



FREIRAUM OTTENSEN – ZUSAMMENFASSUNG DES KONZEPTS

Die Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier wurde auf Grundlage einer umfangreichen Beteiligung der Bürger:innen, Gewerbetreibenden und der Politik einerseits sowie einer gründlichen fachlichen Analyse andererseits erarbeitet.

Das übergeordnete Ziel des Projekts sind zum einen ein verträgliches und konfliktarmes Miteinander der Verkehrsarten im Sinne der Verkehrswende im zentralen Bereich des Hamburger Stadtteils Ottensen zu erreichen und zum anderen den öffentlichen Raum und seine Aufenthaltsqualität zu steigern. Dies wird vor allem durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs und die teilweise Umnutzung des öffentlichen Raums ermöglicht.

In diesem Rahmen werden Maßnahmen für folgende Handlungsfelder erarbeitet:

- Verbesserungen für den Fußverkehr (Verbreiterung von Gehwegen, Verbesserung von Sichtbeziehungen und Querungssituationen, Trennung Fuß- und Radverkehr)
- Verbesserungen für den Radverkehr (Verbesserung der Oberflächenqualität, mehr zielgruppenspezifische Abstellmöglichkeiten, Trennung Fuß- und Radverkehr)
- Erhalt des Busverkehrs im Quartier als wichtigen Baustein im Umweltverbund
- Reduzierung des fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehrs (Umnutzung von Parkständen im Kerngebiet, Einsatz von Modalfiltern um Durchgangsverkehr zu unterbinden, Zufahrtsbeschränkungen mit Ausnahmegenehmigungen)
- Gewerbliche und private Lieferungen weiterhin ermöglichen, teilweise mit zeitlichen und räumlichen Einschränkungen (Lade- und Lieferzonen / Pick-up-Points, Ausnahmegenehmigungen)
- Kleinräumige Aufwertung der gewonnenen Freiräume und Schaffung von (nichtkommerzieller) Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Das Verkehrskonzept stellt hierfür das Grundgerüst dar, auf dem aufbauend sowohl Straßenbaumaßnahmen als auch kleinere punktuelle Maßnahmen realisiert werden.

Hierbei werden Maßnahmen priorisiert, die bis 2024 umgesetzt werden können und zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation und der Aufenthaltsqualität in Ottensen beitragen. Gleichwohl sind auch über diesen Umsetzungshorizont hinaus weitergehende Maßnahmen für die Verkehrswende in Ottensen möglich und sinnvoll.

ÜBERSICHT GESAMTKONZEPT



Grafik: Bezirksamt Altona.

Kern des Konzepts ist es, den zentralen Bereich des Projektgebiets für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu sperren. Für die Bereiche ohne allgemeinen Kfz-Verkehr wird dabei folgende Beschilderung vorgeschlagen:

- Fahrradstraße (Bahrenfelder Straße¹ und Große Rainstraße²) bzw. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich + Verbot für Kraftfahrzeuge (Ottenser Hauptstraße³ und Bahrenfelder Straße⁴)
- Anlieger 23-11 Uhr frei (genaue Uhrzeiten sind noch abzustimmen)
- Taxen, MOIA und Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung frei.

Es wird empfohlen, die Zufahrtregelung durch technische Absicherungen wie bspw. Absenkpoller abzusichern. Hierzu arbeitet die Behörde für Verkehr und Mobilität derzeit an einer einheitlichen technischen Lösung für Hamburg.

Im weiteren Projektgebiet entstehen mehrere kleinere „Inseln“ ohne allgemeinen Kfz-Verkehr, z.B. auf den größeren Plätzen, um wohnortnah Freiräume für die direkte Nachbarschaft zu schaffen. Die Verbindungen zwischen diesen „Inseln“ werden, z.B. durch Begrünung und Querungshilfen, attraktiver gestaltet.

Grundgedanke der Kfz-Erschließung sind mehrere Erschließungsschleifen, so dass der Kfz-Durchgangsverkehr durch das Projektgebiet verhindert wird.

¹ Zwischen Barnerstraße und Ottenser Hauptstraße.

² Zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße.

³ Zwischen Bahrenfelder Straße und Bei der Reitbahn.

⁴ Zwischen Ottenser Hauptstraße und Spritzenplatz.



Aus dem Konzept ergeben sich drei wesentliche Maßnahmenpakete:

- Umbau der westlichen Ottenser Hauptstraße
- Umbau der Bahrenfelder Straße im Projektgebiet
- Punktuelle Maßnahmen im übrigen Projektgebiet

WAS ÄNDERT SICH FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSTEILNEHMER:INNEN?

