



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-2982B

Datum 14.04.2022

Beschluss

**des Hauptausschusses stellvertretend für die Bezirksversammlung
(§ 15 Absatz 3 BezVG)**

Autoarmes Ottensen – weitere Schritte zur Umsetzung

Nachdem das Modellprojekt „Ottensen macht Platz“ von September 2019 bis Januar 2020 erfolgreich durchgeführt und von der Technischen Universität Hamburg wissenschaftlich begleitet sowie evaluiert wurde, hat die Bezirksversammlung im Februar 2020 mit der Drs. 21-0689 „Autoarmes Ottensen – Verkehrswende gemeinsam gestalten“ einen grundlegenden Beschluss für die Verstetigung der in der Modellphase gewonnenen Erkenntnisse zur Neugestaltung des Straßenraums im Kern Ottensens gefasst. Auf Basis dieses Beschlusses hat das Bezirksamt weitere Bürger:innen-Beteiligungen durchgeführt und im Februar 2022 vier unterschiedliche Konzeptvarianten zur Umplanung des Projektgebietes im Verkehrsausschuss vorgestellt und um zeitnahe Rückmeldung aus den Fraktionen gebeten, wie mit den Varianten weiter verfahren werden soll.

Auf dieser Grundlage beschließt die Bezirksversammlung:

Das Bezirksamt wird gemäß § 19 BezVG aufgefordert, bezüglich des weiteren Vorgehens zum Projekt „freiRaum Ottensen – das autoarme Quartier“ folgende Punkte zu berücksichtigen:

- 1. Der Beschluss „Autoarmes Ottensen – Verkehrswende gemeinsam gestalten“, Drs. 21-0689, bleibt in allen Bestandteilen gültig und bildet auch künftig die Grundlage für das weitere Vorgehen bei der Umgestaltung des Straßenraums im Projektgebiet.**
- 2. Die aufgezeigten Ausführungsvarianten enthalten verschiedene Lösungsansätze, von denen mehrere zu einer Vorzugsvariante zusammengefasst und im Verkehrsausschuss vorgestellt werden sollen. Insbesondere Aspekte aus den Varianten B, C und D sind weiterzuentwickeln. Im Einzelnen bedeutet dies:**
 - a) Die Variante A (Minimierter Eingriff) erscheint angesichts der Bestrebungen Hamburgs zur Mobilitätswende, aber auch den Veränderungen in Ottensen in den letzten beiden Jahren, insbesondere dem Ausbau der Veloroute 1 und der Einführung des Bewohner:innenparkens, als nicht mehr ausreichend. Es kann und darf mehr Veränderung im Projektgebiet in Richtung umweltfreundliche Mobilität geben.**
 - b) Die Variante B (Fokus Radverkehr) überzeugt mit dem Vorschlag einer durchgehenden guten Radverkehrsführung, etwa als Fahrradstraße, in der Bahnenfelder Straße, die zugleich als Bezirksroute eine Anbindung an die Veloroute 1 und den Bahnhof Altona darstellt. Der in diesem Zusammenhang vorgeschlagenen veränderten Führung der Buslinien um den Alma-Wartenberg-Platz wird zugestimmt und es wird gebeten, entsprechende Gespräche mit den**

zuständigen Verkehrsbetrieben aufzunehmen. Auch der geplante Ersatz des Kopfsteinpflasters durch eine besser befahr- und begehbbare milieugerechte Oberfläche wird im Einklang mit dem Beschluss Drs. 20-0689 erneut unterstützt. Auch in der Ottenser Hauptstraße ist der Ersatz des Kopfsteinpflasters in Absprache mit dem Denkmalschutzamt anzustreben. Die in dieser Variante betonte Trennung von Rad- und Fußverkehr beugt Nutzungskonflikten vor, kommt beiden Verkehrsarten zu Gute und entspricht wie die Variante insgesamt in besonderer Weise auch den Grundsätzen des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr zwischen der Stadt Hamburg und den Bezirken. Ausreichende Gehwegbreiten und sichere Quermöglichkeiten sind hierbei besonders wichtig. Bei der Aufteilung des Straßenraumes in der Bahrenfelder Straße ist darauf zu achten, auch den Fußgänger:innen mehr Raum zu geben. Die Barrierefreiheit muss im Projektgebiet berücksichtigt werden. Es wird angeregt, am Alma-Wartenberg-Platz mehr Stellplätze für Fahrräder und Lastenräder einzurichten.

