



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Altona

Niederschrift

über die Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses (im Livestream)

Termin:	Montag, 23.05.2022
Beginn:	18:00 Uhr
Ende:	20:20 Uhr
Ort:	Kollegiensaal (Rathaus Altona), Platz der Republik 1, 22765 Hamburg

Vorsitz

Herr Strasser	Fraktion DIE LINKE	Stellvertretender Vorsitz
---------------	--------------------	---------------------------

Stimmberechtigte Mitglieder

Herr Sülberg	Fraktion GRÜNE	Ausschussmitglied
Frau Naujokat	SPD-Fraktion	Ausschussmitglied
Frau Dr. Steffens	CDU-Fraktion	Bezirksversammlungsmitglied

Fraktionslose

Herr Batenhorst	AfD	Bezirksversammlungsmitglied fraktionslos (ohne Stimmrecht)
-----------------	-----	---

Verwaltung

Herr Hagmaier		Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Herr Olshausen		Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Protokollführung

Frau Körner		Geschäftsstelle der Bezirksversammlung
Frau Plümer		Geschäftsstelle der Bezirksversammlung

Fraktion

Herr Steffen	FDP-Fraktion	Fraktionsmitglied
--------------	--------------	-------------------

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

- 1 Öffentliche Anhörung zur Vorstellung der Vorzugsvariante für das Projekt freiRaum
Ottensen – Das autoarme Quartier

Niederschrift:

Öffentlicher Teil:

**zu 1 Öffentliche Anhörung zur Vorstellung der Vorzugsvariante für das Projekt
freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier**

Herr Strasser begrüßt die Anwesenden zur Öffentlichen Anhörung zur Vorstellung der Vorzugsvariante und stellt das Podium sowie den Ablauf des Abends vor.

Herr Hagmaier stellt die Vorzugsvariante anhand einer Präsentation (Anlage) vor. Diese sei bereits in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 02.05.2022 vorgestellt worden und im Internet einsehbar unter www.freiraumottensen.de.

- In der Ottenser Hauptstraße werde nach der Umsetzung der Baumaßnahme potenziell eher der Fußverkehr bevorzugt, in der Bahrenfelder Straße nach Ausweisung als Fahrradstraße entsprechend der Radverkehr. Für beide Straßen sei die Trennung von Fuß- und Radverkehr vorgesehen.
- An dem Verkehrsknoten Ottenser Hauptstraße/ Bahrenfelder Straße (dem sogenannten Ottenser Kreuz) werde eine Querung geplant, die dem Fußverkehr den Vorrang gebe, aber nicht dazu führen solle, dass Radfahrende absteigen müssten.
- Durch die geplante Führung des Kfz-Verkehrs in Schleifen werde sichergestellt, dass eine Einfahrt in das Quartier auch zukünftig möglich sei, der Verkehr aber gleichzeitig beruhigt werde, da eine Durchfahrt unattraktiv werde.
- Bei den abgebildeten Straßenquerschnitten handele es sich derzeit lediglich um eine denkbare Version, da die Planung eines solchen Straßenquerschnittes Bestandteil einer Objektplanung sei, die erst später folge.
- Auch bei kleinteiligeren Maßnahmen werde stets das gesamte Projektgebiet in den Fokus genommen.
- Die Flächen der Außengastronomie sollten zukünftig nicht über den heutigen Umfang hinausgehen.

Herr Strasser eröffnet die Fragerunde für die anwesenden Bürger:innen und verweist für die Zuschauenden im Livestream auf die Möglichkeit, ihre Fragen per E-Mail an die Geschäftsstelle der Bezirksversammlung einzureichen.

Wortbeiträge von Bürger:innen zu Parkplatzsuch-, Durchfahrts- und Lieferverkehren

- Es fehle ein Konzept für die Führung des Verkehrs innerhalb des Quartieres, das Parkplatzsuchverkehre verhindere. Wenn die Attraktivität des Quartiers gesteigert werde, ziehe das zusätzliche Besucher:innen an, für die es keine ausreichenden Parkmöglichkeiten gebe. Auch wenn dies bekannt sei, werde sicherlich auch zukünftig zunächst das Quartier auf der Suche nach einer Parkmöglichkeit durchfahren. Die vorhandenen Tiefgaragen reichten nicht aus. Ggf. müsse das Quartier als reines Bewohner:innenparkgebiet ausgewiesen werde.
- In welcher Form seien die „illegalen“ Parkplätze im Projektgebiet bewertet und für die gesamte Anzahl der verfügbaren Parkplätze berücksichtigt worden?
- Am Alma-Wartenberg-Platz verkehrten nach 20.00 Uhr viele Busse, die fast keine Passagiere mehr beförderten. Es sei offensichtlich, dass auf dieser Strecke abends nicht so häufig Busse verkehren müssten. Daher werde vorgeschlagen, die Buslinien abends über die Barnerstraße direkt zum Altonaer Busbahnhof zu führen.
- Das Zeitfenster von 23.00 Uhr – 11.00 Uhr zur Einfahrt von Lieferverkehren sei zu klein. Da Anlieferverkehre nachts voraussichtlich weder von den Anwohnenden noch von den Gewerbetreibenden gewünscht seien, werde sich das Zeitfenster zum Anliefern vermutlich auf ca. 6.00 – 11.00 Uhr einpendeln und verkürzen. Dies werde

Chaos verursachen, da dann in kurzer Zeit sämtliche Lieferfahrzeuge zeitgleich versuchen würden, in das Quartier einzufahren.