Aufenthalt und Fußverkehr

Entsprechend der o.g. Erkenntnisse sieht das Konzept eine Stärkung des Freiraums im zentralen Projektgebiet, auf den Plätzen und deren Verbindungen vor. Die Ottenser Hauptstraße (Bahrenfelder Straße bis Bei der Reitbahn) und die Bahrenfelder Straße (Alma-Wartenberg-Platz bis Spritzenplatz) sowie die Große Rainstraße (Bahrenfelder Straße bis Kleine Rainstraße) werden mittags bis abends vom allgemeinen Kfz-Verkehr freigehalten, unterstützt durch technische Absicherungen wie bspw. Absenkpoller. Am Alma-Wartenberg-Platz, dem Platz Bei der Reitbahn sowie dem Erzberger-Platz wird die Aufenthaltsqualität erhöht, indem diese teilweise vom ruhenden Kfz-Verkehr befreit und mit zusätzlicher Stadtmöblierung versehen werden. Im übrigen Straßennetz werden Querungssituationen für den Fußverkehr verbessert und die Qualität der Stadträume durch Begrünung erhöht. Die Aufenthaltsqualität im gesamten Projektgebiet profitiert zudem von der generellen Reduzierung des fahrenden Kfz-Verkehrs.



Grafik: Bezirksamt Altona.

Die Bespielung der Freiräume ergibt sich im Zusammenspiel dreier Säulen, die sich gegenseitig ergänzen und zu einem optimalen gemeinsamen Gesamtgefüge in einem bunten Stadtteil zusammensetzen:

- Öffentliche Hand: Grundangebot an Begrünung (Bäume, Versickerungsflächen) und nichtkommerziellen Sitzgelegenheiten verteilt über das Projektgebiet
- Bürgerschaftliches Engagement, z.B. durch Urban Gardening und Flächenpatenschaften
- Privatwirtschaftlich genutzte Flächen, z.B. für Außengastronomie und Geschäftsauslagen, aber auch für Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang oder Pflanzkübel im Übergangsbereich zwischen Bebauung und Straßenraum. Für die Flächen für Außengastronomie wird dabei von einem ähnlichen Umfang wie im Bestand ausgegangen.



Beispiele für kommerzielle und nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten, Aufenthaltsflächen und Begrünung im Amsterdamer Stadtteil De Pijp. Fotos: Nils Weiland, ARGUS Stadt und Verkehr

Bezüglich der Begrünung wären für die einzelnen Standorte die Leitungssituation und das Versickerungspotenzial zu ermitteln. Im Bedarfsfall wäre entsprechendes Speicherpotenzial einzuplanen, um ein langsames Versickern zu ermöglichen.

Radverkehr



Zentrale Quartiersachse und wichtige Radverkehrsverbindungen im Projektgebiet. Grafik: Bezirksamt Altona.

Die Bahrenfelder Straße wird als zentrale Quartiersachse für den Radverkehr auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Barnerstraße und Ottenser Hauptstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Oberflächenqualität wird verbessert, die Trennung vom Fußverkehr bleibt erhalten, auf weiten Abschnitten erfolgt eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs, die zukünftige Fahrbahn wird ausreichend breit zum Nebeneinanderfahren. Die Fahrradstraße führt anschließend in die Große Rainstraße bis zur Kreuzung Kleine Rainstraße.

Auf den weiteren wichtigen Radverkehrsverbindungen im Projektgebiet wird ebenfalls eine Verbesserung der Oberflächenqualität unter Beibehaltung der Trennung vom Fußverkehr angestrebt.

Fahrradparken

In den Beteiligungsformaten kam insbesondere der Wunsch nach *mehr* Fahrradabstellmöglichkeiten zum Ausdruck. Fahrradparken soll aber nicht nur ausreichend dimensioniert, sondern auch möglichst diebstahlsicher, witterungsgeschützt, zielnah und komfortabel erreichbar sein. Bewohner:innen, Beschäftigte, Kund:innen des Einzelhandels und der Gastronomie, Schüler:innen und Eltern von Kita-Kindern haben dabei spezifische Schwerpunkte hinsichtlich ihrer Ansprüche an das Fahrradparken.

Für das wohnungsbezogene Parken sind Kleingehäuse zu prüfen. Hier ist ein flächendeckender Bedarf gegeben. Für Gastronomie und Freizeit sind Anlehnbügel die bevorzugte Wahl. An städtebaulich geeigneten Standorten können Doppelstock-Paletten in Betracht gezogen werden. Es sind Parkplätze für Lastenräder und dreirädrige

Fahrräder sowie Anhänger in angemessenem Umfang zu berücksichtigen (z.B. jeder 20. Platz).