- c) In der Variante C (Freiraumbedarfe erfüllen) ist die höhere Anzahl an Pickup Points mit den damit verbundenen Sperrungen zu begrüßen. Damit werden nicht nur mehr Durchgangsverkehre umgelenkt, sondern vor allem auch Anlieferverkehre gebündelt. Die im Projektgebiet bestehenden Parkhäuser sollen aufgewertet und attraktiver werden. Die Einrichtung der Pickup Points ist im Einklang mit der Drs. 21-0689 auf die Bedürfnisse von Handel und Gewerbe abzustimmen. Die Erreichbarkeit für Handwerksbetriebe ist zu berücksichtigen. Wie die Zufahrtselemente für Lieferverkehr und Anlieger*innen geregelt werden kann, ist noch offen. Geprüft werden soll dabei der Einsatz von versenkbaren Pollern. Für Sondernutzungen mit Außengastronomie sind in Anlehnung an die Umgestaltung der Großen Bergstraße baulich markierte Flächen zuzuweisen, um in Übereinstimmung mit der Drs. 21-0689 neu gewonnene verbreiterte Gehwegflächen tatsächlich auch den Fußgänger*innen zur Verfügung stellen zu können. Es ist zu prüfen, ob auf diesen Flächen das historische Kopfsteinpflaster erhalten werden kann. Die neu errichteten „Freiräume“, die sich durch den Wegfall von Autoparkplätzen ergeben, sind als kleinteilige gegliederte Flächen einzurichten. Dabei sollen die Aufenthaltsqualität und eine kinderfreundliche Gestaltung im Vordergrund stehen. Grüninseln, Grünpatenschaften, Spielgeräte und kleine Sitzgruppen besonders auch für in der Mobilität eingeschränkte Personen sollen dazu beitragen. Wo es möglich ist, sollen auch weitere Bäume gepflanzt werden.
- d) Bei der Variante D (Plätze und Verbindungen) werden die vorgeschlagenen Verlagerungen der Buslinien auf die Hauptverkehrsstraßen außerhalb des Projektgebietes als zu weitgehend nicht befürwortet. Auch für die Menschen, die auf den Bus angewiesen sind, müssen die Geschäfte im Kern Ottensens weiter gut erreichbar bleiben. Als positiv wird bei dieser Variante die Überlegung gesehen, für den Wochenmarkt beim Spritzenplatz erweiterte Flächen in der Erzbergerstraße zu schaffen. Eine Planung für das direkte Umfeld der Wochenmarktfläche wird daher begrüßt; allerdings soll die erst kürzlich umgestaltete Fläche in der Erzbergerstraße in Richtung Am Felde von Umplanungen ausgenommen werden. Der Alma-Wartenberg-Platz hat hingegen eher Bekanntheit als Fläche zum sogenannten Cornern erlangt und sollte als Begegnungsort mit Aufenthaltsqualität auch unabhängig von gewerblichen Angeboten weiterentwickelt werden. Der Platz Bei der Reitbahn enthält ebenfalls das Potential für eine bessere Gestaltung und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Allerdings sollte diese Planung von den jetzigen Überlegungen losgelöst betrachtet und perspektivisch in ein eigenes Verfahren überführt werden, in dem eine Beteiligung vor allem der direkt Anwohnenden und eine Berücksichtigung ihrer Bedarfe erfolgen sollte. Zu prüfen ist dabei, ob die Verlegung der Switch-Parkplätze aus der Straße Bei der Reitbahn in die Eulenstraße und eine Sperrung des Straßenabschnitts Große Brunnenstraße

von Eulenstraße bis Ottenser Hauptstraße verbunden mit einer Einbindung der derzeitigen Straßenfläche in die Platzfläche umgesetzt werden kann.

- 3. Es ist außerdem zu prüfen, ob bei künftigen Bauvorhaben im Randbereich des Projektgebietes kleine Quartiersgaragen integrierbar sind.**
- 4. Nach Vorstellung der detaillierten Vorzugsvariante im Verkehrsausschuss sollen erneut die Öffentlichkeit und insbesondere Anwohnende und Gewerbetreibende beteiligt werden, um konkrete Vorschläge für einzelne, ortsbezogene Maßnahmen zuzulassen und in die jeweilige Straßenplanung einzubinden.**