- Auch notwendige Auslieferungen, die über den Tag verteilt stattfinden müssten, könnten durch die Einfahrtsbeschränkungen nicht eingehalten werden. Die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung beim Landesbetrieb Verkehr (LBV) stelle bis zur Erteilung ein Risiko für die Gewerbetreibenden dar, so dass es große Unsicherheiten gebe und eine Vorausplanung unmöglich sei.
- Wie sollten Menschen, die vollständig oder auch nur zeitweise mobilitätseingeschränkt seien, mit der Situation umgehen, wenn sie keinen eigenen Parkplatz vor der Haustür finden könnten? Auch Patient:innen, die zu den umliegenden Arztpraxen:Ärztinnenpraxen gelangen wollten, müssten diese ggf. mit dem Auto erreichen können.
- Laut Unfallstatistiken würden durch den Einsatz von Pollern Unfälle beim Rückwärtsfahren verursacht. Es sei daher wichtig zu planen, dass Lieferwagen und Lkws sowohl vorwärts ein- als auch ausfahren könnten. Hier eigne sich die geplante Verkehrsführung in Schleifen.
- Der Vorschlag, eine E-Bus-Ringlinie durch Ottensen zu führen, sei in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 04.04.2022 u.a. von der Fraktion GRÜNE abgelehnt worden. Dies könne jedoch insbesondere den Norden und den Westen des Projektgebietes besser an den ÖPNV anschließen.
- In der Großen Brunnenstraße komme es derzeit immer wieder zu Problemen bei der Durchfahrt aufgrund des ruhenden Verkehrs. Dies treffe insbesondere die größeren Fahrzeuge von MOIA oder die Marktbeschicker:innen mit ihren Zugfahrzeugen.
- Sei die Stellungnahme der Handwerkskammer Hamburg in der Vorzugsvariante berücksichtigt worden? Diese habe insbesondere auf sogenannte Serviceparkplätze verwiesen, die näher an den Zielstandorten seien als die derzeit vorgesehenen Lieferzonen.
- Welche Kosten kämen auf die Anwohnenden und Gewerbetreibenden zu, um die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen für eine Einfahrt in das Projektgebiet zu erhalten und wo könnten diese beantragt werden?

Herr Hagmaier erläutert bezugnehmend auf die gesammelten Fragen und Stellungnahmen, dass es verschiedene Ansätze zur Reduzierung der Parkplatzsuchverkehre gebe. Dies gelinge mithilfe von Bewohner:innenparkgebieten, welche allerdings in Hamburg stets durch ein Besucher:innenparkgebiet in räumlicher Nähe ausgeglichen werden müssten. Vorstellung sei die Ertüchtigung von Parkplatzanlagen am Rande des Gebietes, damit diese an Attraktivität gewinnen. Je unwahrscheinlicher eine Parkmöglichkeit innerhalb des Quartiers sei, desto eher werde eine Einfahrt von Beginn an vermieden.

Da es in dem Projekt letztlich immer darum gehe, Kompromisse zu finden, könnten Parkplatzsuchverkehre auch zukünftig vorkommen, voraussichtlich aber in reduzierter Form. Ob ggf. ein Parkleitsystem installiert werde, liege in der Zuständigkeit des LBV. Eine Beschilderung sei durchaus denkbar.

Zur Bemessung der vorhandenen Parkplätze sei vorrangig geprüft worden, in welchen Bereichen heute geparkt werden dürfe. Kleinteilige Maßnahmen zur Verhinderung illegalen Abstellens von Fahrzeugen seien z.B. Fahrbahnverengungen in Kreuzungsbereichen. Diese Maßnahmen würden genauestens geprüft und nach dem jeweiligen Bedarf und den örtlichen Gegebenheiten für eine Umsetzung in Betracht gezogen.

Er weist auf zudem darauf hin, dass es sich um die Straße Am Born handele (nicht die Nöltingstraße), die als Einbahnstraße aus dem Quartier heraus führe. Dies sei das angesprochene Prinzip der Schleifen, durch deren Planung auch Begegnungsverkehre vermieden werden sollten.

Die Entnahme von Elektroladesäulen sei nicht vorgesehen. Die Planung zur Aufstellung zusätzlicher Ladesäulen liege in der Zuständigkeit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Er führt weiterhin aus, im Rahmen einer der vier zunächst entwickelten Konzeptvarianten sei eine Verlegung der Buslinien u.a. in die Straße Am Sood geprüft worden. Es sei allerdings der politische Wille, die heutige Buslinienführung zu erhalten.

Das Zeitfenster für die Einfahrt ins Quartier orientiere sich an den Angaben aus den Beteiligungsformaten der Gewerbebetreibenden in der Ottenser Hauptstraße. Grundsätzlich sei anzumerken, wenn Maßnahmen nach der Umsetzung als unzulänglich identifiziert würden, könne ggf. nachgesteuert werden.

Für die Große Brunnenstraße sei eine Einbahnstraßenregelung mit zwei Schleifen im nördlichen und südlichen Teil der Straße vorgesehen. Zukünftig sei dann keine vollständige Durchfahrt mehr möglich, da es im mittleren Teil eine Unterbrechung gebe.