Eine genaue Quantifizierung des jeweiligen Bedarfs ist dabei nicht möglich. Vorgeschlagen wird daher eine schrittweise Ausdehnung des Angebots und erforderlichenfalls eine Nachsteuerung. Dabei können auch flexible Angebote zur Erprobung der Nachfrage und Akzeptanz zum Einsatz kommen (z.B. transportable „Fahrradflundern“).



Modell Fietshangar. Quelle: Ausstattungselemente, „Fahrradflunder“. Foto: Fietsvlonders.nl
BVM Hamburg, 2021

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Bushaltestellen im Umfeld des Alma-Wartenberg-Platzes haben mit täglich über 1000 Ein- und Aussteiger:innen eine hohe Bedeutung für die ÖPNV-Erschließung des Projektgebiets. Gleichzeitig bestehen Konflikte mit der Aufenthaltsqualität im Bereich des Alma-Wartenberg-Platzes und auch der Fahrkomfort für Fahrpersonal und -gäste ist durch die aufeinanderfolgenden Kurvenfahrten eingeschränkt.

Grundsätzlich wird der Linienbusverkehr als wichtiger Teil des Umweltverbunds weiterhin durch das Projektgebiet geführt werden. Dies ist bei den Beteiligungsformaten deutlich zum Ausdruck gekommen. Zu prüfen ist, ob die Buslinienführung durch das Quartier angepasst werden und/oder die Anzahl der Fahrten durch das Quartier reduziert werden kann. Die geeigneten Möglichkeiten müssen noch mit den zuständigen Verkehrsbetrieben vertieft und abgestimmt werden.

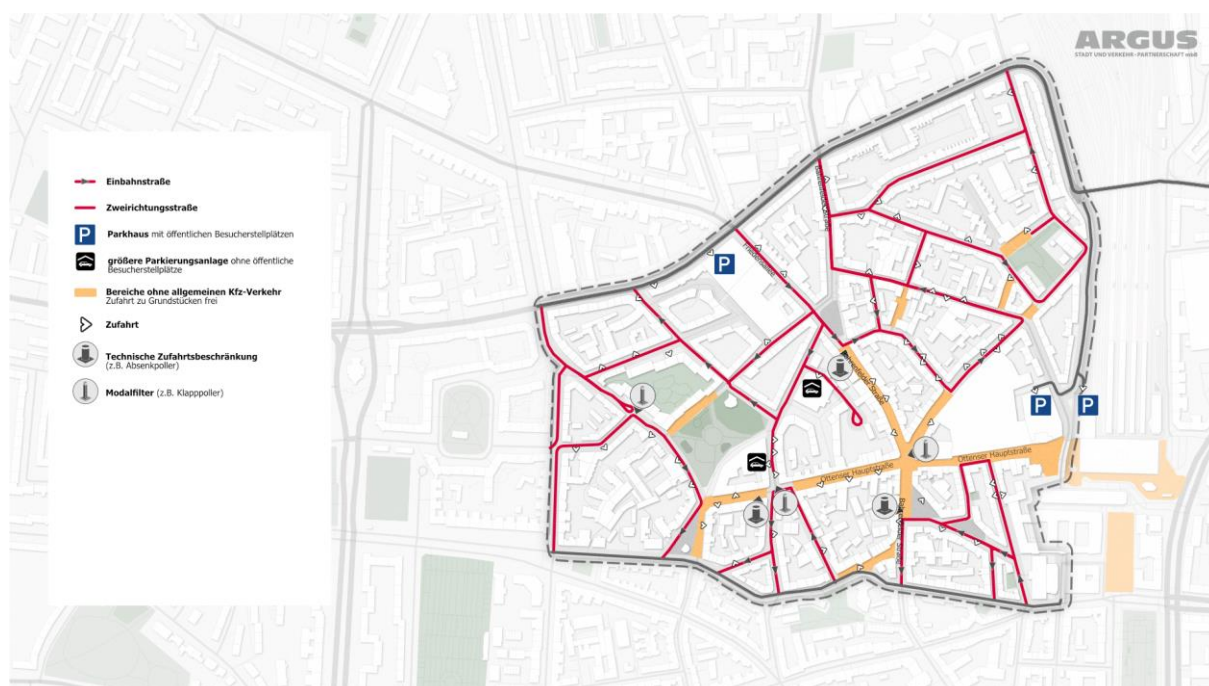
Eine noch vertieft zu prüfende Möglichkeit für eine kleinräumige Verlegung der Buslinien wäre, diese über die Straße Am Sood zu führen. Die Linie 16 in Fahrtrichtung Bahnhof Altona könnte dabei nicht mehr über die Friedensallee fahren, so dass eine Verlegung auf die Barnerstraße und Scheel-Plessen-Straße erfolgen könnte. Für die Linienbusführung über die Straße Am Sood wäre der Straßenraum neu zu organisieren und die Fahrbahn zu asphaltieren.

