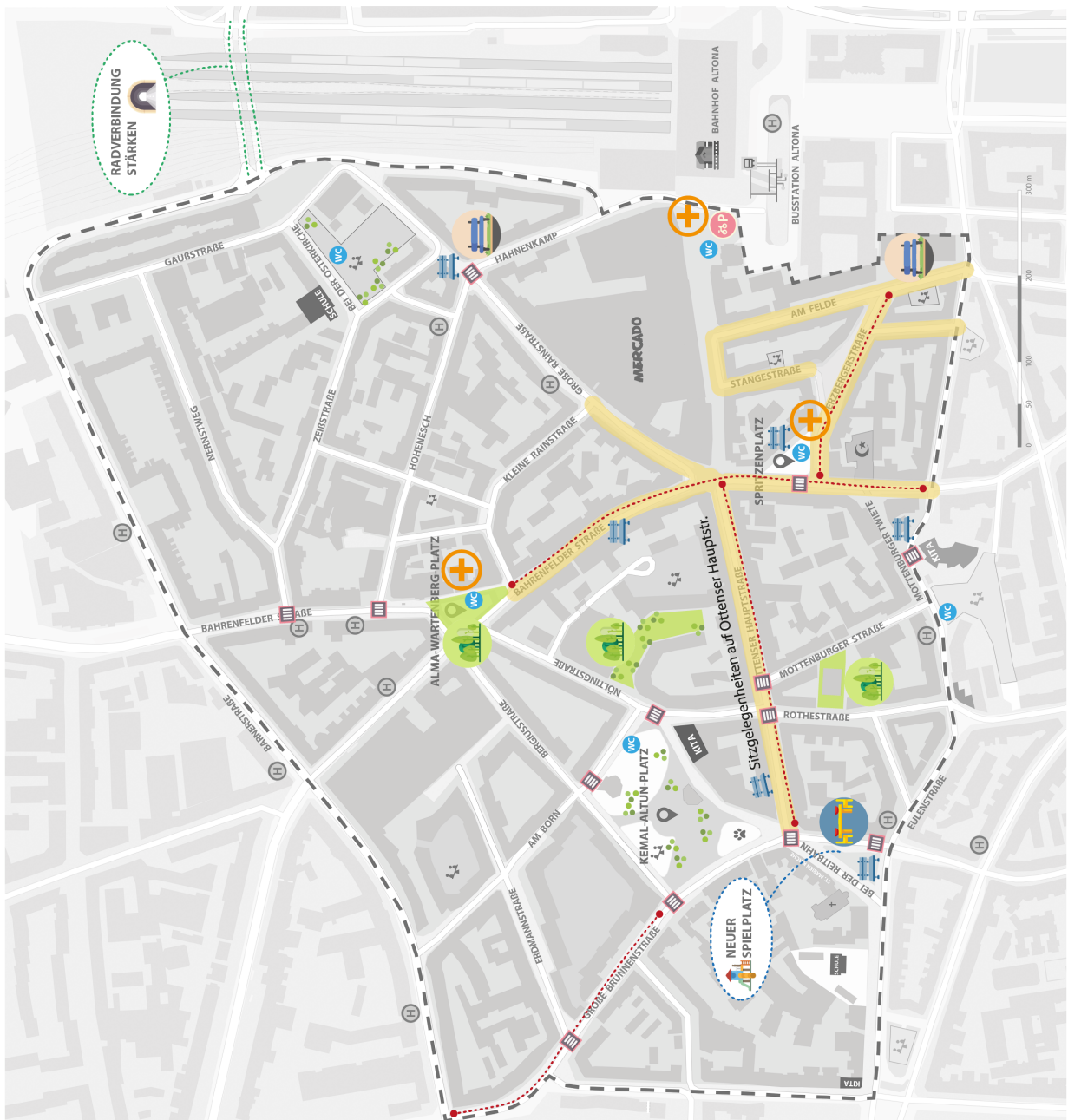
freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier:
Zusammenfassung der Ergebnisse
1. Informationsveranstaltung und Workshop



Anhang



- ERGEBNISSE AUS DEM WORKSHOP
- KERNGEBIET
 - GRÜNFLÄCHEN
 - AUFENTHALT / PLATZ FÜR AUßENGASTRONOMIE
 - AUFENTHALTSRÄUME OHNE KONSUMZWANG
 - AUFWERTUNG BESTEHENDER PLÄTZE
 - SCHLECHTER STRASSENBELAG
 - SICHERE QUERUNGEN
 - ÖFFENTL. TOILETTEN
 - SITZGELEGENHEITEN
 - ESSBARE STADT
 - FAHRRADPARKHAUS



Vereinfachte Übersicht über ortsspezifische Ergebnisse des Workshops