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen könne erst dann konkretisiert werden, wenn die Baumaßnahmen vor der Umsetzung ständen. Dies liege dann in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Verkehr. Das Fachamt Management des öffentlichen Raums befinde sich mit den zuständigen Stellen im Austausch.

Es sei jedoch zu bedenken, dass es sich lediglich um eine eingeschränkte Befahrbarkeit handle und die Straßen von 23 Uhr bis 11 Uhr für den Autoverkehr freigegeben seien. Aus diesem Grund sei für viele keine Ausstellung einer Ausnahmegenehmigung notwendig.

Wortbeiträge von Bürger:innen zu Querungsmöglichkeiten

- Es mangle dem Konzept an Querungsmöglichkeiten/ -inseln in den Bereichen der Spielplätze im Quartier bspw. am Kemal-Altun-Platz oder auch an der Ecke Rothestraße/ Nöltingstraße über die Ottenser Hauptstraße oder an der Straße Große Brunnenstraße in die Behringstraße. Das Projekt an sich sei vorbildlich.
- Im Sinne der Barrierefreiheit müssten Querungsmöglichkeiten sichtbar gekennzeichnet und so gestaltet werden, dass Bürger:innen mit Mobilitätseinschränkungen, bspw. mit Rollatoren, leicht passieren könnten. Kopfsteinpflaster oder auch Abflussrillen erschwerten die Querung ggf. erheblich. Auch für Menschen mit Kinderwagen stelle dies eine Schwierigkeit dar.
- Insbesondere in den Randgebieten an den großen, mit Bussen befahrenen Umgehungsstraßen sollten für die Fußgehenden Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, die bisher nicht bedacht worden seien.
- Gebe es die Möglichkeit z.B. am Ottenser Kreuz oder in der Bahrenfelder Straße dem Konflikt zwischen dem Fuß- und Radverkehr entgegenzuwirken, indem Sprunginseln für den Fußverkehr errichtet würden, die eine Querung erleichterten und sicherer machen könnten?

Die Vertreter:innen des Amtes sichern zu, die Anregungen in der weiteren Detailplanung des Projektes zu berücksichtigen.

Wortbeiträge von Bürger:innen zu Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmer:innen

- Bestehe die Möglichkeit, die Durchfahrt in der Ottenser Hauptstraße zwischen dem Ottenser Kreuz und dem Altonaer Bahnhof für den Radverkehr zu sperren? Die Radfahrenden führen an dieser Stelle besonders rücksichtslos.
- Die Vorzugsvariante sei nicht ausgereift. Mit dieser werde das Ziel eines autoarmen, fahrradreichen Quartiers verfolgt. Es gebe aber vielschichtige Schwierigkeiten. Beispielsweise sei die Verkehrssituation zwischen den Nutzer:innen der erweiterten Sondernutzungsflächen der Außengastronomie und dem Radverkehr angespannt. Ebenso gebe es Konfliktpotenzial zwischen dem Fuß-, Rad- und E-Scooterverkehr.
- Es bestehe die Sorge, dass durch die Steigerung der Attraktivität des Quartiers neben dem Radverkehr vor allem der Betrieb des Nachtlebens zunehme.
- Welche Maßnahmen seien geplant, um Konflikten zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV), der per Genehmigung weiterhin in das Quartier einfahren dürfe, und dem Fuß- und Radverkehr entgegenzuwirken?

- Welche Maßnahmen seien geplant, um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr am Ottenser Kreuz zu vermeiden?
- Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr ließen sich grundsätzlich durch eine faire Aufteilung des öffentlichen Raums vermeiden. Oftmals sei der Grund für diese Konflikte, dass die Autos z.B. durch das Parken im Gebiet den Raum einnehmen, der von den Radfahrenden genutzt werden könnte. Statt zusätzlicher Kontrollen der Radfahrenden müssten diesen attraktive Alternativen angeboten werden. Infrage kämen z.B. getrennte Geh- und Radwegstreifen oder ausgeschilderte Alternativrouten.
- Es sei ratsam für den Radverkehr eine Karte zur Verfügung zu stellen, um Missverständnisse zu vermeiden und Konflikten entgegenzuwirken.
- In welcher Form solle eine Verkehrsberuhigung eintreten, wenn Autofahrer:innen aufgrund eines Anliegens weiterhin durch die eingerichteten Tempo-20-Zonen oder die Fahrradstraßen führen?
- Sollte die Bahrenfelder Straße zukünftig als Fahrradstraße vorgesehen werden, könne es durch die unter Umständen sehr schnell fahrenden Radfahrenden zu einem großen Konfliktpotential kommen.

Herr Hagmaier legt dar, in einer Fahrradstraße gelte im Vergleich zu einer Tempo-20-Zone zunächst das Fahrrad als vorherrschendes Verkehrsmittel. In einer Tempo-20-Zone müssten die Autofahrenden dem Radverkehr hingegen nicht weichen, wie es in der Fahrradstraße die Regel sei.

Die Gegebenheiten für die Einrichtung einer Fahrradstraße seien jedoch nicht im gesamten Projektgebiet vergleichbar und grundsätzlich solle im Projektgebiet den unterschiedlichsten Verkehrsarten Raum gegeben werden. Aus diesem Grund werde es, angepasst an die jeweiligen Bedarfe, unterschiedliche Ausgestaltungen im Straßenraum geben.