Sollte keine Anpassung der Linienbusführung möglich sein, würde die Verkehrsführung weiterhin über den Alma-Wartenberg-Platz führen, wo sich dann aber entsprechend weniger Spielraum für eine gestalterische Aufwertung ergeben würde. Zu prüfen wäre dann, ob eine Reduzierung der Linienfrequenz möglich und sinnvoll ist.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den MIV wird es zukünftig keine Möglichkeiten für die Durchfahrt durch das Projektgebiet von der Veloroute im Süden zur Behring- und Barnerstraße im Norden geben. Die Parkhäuser im Mercado und am Bahnhof Altona werden nur noch über die Scheel-Plessen-Straße und die Barnerstraße erreichbar sein. Um dies sicherzustellen, erfolgt eine Erschließung des Projektgebiets in mehreren Schleifen sowie Modalfilter z.B. durch Absenkpoller.

Hierdurch wird das Projektgebiet, insbesondere die westliche Ottenser Hauptstraße, die Große Brunnenstraße, die Friedensallee und die Straße Hohenesch deutlich vom Kfz-Verkehr entlastet. Die Verlagerungen, die sich hieraus auf die umliegenden Straßen ergeben, kann qualitativ abgeschätzt werden. Die Erfahrungen mit vergleichbaren Maßnahmen zeigen, dass die Sperrung einer Straße i.d.R. nicht zu entsprechenden Mehrverkehren in Parallelstraßen führen. Stattdessen weicht ein großer Teil des bisherigen Kfz-Durchgangsverkehrs großräumig oder auf andere Verkehrsmittel aus.



MIV-Erschließungsschleifen. Grafik: Bezirksamt Altona.

Zufahrtregelungen zum Bereich ohne allgemeinen Kfz-Verkehr

Im Projektgebiet werden folgende Straßen mittags bis abends für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt:

- Westliche Ottenser Hauptstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Platz Bei der Reitbahn
- Bahrenfelder Straße zwischen Kleine Rainstraße und Spritzenplatz.
- Große Brunnenstraße auf dem Platz Bei der Reitbahn
- Westliche Große Rainstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße

freiRaum Ottensen
Zusammenfassung des Verkehrskonzepts
(Stand 05.05.2022)



Darüber hinaus sind auf dem Hahnenkamp (zwischen Große Rainstraße und Parkhauseinfahrt) sowie der Bahrenfelder Straße (zwischen Hohenesch und Friedensallee) lediglich Bus- und Radverkehr vorgesehen. Hierfür sind Maßnahmen zu erörtern, wie erreicht werden kann, dass ein entsprechendes Durchfahrtsverbot für den Kfz-Verkehr befolgt wird.

Zwischen 23 Uhr abends und 11 Uhr vormittags (die genauen Zeiten sind noch abzustimmen) sind die Bereiche für Anlieger:innen uneingeschränkt erreichbar, so dass z.B. Bewohner:innen Getränke oder größere Einkäufe ausladen können. Menschen mit Schwerbehindertenparkausweis erhalten eine dauerhafte Zufahrtberechtigung und einen Stellplatz in Wohnungsnähe. Für Umzüge kann eine einmalige Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Menschen mit Stellplatz auf einem Hinterhof oder in einer Tiefgarage erhalten ebenfalls eine dauerhafte Zufahrtberechtigung. Sofern noch nicht vorhanden, wird empfohlen, als begleitende Maßnahme per Satzung die Errichtung weiterer Stellplätze auf den Grundstücken in den Bereichen ohne allgemeinen Kfz-Verkehr zu untersagen.

Besucher:innen mit blauem oder orangenem Schwerbehinderten-Parkausweis sollte ebenfalls dauerhaft eine Zufahrt zu den Bereichen ohne allgemeinen Kfz-Verkehr ermöglicht werden. Dies könnte z.B. vorherige Anmeldung und eine Kennzeichenerfassung oder über direkten Austausch zwischen Mobiltelefon und Sperreinrichtung erfolgen.

Pkw-Parken

Durch die im Konzept vorgesehenen Maßnahmen entfallen etwa 330 Pkw-Parkstände in den Straßenräumen des Projektgebiets, wobei diese teilweise bereits heute nicht dauerhaft von Bewohner:innen genutzt werden dürfen, insbesondere in der Ottenser Hauptstraße. In einigen engeren Straßen wird heute unzulässigerweise beidseitig geparkt, wodurch die verbleibende Fahrgasse zu schmal für breite Rettungsfahrzeuge ist.