Wortbeiträge von Bürger:innen zur Beteiligung

- Die Gewerbetreibenden seien im Rahmen der Beteiligungsformate nicht gut mitgenommen worden und der Informationsfluss sei nicht transparent genug gewesen. Um gezielt an Informationen zu gelangen, sei es eine gute Entscheidung gewesen, sich für einen Sitz im Beirat aufstellen zu lassen. Nur so habe die Möglichkeit bestanden, regelmäßig über die Fortschritte des Projektes informiert zu werden.
- Zeitlich sei es für viele Gewerbetreibenden nicht realisierbar gewesen, an allen Veranstaltungen zur Beteiligung teilzunehmen. Dies habe ebenfalls den Eindruck unterstützt, dass sich die Gewerbetreibenden nicht ausreichend wahrgenommen fühlten.

Herr Strasser erklärt, aus Sicht der Politik habe es ein breites Angebot an Beteiligungsformaten gegeben, bei denen auch die Gewerbetreibenden einbezogen worden seien. Hinzukämen die Sessions des Beirats, in dem für jede Interessensgruppe ein Sitz vorgesehen sei. Diese Öffentliche Anhörung sei ein weiteres Beteiligungsformat, an dem Vertreter:innen der Politik teilnehmen würden, um sich mit den interessierten Bürger:innen auszutauschen.

Herr Hagmaier führt aus, in den Sessions des Beirats befassten sich die Mitglieder ausführlich mit den verschiedenen Aspekten des Projektes. Die unterschiedlichen Haltungen spiegelten sich auch hier teilweise deutlich im Abstimmungsverhalten der einzelnen Beiratsmitglieder wieder. Insbesondere lasse sich dies z.B. an der positiveren Haltung der Anwohnenden gegenüber den verkehrsberuhigenden Maßnahmen erkennen und der kritischeren Haltung der Gewerbetreibenden, die sich um die Belieferungsmöglichkeiten für ihre Geschäfte sorgten. Die Protokolle der Beiratssitzungen seien öffentlich auf der Internetseite des Projektes einsehbar.

Wortbeiträge von Bürger:innen zu Sonstigem

- Könnten Mitarbeiter:innen des **Landesbetrieb Verkehr**, die derzeit lediglich für die Kontrolle des Bewohner:innenparkens zuständig seien, in die Kontrolle der Einhaltung der Verkehrsregeln durch den Radverkehr einbezogen werden?
- Welche Verdrängungseffekte würden für Nachbargebiete durch Umsetzung des Projektes antizipiert?
- In der Mottenburgerstraße biete es sich an, die Parkplätze auf der Seite zu entfernen, die derzeit nur bis zur Hälfte beparkt werden könne. Diese Fläche solle stattdessen begrünt werden.
- Wie viele Mitarbeiter:innen würden nach Umsetzung der Baumaßnahmen für die Begleitung und Überwachung des Projektes und das Ausstellen von Ausnahmegenehmigungen beim Bezirksamt tätig sein?
- Welche Baumaßnahmen seien in der Ottenser Hauptstraße und der Bahrenfelder Straße geplant und werde das Kopfsteinpflaster entnommen?
- Welche Folgen habe es für das Projekt, wenn sich das Denkmalschutzamt Hamburg komplett gegen die Vorschläge für den **Umbau der Straßen**, die mit Kopfsteinpflaster versehen seien, stelle? Insbesondere für die Ottenser Hauptstraße und die Bahrenfelder Straße seien dringend Verbesserungen notwendig, um das Radfahren angenehmer zu gestalten und eine Barrierefreiheit herzustellen.
- Welcher zeitliche Rahmen wird für den **Umbau des Platzes** an der Straße Bei der Reitbahn angestrebt, nachdem dieser im Verkehrsausschuss aus dem Projekt herausgelöst worden sei? Ggf. sollten temporäre Maßnahmen in Erwägung gezogen werden, falls dies möglich sei.
- Das Projektgebiet sei für Ottensen relativ willkürlich ausgewählt worden. Es sei erstaunlich, dass, obwohl das Thema der Beteiligung einen ganzheitlicheren Ansatz gehabt habe und sich nicht nur mit dem Straßenraum beschäftigt werden sollte, nun die Plätze ganz aus dem Projekt herausgenommen worden seien. Dies sei nicht nachvollziehbar. Es sei dringend notwendig, die Plätze in das Projekt einzubeziehen, um auch ein Stück mehr Lebensqualität für das Quartier zu erhalten.
- Welche Mittel seien im **Haushalt** des Bezirksamtes bzw. der Freien und Hansestadt Hamburg für eine Verbesserung der Verkehrssituation für den Fußverkehr im gesamten Projektgebiet vorgesehen?
- Anwohnende am Alma-Wartenberg-Platz müssten schon heute täglich die Polizei aufgrund von **Ruhestörungen** rufen. Der Platz werde bereits als sehr attraktiv wahrgenommen.
- In der Zeißstraße sei in der vorliegenden Planung **Begrünung** vorgesehen, in vorherigen Plänen jedoch nicht. Für die Anwohnenden sei es interessant zu wissen, womit sie rechnen könnten und ob hierfür Parkplätze umgewidmet würden.

Herr Olshausen merkt bezugnehmend auf die gesammelten Fragen und Stellungnahmen an, dass Konflikte mit dem Radverkehr häufig nur durch Kontrollen der Polizei zu lösen seien. Eine Durchfahrt von Radfahrenden sei straßenbaulich kaum zu verhindern.

Er erläutert weiterhin, mit der Konzeptvariante werde zunächst der Rahmen abgesteckt. Viele der angesprochenen Themen würden erst in der Objektplanung definiert und anschließend mit allen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Welche Möglichkeiten es zur Verbesserung des Kopfsteinpflasters gebe, müsse mit dem Denkmalschutzamt Hamburg abgestimmt werden sowie die Details zur Beschilderung mit der Behörde für Inneres und Sport.

Bei dem Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“ handle es sich um einen Verkehrsversuch, aus dem Erkenntnisse gewonnen worden seien, die in Form eines Evaluationsberichtes vorlägen. Diese Erkenntnisse seien ebenfalls in die Konzeptvariante aufgenommen worden.

Herr Hagmaier erläutert, die Umgestaltung der Plätze sei bewusst aus den baulichen Maßnahmen für das Projekt herausgelöst worden und sollten gesondert betrachtet werden, da dieses sehr kostenintensiv sein könne.

Die Große Brunnenstraße solle zukünftig als Straße ohne Autoverkehr geführt werden, da sie keine Erschließungsfunktion habe und somit nicht für den allgemeinen Autoverkehr benötigt werde. Auch für die Straße Bei der Reitbahn könne zukünftig eine Herausnahme aus dem Verkehr angedacht werden. Somit stehe einer Umgestaltung der Straße im Rahmen des Projektes nichts im Weg.

Bezüglich der Zeißstraße gebe es in den Unterlagen Unstimmigkeiten. Richtig seien die Ausweisungen in den Detailplanungen. Dort sei erkennbar, dass die Zeißstraße vorerst herausgenommen worden sei, da noch nicht mit Sicherheit feststehe, welche Maßnahmen ergriffen würden. Hintergrund sei, dass die Zeißstraße denkmalgeschützt sei.

Grundsätzlich werde die geplante Begrünung im Projektgebiet im Straßenraum Platz finden. Dabei könne es sich u.a. um Standorte auf Parkplätzen oder in den Nebenflächen handeln. Sehr wahrscheinlich sei bereits die geplante Begrünung an Kreuzungspunkten, so dass gleichzeitig das Falschparken in diesen Bereichen unterbunden werde.

Herr Strasser regt an, dass die Vertreter:innen der Fraktionen den Hinweis aus der Bevölkerung zu dem geplanten losgelösten Vorgehen zur Umgestaltung der Plätze im Projektgebiet für die weiteren Schritte aufnehmen müssten.

Frau Dr. Steffens verliest die Fragen und Stellungnahmen (Anlage) der Bürger:innen, die nicht vor Ort an der Veranstaltung teilnehmen und per E-Mail eingegangen sind. Herr Olshausen und Herr Hagmaier erläutern hierzu Folgendes:

- Gemäß dem Beschluss der Bezirksversammlung vom 20.02.2020 (Drs. 21-0689) sei ein ausdrücklicher Arbeitsauftrag erteilt worden, dass keine Parkplätze im Projektgebiet vorgesehen seien. Es sei jedoch notwendig, die Diskussionen über Parkplatzzflächen im öffentlichen Raum fortzuführen, wenn diese dringend notwendig seien. Dies gelte bspw. insbesondere für Anwohnende mit einem Schwerbehindertenausweis.
- Um eine sinnvolle Aufteilung des öffentlichen Raums im Projektgebiet zu erhalten, die allen Verkehrsteilnehmenden gerecht werde, sei dies nur zu Lasten der aktuell vorhandenen Parkplätze realisierbar. Zudem lasse sich grundsätzlich festhalten, dass es im öffentlichen Raum kein Anrecht auf Parken gebe.
- Die Fragen bzgl. der Kosten und der Einnahmen aus dem Bewohner:innenparken, müssten zuständigkeitshalber an den Landesbetrieb Verkehr gerichtet werden.
- Durch die Einführung der Einbahnstraßenregelungen solle zukünftig der Verkehr im Projektgebiet geregelt werden und nur noch eine Durchfahrt erfolgen, wenn explizit bestimmte Ziele vor Ort angefahren würden.
- Das zentrale Thema, es sei keine ausreichende Bürger:innenbeteiligung erfolgt, werde ausdrücklich zurückgewiesen. Der sechsmonatige Verkehrsversuch des Projektes „Ottensen macht Platz“ sei umfangreich wissenschaftlich evaluiert worden. Hierzu zählten u.a. Rückmeldungen aus kleinteiligen Onlinedialogen, Workshops oder auch aufsuchende Beteiligung für Gewerbetreibende, die in ihren Geschäften und Betrieben vor Ort besucht worden seien. Alle hieraus resultierenden Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung seien in die Konzeptvarianten aufgenommen worden.
- Im Projektgebiet und darüber hinausgehend werde es zukünftig Verbotszonen sowie gekennzeichnete Abstellflächen für E-Scooter geben. Diese Maßnahme befinde sich auf Grundlage eines Beschlusses der Bezirksversammlung vom 27.01.2022 (Drs. 21-2709.1B) aktuell in der Umsetzung.
- Modalfilter kämen in Altona (z.B. in der Thadenstraße) sowie in anderen Bezirken in Hamburg zum Einsatz. Die hochfahrenden und senkbaren Poller seien in Hamburg aktuell noch nicht so weit verbreitet. Diese kämen dann zum Einsatz, wenn es von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende über eine:n Anbieter:in hamburgweit abgebildet werden könne.
- Der Beschluss über die Vorzugsvariante bilde die Grundlage, um mit kleinteiligeren Planungsschritten zu beginnen. Erste Schritte für die Umsetzung des Projektes seien schon in den nächsten Monaten zu erwarten.