Im Kerngebiet entfallen etwa 155 Pkw-Parkstände, im übrigen Projektgebiet etwa 175 Parkstände. Im Kerngebiet werden etwa 90 Parkstände erhalten.

Kund:innen, die heute mit dem Auto kommen, müssten zukünftig die Parkhäuser nutzen oder auf den ÖPNV umsteigen. Bewohner:innen können ebenfalls das Parkhaus am Bahnhof Altona nutzen, in dem noch ausreichend Dauer-Stellplätze für zzt. 105 Euro im Monat verfügbar sind. Hierfür wäre eine Aufwertung des Parkhauses hilfreich, um die Akzeptanz des Angebotes zu erhöhen. Mittelfristig kann Pkw-Besitz in größerem Umfang durch stationsgebundenes Carsharing kompensiert werden. Städte wie Zürich zeigen, dass in Hamburg noch großes Verlagerungspotenzial besteht. Empfohlen wird, eine große Zahl dezentraler und gut sichtbarer Stationen vorzusehen. Erfahrungsgemäß ist die Wirtschaftlichkeit von Carsharingangeboten in dichten, gemischten Quartieren hoch, so dass sich Anbieter finden sollten, die an einer Angebotsausweitung interessiert sind. Hierfür bedarf es der Abstimmung mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.



Logistik und Wirtschaftsverkehr

Die Belieferung der Gewerbeeinheiten in den Bereichen ohne allgemeinen Kfz-Verkehr ist nachts und vormittags (23-11 Uhr) für Anlieger:innen uneingeschränkt möglich. Mittags bis abends (11-23 Uhr) können Ladezonen genutzt werden, die am Rand der Bereiche ohne allgemeinen Kfz-Verkehr eingerichtet werden. Von hier aus sind alle Gewerbeeinheiten mit maximal 150 m Fußweg erreichbar. Für große Sonderlieferungen, die nicht mit Sackkarre oder Hubwagen transportiert werden können, ist eine einmalige Ausnahmegenehmigung zu beantragen.

Handwerksbetriebe und Pflegedienste, die längere Zeit parken müssen, können ebenfalls die Ladezonen am Rand des Bereichs ohne allgemeinen Kfz-Verkehr oder gesonderten Parkständen mit einer Ausnahmegenehmigung nutzen. Dabei erscheint es pragmatisch, die vorhandenen Ausnahmegenehmigungen für Bewohnerparkgebiet entsprechend auszuweiten, so dass diese auch für die Ladezonen in Ottensen gelten.

Betriebe mit Kfz-Stellplätzen in den Hinterhöfen des Bereichs ohne allgemeinen Kfz-Verkehr erhalten eine dauerhafte Zufahrtberechtigung. Dies gilt außerdem für Taxen, MOIA, Einsatzfahrzeuge, Krankentransporte, Entsorgungsfahrzeuge und ähnliches.

Ergänzend wird empfohlen, barrierefreie und gut sichtbare und auffindbare Paketstationen einzurichten, da heutige Paketstationen z.B. in Kiosken teilweise nicht barrierefrei erreichbar sind.



Zufahrtsbeschränkungen und Ladezonen. Grafik: Bezirksamt Altona.



WAS ÄNDERT SICH IN DEN EINZELNEN STADTRÄUMEN?

Vorbemerkung: Die genaue Ausgestaltung der einzelnen Straßenräume erfolgt im Rahmen einer Objektplanung und ist nicht Teil der Konzeption.

Westliche Ottenser Hauptstraße

Für die Ottenser Hauptstraße (zwischen Bahrenfelder Straße und Große Brunnenstraße) ist eine bestandsorientierte und symmetrische Aufteilung des Straßenraums vorzusehen. Auf einem schmalen Streifen im Übergangsbereich zwischen Bebauung und Straßenraum könnten Sitzgelegenheiten und Pflanzkübel zugelassen werden. Auf dem Gehweg sollte aber ein durchgehendes Laufband von 3,00 Meter Breite von Einbauten und anderen Hindernissen freigehalten werden. An beiden Fahrbahnrandern könnten auf Nebenflächen folgende Nutzungen untergebracht werden:

- Technische Einbauten (z.B. Verkehrszeichen, Beleuchtung, Verteilerkästen)
- Nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten
- Fahrradbügel, Abstellflächen für Kurzzeit-Fahrradparken, Abstellflächen für Lastenräder
- Flächen für Laden und Liefern
- Bestandsbäume, Pflanzkübel, Begrünung
- Außengastronomie, Wareenauslagen
- (informelle) Spielgelegenheiten
- ...