Herr Strasser weist darauf hin, dass sich die Mitglieder des Verkehrsausschusses regelmäßig im Rahmen der Ausschusssitzungen mit den Bewohner:innenparkgebieten im Bezirk befassen und mit dem Landesbetrieb Verkehr im Austausch stünden. Hier werde geprüft, ob die Ziele, die mit deren Einführung angestrebt worden seien, auch erreicht würden.

Auch Themen wie der ÖPNV seien ein regelmäßiger Bestandteil politischer Diskussionen. Es sei klar, dass dieses Angebot weiter ausgebaut werden müsse, damit der Verzicht auf den privaten Pkw zukünftig möglich sei.

Des Weiteren befasse sich die Politik regelmäßig mit dem Thema des Kontrolldefizits für den ruhenden und fließenden Verkehr. Unabhängig davon, ob es sich hierbei um Verstöße durch Radfahrende oder Führende eines Kraftfahrzeugs handle.

Er weist darauf hin, dass Fragen zum Lärmschutz der Anwohnenden aus der letzten Stellungnahme thematisch im Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Verbraucherschutz anhängig seien. Dort würden diese regelmäßig behandelt und weiter im Blick behalten.

Auch die weiteren Detailplanungen des Projektes würden in den Sitzungen des Verkehrsausschusses öffentlich beraten. Über die öffentliche Fragestunde könnten die Bürger:innen ihre Fragen und Anmerkungen hierzu einbringen und ihren Stadtteil aktiv mitgestalten.

Am kommenden Mittwoch, den 25.05.2022, werde die Vorzugsvariante anhand einer Beschlussvorlage des Amtes in der Sitzung der Bezirksversammlung abschließend beraten und anschließend hierüber abgestimmt. Die Fraktionen hätten bis dahin die Möglichkeit, aus der Öffentlichen Anhörung und den Beiträgen der Bürger:innen Konsequenzen zu ziehen und bis Mittwoch Anträge für die Sitzung der Bezirksversammlung einzureichen.

Die Auswertung der Öffentlichen Anhörung erfolge dann in der kommenden Sitzung des Verkehrsausschusses am 20.06.2022. Die Sitzungen seien jeweils öffentlich und interessierte Bürger:innen könnten teilnehmen.

Abschließend lasse sich festhalten, dass die vorgestellte Vorzugsvariante einen Rahmen für die weiteren Detailplanungen liefere. Die letzte Entscheidung sei am heutigen Tag noch nicht gefallen.

Stellungnahmen der Politik

Herr Sülberg (Fraktion GRÜNE) bedankt sich für die eingereichten und vorgetragenen Fragen der Bürger:innen zur Vorzugsvariante. In der Kürze der Zeit werde es schwer sein, diese alle heute Abend zu beantworten. Durch den fünfmonatigen Verkehrsversuch „Ottensen macht Platz“ seien bereits viele Informationen gesammelt worden, die wissenschaftlich ausgewertet worden seien und es habe umfassende Bürger:innenbeteiligungen gegeben. Aus diesem Projekt heraus sei der Wunsch entstanden, die Anzahl an Parkplätzen und den Autoverkehr insgesamt in dem Stadtteil zu reduzieren und dafür einen Vorrang des Geh- und Radverkehrs zu implementieren. Dies bedeute, dass ein Vorrang für den Geh- und Radverkehr gewünscht und gefordert werde und mit dem vorliegenden Konzept nun weiterverfolgt werde.

Für den Fußverkehr lasse sich festhalten, dass die Gehwege breiter angelegt und nicht durch Sondernutzungen o.ä. wieder eingeschränkt würden. Details wie die Bordsteinhöhen oder Fragen zu Querungen an bestimmten Stellen seien Themen, die in der weiteren Projektplanung konkretisiert würden.

Die Befahrbarkeit in den zentralen Bereichen wie der Bahrenfelder Straße oder der Ottenser Hauptstraße sei aufgrund des vorhandenen Kopfsteinpflasters fürchterlich. Dies könne nicht so bleiben.

Eine bessere Befahrbarkeit der Straßen für die Radfahrenden führe jedoch nicht automatisch zu einem rasenden Radverkehr, sondern dazu, dass sie nicht mehr auf den Gehwegen führen. Auch ein Ausweichen sei dann ganz anders möglich.

Hervorzuheben sei zudem, dass der Radverkehr nicht den Autoverkehr ersetze. Um die Mobilität im Stadtteil zu erhalten, sei der Radverkehr neben dem ÖPNV jedoch ein wesentlicher Bestandteil.

Die rot gepflasterte Fläche am Ottenser Kreuz sei einst geschaffen worden, weil der Radverkehr in der Ottenser Hauptstraße in Richtung Altonaer Bahnhof eingeschränkt worden sei. Auf diese Weise habe eine Umfahrung erreicht werden sollen.