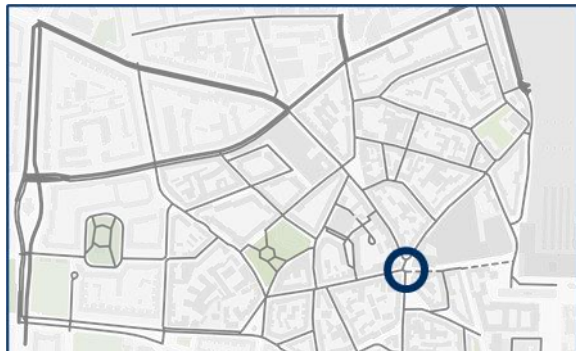
Auf der Fahrbahn sollte für den Radverkehr zumindest ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung mit verbesserter Oberflächenbeschaffenheit (z.B. geschnittenes Pflaster) eingesetzt werden.

Bahrenfelder Straße (Ottenser Hauptstraße bis Alma-Wartenberg-Platz)

In der Bahrenfelder Straße können die Gehwege verbreitert werden, so dass die o.g. Nebennutzungen dort untergebracht werden können, ohne den Nutzungskomfort des Fußverkehrs wesentlich einzuschränken. Eine Gehwegseite könnte dabei etwas breiter vorgesehen werden als die gegenüberliegende, so dass der Platz u.a. auch für Außengastronomie ausreicht, ohne den Fußverkehr zu stören.

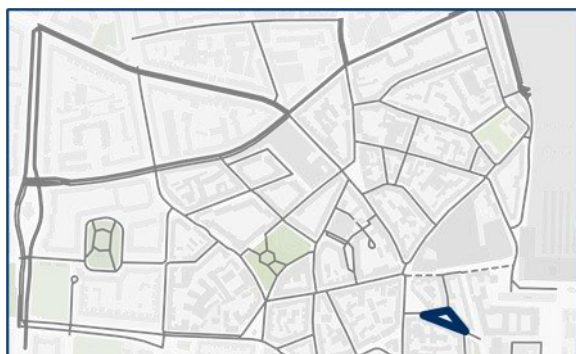
Als Zentrale Quartiersachse für den Radverkehr wird die Bahrenfelder Straße in diesem Bereich als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Oberflächenqualität wird verbessert, die Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr bleibt erhalten, es erfolgt eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs, die zukünftige Fahrbahn wird ausreichend breit zum Nebeneinanderfahren.

Ottenser Kreuz



Am Ottenser Kreuz treffen fünf Straßen aufeinander und es kreuzen sich zahlreiche Fuß- und Radverkehrsströme. Im Rahmen der Objektplanung ist daher eine umfangreiche Befassung mit diesem Ort erforderlich. Eine von vielen möglichen Lösungen könnte sein, den gesamten Platzbereich aufzupflastern, so dass der Fußverkehr Vorrang erhält.

Erzberger-Platz



Im Südosten des Projekts besteht ein besonderer Mangel an nachbarschaftlichem Freiraum, so dass dem Erzberger-Platz hier eine besondere Bedeutung zukommt. Es wird empfohlen, den westlichen Teil des Platzes vom Parken zu befreien und die gewonnene Fläche für weitere Sitzgelegenheiten, Jugendspielelemente und eine Erweiterung des Markts zu nutzen.

Hohenesch (Am Sood bis Große Rainstraße)



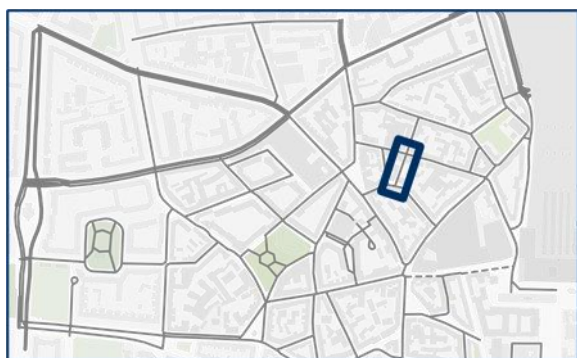
Der Hohenesch verbindet den Alma-Wartenberg-Platz mit dem Osterkirchplatz. Hier wird eine Begrünung vorgeschlagen, um den Stadtraum aufzuwerten. Im Bereich von Cafés und Restaurants sind punktuell auch Nebennutzungen auf bisherigen Pkw-Parkständen vorstellbar.

Zeißwiete



Die Zeißwiete ist bereits heute für den Kfz-Verkehr gesperrt, besitzt aber keine entsprechende Qualität für die Nachbarschaft. Die Fläche kann begrünt und mit Sitz- und Spielgelegenheiten ausgestattet werden.