Auf Hinweis von Herrn Strasser unterbricht Herr Sülberg an dieser Stelle seinen Redebeitrag, da die zuvor einstimmig vereinbarte Redezeit von zwei Minuten abgelaufen ist.

Frau Naujokat (SPD-Fraktion) hebt hervor, dass sie aufgrund der kurzen Redezeit auf die Punkte eingehen wolle, die im Gegensatz zu denen der Fraktion GRÜNE stünden.

Für die SPD-Fraktion stehe der Fußverkehr in diesem Projekt eindeutig im Vordergrund. Dabei liege der Fokus auf den Straßen, den breiten Gehwegen aber auch auf den Plätzen im Projektgebiet. Diese sollten aus Sicht der SPD-Fraktion nicht aus den Planungen herausgenommen werden. Es könne zwar passieren, dass sie in einem gesonderten Verfahren hergerichtet würden, aber sie sollten nicht ausgelassen werden, da die Plätze ein wichtiger Bestandteil seien. Der Radverkehr aus der Bahrenfelder Straße, der in Richtung Veloroute geführt werde, könne nur dort entlang verlaufen, wenn es eine Lösung für das Ottenser Kreuz gebe.

In der Ottenser Hauptstraße sehe sie derzeit vor allem Probleme bei den Einfahrtsbeschränkungen und der Erteilung der Ausnahmegenehmigungen für die Anwohnenden ohne eigenen Parkplatz und die ansässigen Gewerbetreibenden. Weiterhin sei noch nicht klar, wie eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden könne und wer dafür zuständig sei. Insbesondere für kurzfristige Bedarfe sei dies zu klären.

Des Weiteren müsse geklärt werden welche Fachbehörde für die Sperrungen der Straßen verantwortlich sei und wer 24/7 als Ansprechpartner:in zur Verfügung stehe, oder ob ggf. ein Notdienst für den Fall eines Problems mit den Pollern eingesetzt werde. Insbesondere für die Durchfahrt der Busse im Hahnenkamp spiele dies eine große Rolle, da schon Verzögerungen von wenigen Minuten, bspw. durch technische Probleme bei den Pollern, zu enormen Rückstaus führen könnten.

Ein weiteres wichtiges Thema sei der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) und die Rückmeldung der Bürger:innen zu leerfahrenden Bussen in den Abendstunden. Hierbei dürfe nicht außer Acht gelassen werden, dass die Busse aus Ottensen auch wieder zurück müssten und im Umlaufverkehr führen. Es handle sich hierbei vor allem um Busse aus Lurup, Osdorf oder Bahrenfeld, wo es keinen Bahnanschluss gebe, so dass die dort lebenden Bürger:innen nicht anders in die Stadt gelangen könnten. Diese Busse seien insbesondere morgens und abends sehr voll, so dass große Busse oder auch Gelenkbusse unbedingt notwendig seien, da sehr viele Menschen auf diese Verbindungen angewiesen seien.

Des Weiteren solle das Kopfsteinpflaster aus Gründen des Milieuschutzes erhalten bleiben und geschliffen und gut befahrbar für den Radverkehr angepasst werden. Das autoarme Quartier sei auch von der SPD-Fraktion immer gewünscht worden, jedoch sei es ein großes Anliegen, dass die Ottenser Hauptstraße für die Anwohnenden und Gewerbetreibenden befahrbar bleibe.

Frau Dr. Steffens (CDU-Fraktion) bedankt sich für die konzentrierte und disziplinierte Teilnahme an der heutigen Veranstaltung und insbesondere auch für die Arbeit und Mitwirkung in den vorangegangenen Monaten und Jahren.

Grundsätzlich stehe die CDU-Fraktion hinter dem Projekt freiRaum Ottensen. Es sei bekannt, dass es noch ungelöste Fragen gebe, die an dieser Stelle der Planung jedoch noch ein kleines bisschen Zeit hätten. Ihre Fraktion setze sich aber dafür ein, diese zu klären. Als allererstes gehe es um die Ausnahmegenehmigungen für die Handwerker:innen und Servicekräfte. Die aktuellen Möglichkeiten seien noch nicht ausreichend. Dies sei nicht nur für die Gewerbetreibenden relevant, sondern auch für die Anwohnenden im Projektgebiet, die ggf. auf Handwerker:innen angewiesen seien und hierfür eine Regelung benötigten.

Ein weiteres Thema, das die CDU-Fraktion besonders stark interessiere, seien die Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen. Bisher gebe es nur eine Regelung für Menschen mit einer sehr schweren Behinderung, die über einen entsprechenden Ausweis verfügten. Die Senatskoordinatorin für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (SkbM) in Hamburg arbeite intensiv daran, eine Regelung für Menschen zu finden, die zwar eingeschränkt seien, aber keinen Schwerbehindertenausweis erhielten.

Zudem sollten die Mini-Quartiersgaragen als zusätzliche Möglichkeit in der weiteren Planung in Betracht gezogen werden, falls sich eine Möglichkeit ergebe. Dies werde von der CDU-Fraktion vehement eingefordert, da es Anwohnende gebe, die ihr Auto vor der Tür parken wollten, wenn sie es bezahlen könnten.