Abbestraße Süd (zwischen Kleine Rainstraße und Hohenesch)



Die südliche Abbestraße hat viel zu schmale Gehwege. Es wird vorgeschlagen, hier den Kfz-Verkehr herauszunehmen, um einen attraktiven Straßenraum für den Fußverkehr zu schaffen.

Abbestraße Nord (zwischen Hohenesch und Zeißstraße)



In der Abbestraße sind die Fahrradabstellgelegenheiten überlastet. Dadurch wird die nutzbare Breite des Gehwegs auf der östlichen Straßenseite eingeschränkt. Es wird empfohlen, auf der westlichen Straßenseite etwa alle 15 Meter Fahrradparkmöglichkeiten zu ergänzen.

Am Sood



Unabhängig von der Linienbusführung darf das Parken nur einseitig zugelassen werden, um eine Befahrbarkeit mit Rettungsfahrzeugen sicherzustellen.

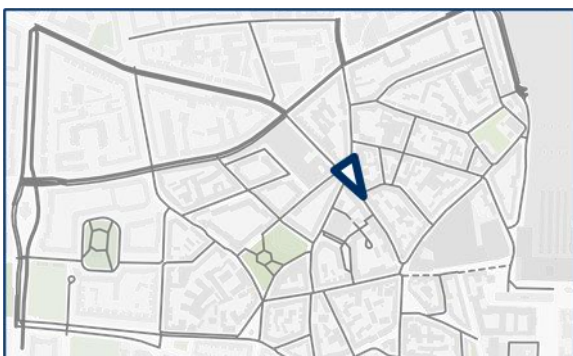
Zeißstraße



Die Zeißstraße hat eine gewisse Bedeutung für die Verbindung zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Osterkirchplatz. Hier sollte die Querungssituation zwischen Zeißwiete und Osterkirchplatz verbessert werden, indem die Sichtbeziehungen von parkenden Pkw freigehalten werden. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte als ergänzende Maßnahme eine zusätzliche Aufpflasterung zur Bevorrechtigung des

querenden Fußverkehrs erfolgen.

Alma-Wartenberg-Platz



Für den Alma-Wartenberg-Platz sind in Abhängigkeit der zukünftigen Linienbusführung Maßnahmen zu prüfen. Dabei ist besondere Rücksicht auf den Verlauf des Radverkehrs auf der geplanten Fahrradstraße zu nehmen.

Bahrenfelder Straße Nord (Alma-Wartenberg-Platz bis Barnerstraße)



Die Ausfahrt zur Barnerstraße könnte für den Radverkehr verbessert werden, indem ein Vorbeifahrstreifen und aufgeweiteter Radaufstellstreifen im Kreuzungsbereich vorgesehen werden.

Friedensallee



In der Friedensallee bestehen vielfältigen Nutzungen in den Erdgeschosszonen. Dies spiegelt sich im Straßenraum nicht angemessen wider. Zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität könnten Parklets vorgesehen werden.

Nöltlingstraße (Wohnhof bis Alma-Wartenberg-Straße)



Die Nöltlingstraße verbindet den Kemal-Altun-Platz, den Wohnhof Nr. 33-45 und den Alma-Wartenberg-Platz. Der Abschnitt zwischen Piependreierweg und Alma-Wartenberg-Platz könnte durch eine punktuelle (einseitige) Begrünung aufgewertet werden.

Nöltingstraße (Kemal-Altun-Platz bis Wohnhof)

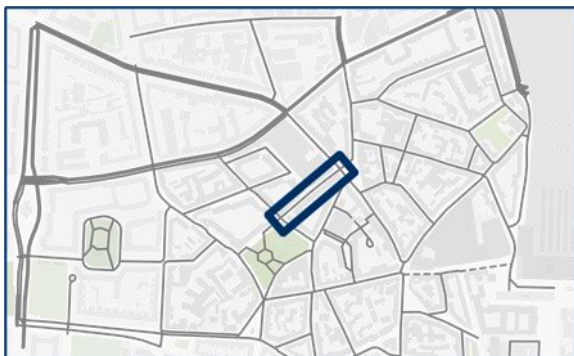


Die Nöltingstraße verbindet den Kemal-Altun-Platz, den Wohnhof Nr. 33-45 und den Alma-Wartenberg-Platz. Am Übergang vom Kemal-Altun-Platz hat heute der Fahrverkehr Vorrang vor dem Fußverkehr. Die Quersituation ist unübersichtlich. Es wird vorgeschlagen, die Sichtbeziehungen zu verbessern, indem der Einmündungsbereich vom ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten wird. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte als

ergänzende Maßnahme eine zusätzliche Aufpflasterung zur Bevorrechtigung des querenden Fußverkehr erfolgen.

Am südlichen Ende der Nöltingstraße ist keine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr möglich. Hier sollte ein Klapppoller o.ä. vorgesehen werden, um die Durchfahrt für Entsorgungs- und Einsatzfahrzeuge zu ermöglichen. Der Abschnitt zwischen Am Born und Ottenser Hauptstraße ist aber weiterhin befahrbar, so dass eine größere Anliegergarage anfahrbar bleibt. Dieser Abschnitt sollte allerdings als Sackgasse ohne Wendemöglichkeit für Lkw ausgewiesen werden.

Bergiusstraße



Die Bergiusstraße verbindet den Kemal-Altun-Platz und den Alma-Wartenberg-Platz. Sie soll durch eine (einseitige) Begrünung aufgewertet werden.

Am Born



In der Straße Am Born wird die Querung zwischen Mottenkiste und Spielplatz verbessert, indem die Sichtbeziehungen von parkenden Pkw freigehalten werden. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte als ergänzende Maßnahme eine zusätzliche Aufpflasterung zur Bevorrechtigung des querenden Fußverkehr erfolgen.



Große Brunnenstraße



Auf der Großen Brunnenstraße wird der Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden. Dies erfolgt, indem der Abschnitt zwischen Erdmannstraße und Holstentwiete zur Sackgasse und am südlichen Ende abgepollert wird. Für Entsorgungs- und Einsatzfahrzeuge sollte ein Klapppoller o.ä. vorgesehen werden. Transporter können in der Sackgasse wenden, wenn das südliche Ende als Mischverkehrsfläche ausgewiesen

wird.

Platz Bei der Reitbahn

Es wird vorgeschlagen, ein Werkstattverfahren mit den Anlieger:innen des Platzes durchzuführen, um ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept für den Platz zu erarbeiten. Vorab könnten bis 2024 punktuelle Aufwertungsmaßnahmen umgesetzt werden, bspw. der Zaun auf der Ostseite entfernt und Flächen für Urban Gardening ausgewiesen werden. Das Parken auf der Westseite des Platzes kann vorübergehend bestehen bleiben, der switchh-Punkt sollte in eine spätere Konzeption integriert werden.

freiRaum Ottensen
Zusammenfassung des Verkehrskonzepts
(Stand 05.05.2022)



KOSTEN UND FINANZIERUNG / MAßNAHMENTABELLE

Ottenser Hauptstraße

Ort	Maßnahme	Grobe Kostenabschätzung
Bahrenfelder Straße bis Bei der Reitbahn	Grundhafte Sanierung, Absenkpoller	2.120 TEUR
Summe		2.120 TEUR

Bahrenfelder Straße

Ort	Maßnahme	Grobe Kostenabschätzung
Klausstraße bis Ottenser Hauptstraße	Verbesserung Oberfläche, Absenkpoller	550 TEUR
Kreuzung Ottenser Hauptstraße	Grundhafte Sanierung	600 TEUR
Ottenser Hauptstraße bis Alma-Wartenberg-Platz	Grundhafte Sanierung, Absenkpoller	1.180 TEUR
Alma-Wartenberg-Platz bis Barnerstraße	Grundhafte Sanierung	1.320 TEUR
Summe		3.650 TEUR

Übriges Projektgebiet

Ort	Maßnahme	Grobe Kostenabschätzung
Erzberger-Platz	Stadtmöblierung	50 TEUR
Stangestraße	Baumpflanzungen prüfen	90 TEUR
Hohenesch	Punktuelle Begrünung, Urban Gardening	120 TEUR
Zeißwiete	Stadtmöblierung	50 TEUR
Friedensallee	Stadtmöblierung	120 TEUR
Nöltingstraße	Punktuelle Begrünung	30 TEUR
Bergiusstraße	Punktuelle Begrünung, Urban Gardening	90 TEUR
Große Brunnenstraße	Sackgasse mit Wendemöglichkeit schaffen	50 TEUR
Platz Bei der Reitbahn	Stadtmöblierung, Urban Gardening	100 TEUR
Hahnenkamp	Absenkpoller	20 TEUR
Sonstige Straßen	Bänke, Sitzgelegenheiten	100 TEUR
Gesamtes Projektgebiet	Fahrradparken	100 TEUR
Gesamtes Projektgebiet	Markierungen und Beschilderungen, kleinere Einbauten.	60 TEUR
Summe		980 TEUR

Weitere Informationen finden Sie stets aktuell unter www.freiraumottensen.de.