Die Herausnahme der öffentlichen Plätze erachte sie auch als extrem schwierig. Allerdings sei der Kostenfaktor sehr hoch, wenn wirklich alle Plätze umgestaltet würden. Die notwendigen finanziellen Mittel führten ggf. dazu, dass das Projekt als Ganzes nicht mehr realisierbar sei. Die CDU-Fraktion sei von der Umsetzung des Projektes insgesamt überzeugt und daher erst einmal zufrieden, wenn das Projekt ohne die Plätze begonnen werde und am Ende vielleicht ein kleiner Teil der Plätze durch das Projekt bereits verbessert worden sei.

Herr Strasser (Fraktion DIE LINKE) bedankt sich für die konstruktive Diskussion über den recht komplexen Sachverhalt, obwohl durchaus bekannt sei, dass es einige Kontroversen zu diesem Projekt in Ottensen gebe. Eine Reihe der wichtigsten Punkte für die Fraktion DIE LINKE seien bereits von den Vorredner:innen der anderen Fraktionen aufgegriffen worden. U.a. zählten die Ausnahmegenehmigungen mit Blick auf schwerbehinderte Menschen sowie auf besondere Anliegen dazu. Auch die Platzgestaltungen seien wichtig und würden nicht aus dem Blick verloren werden, unabhängig davon, ob sie im Rahmen des Projektes oder in gesonderten Maßnahmen umgesetzt würden. Viele der angesprochenen Punkte der Bürger:innen nehme er mit, um sie in die weitere Arbeit an dem Projekt einfließen zu lassen.

Herr Steffen (FDP-Fraktion) bedankt sich ebenfalls bei den anwesenden Bürger:innen für die Teilnahme und ihren Meinungsäußerungen. Besonders beeindruckt hätten ihn die Diversität und die Qualität der vorgetragenen Punkte, die u.a. auch die Lücken in der Planung aufzeigten. Deren Ausgestaltung nach dem erwünschten Beschluss der Bezirksversammlung werde massive Auswirkungen auf die Qualität und die Akzeptanz haben. Dies gelte für die Ausnahmegenehmigungen, die Größe und den Umfang der Ladezonen, die unklaren Perspektiven, die Qualitätsverbesserungen von Parkgaragen im Umfeld oder auch mögliche spätere Anpassungen des ÖPNV sowie mögliche soziale Aspekte, wie z.B. den Wegfall von Parkplätzen für Anwohnende, die sich die monatlichen Kosten für einen Ausgleichsparkplatz im Parkhaus nicht leisten könnten. Die FDP-Fraktion begleite das Projekt in der gegenwärtigen Form kritisch. Als vorläufiges Resümee lasse sich jedoch feststellen, dass viele Fragen offen geblieben seien. Dies hätten auch die Antworten auf Fragen der anwesenden Bürger:innen offengelegt. Die FDP-Fraktion wolle die Ergebnisse der Anhörung abwägen und ihre endgültige Entscheidung in der Sitzung der Bezirksversammlung am 25.05.2022 kundtun.

Herr Batenhorst (AfD-Gruppe) erklärt, diese Anhörung für die Anwohnenden und die Gewerbetreibenden hätte erst um 20 Uhr beginnen dürfen, da insbesondere die Gewerbetreibenden um 18 Uhr noch arbeiten würden und deshalb viele nicht teilnehmen könnten. Dies sei ihm heute Abend aufgefallen. Zudem hätte er sich die Durchführung dieser Veranstaltung zu einem früheren Zeitpunkt gewünscht und habe dies auch eingefordert, da bereits am kommenden Mittwoch im Rahmen der Sitzung der Bezirksversammlung über die Vorzugsvariante abgestimmt werden solle. Die Planung für das Projekt „freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier“ sei eine Blaupause des Modellversuchs „Ottensen macht Platz“, das bereits nach wenigen Monaten infolge einer Klage der Anwohnenden und Gewerbetreibenden per Gerichtsbeschluss aufgrund einer Gesetzeswidrigkeit beendet worden sei. Mit dem damaligen Verkehrsversuch seien 350.000 Euro an Steuergeldern versenkt worden. Dieses Mal werde es weitaus teurer werden.

In der neuen Planung sei erkennbar, dass es keine öffentlichen Parkplätze mehr geben werde. Es entfielen insgesamt ca. 330 Parkplätze. Am Rand des Projektgebietes sollten

Ladezonen eingerichtet werden, die auch von Handwerksbetrieben und Pflegediensten genutzt würden. Dies sei weder realitätsnah noch wirtschaftlich. Die kostenpflichtigen Ausnahmegenehmigungen seien zudem zu bürokratisch und könnten so nicht hingenommen werden.

Zudem müssten die Gewerbetreibenden wieder mit erheblichen Umsatzeinbußen rechnen. Das gesamte Projekt sei für die Anwohnenden und Gewerbetreibenden nicht zumutbar.

Auf Hinweis von Herrn Strasser unterbricht Herr Batenhorst an dieser Stelle seinen Redebeitrag, da die vereinbarte Redezeit von zwei Minuten abgelaufen ist.

gez.
Strasser

Körner/ Plümer

Geschäftsstelle der Bezirksversammlung Altona
Platz der Republik 1, 22765 Hamburg - Tel: 42811-2136, Fax: 4279-02100
bezirksversammlung@altona.hamburg.de
www.bezirksversammlung-altona.hamburg.de