



5 ANREGUNGEN FÜR MEHR FREIRAUM IN OTTENSEN

Wir finden: Das Projekt „Freiraum Ottensen“ bietet die einmalige Chance, ein Prototyp für den Stadtraum des 21. Jahrhunderts zu werden. Ein historisch gewachsener, intensiv genutzter öffentlicher Raum, in dem Aufenthaltsqualität, Bewegung und Klimaresilienz die höchste Priorität haben.

In der aktuellen Objektplanung zum Projekt Freiraum Ottensen vermissen wir die planerische Auseinandersetzung, insbesondere mit diesen Aspekten. Daher möchten wir uns an dieser Stelle mit 5 Anregungen für die Planung bzw. an die Projektentwicklung einbringen.

Uns ist bewusst, dass dieses Vorhaben viele Herausforderungen mit sich bringt. Der Stadtraum ist ein Feld der Spannungen und Aushandlungen - unterschiedliche Akteur*innen stellen an diesen Raum Anforderungen, die es im Einklang mit technischen und regulatorischen Rahmenbedingungen einzubeziehen und zu gewichten gilt.

Wer sind wir?

Wir sind Planer*innen aus der Verkehrs-, Freiraum-, Stadt- und Raumplanung, die einen konstruktiven Beitrag leisten möchten. Wir sehen uns auch als Repräsentant*innen für die Belange, die aus unserer Sicht mehr Gewichtung brauchen und dem Gemeinwohl dienen.

Was wollen wir?

Wir möchten unser fachliches Wissen produktiv und konstruktiv einbringen. Mit diesem Dokument möchten wir Anregungen an die Entscheidungsträger*innen richten, die eine Stimme im aktuellen Prozess haben.

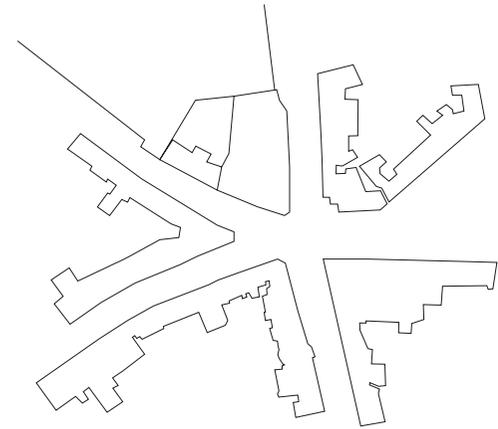
**1 - Straßenbreiten
für den neuen
Alltag planen!**

**3 - Kein
Beschluss ohne
Freiraumplanung!**

**5 - Flexible
Nutzbarkeit
schaffen!**

**2 - Ladezonen
multifunktional
nutzen!**

**4 - Freiraum mit
Gesamtkonzept
gestalten!**



1 - Straßenbreiten für den neuen Alltag planen!

In Ottensen sollen Freiraum und Fußverkehr an erster Stelle stehen. Die aktuelle Planung gibt aber dem Fahrverkehr mehr Fläche als heute und mehr Fläche als nach den Hamburger Richtlinien erforderlich ist (obwohl der Kfz-Verkehr deutlich reduziert wird und nicht mehr direkt neben der Fahrgasse geparkt wird). Diese Entscheidung verstehen wir nicht.

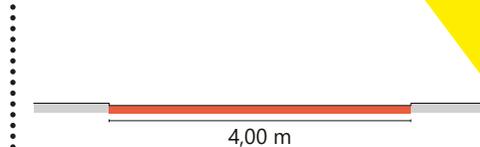
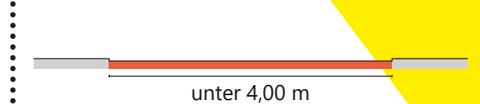
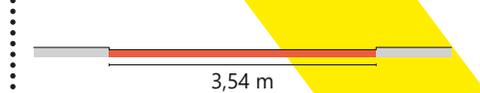
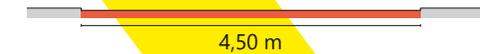
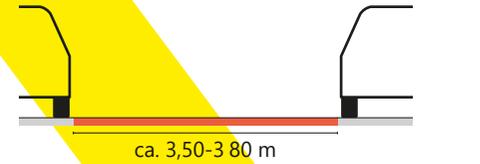
Müssen Fahrzeuge wirklich in jeder Ausnahmesituation unbehindert unterwegs sein können? Z.B. wenn sich ein breites Lastenrad und ein Transporter begegnen?

Oder können wir den Menschen zumuten, sich in solchen seltenen Situationen zu arrangieren? Z.B. indem eine/r der beiden kurz wartet, bis die/

der andere vorbeigefahren ist, so wie es heute gelebte Praxis ist?

Wird die Fahrbahn in der Ottenser Hauptstraße und der Bahrenfelder Straße z.B. 3,75 m statt 4,50 m breit, stünden in beiden Straßen insgesamt ungefähr 350 m² mehr Fläche für Fußverkehr, Aufenthalt und andere Nutzungen zur Verfügung.

**Jetzt beschließen:
Die Breite der Fahrbahnen in der Ottenser Hauptstraße und der Bahrenfelder Straße soll maximal 3,75 m betragen. Kurze Abschnitte mit geringeren Breiten sind möglich.**



Bestand

Abstand zwischen parkenden Autos

Planung

gemäß 2. Verschickung

Verwaltungsvorschrift zur StVO

3,50 m (Engstellen zulässig) bei der Einbahnstraße mit Linienbusverkehr und Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung

Stand der Technik

RASt 06 mit Fahrzeugbreiten der EAR 2023*. Der AK Radverkehr der FGSV empfiehlt für Fahrradstraßen mind. 3,50 m.

Hamburger Regelwerke

Unter 4,00 m für Fahrradstraßen mit Kfz-Verkehr in einer Richtung. Mind. 3,80 m in Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung. Bei örtlichen Besonderheiten sind Abweichungen von diesen Regelungen zulässig.

Rechtsprechung

Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover vom 13.08.2021**

Unsere Empfehlung

Bedeutet ca. 350m² mehr Freiraum für Ottensen

Rechtlicher Rahmen

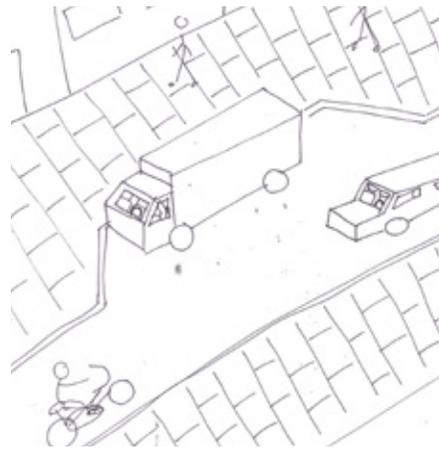
* | Begegnungsfall Lastenrad-Pkw; Minimalmaße für beengte Verhältnisse / eingeschränkte Bewegungsspielräume. Verkehrsraum Pkw = Fahrzeugbreite 1,89 m (Bemessungsfahrzeug gemäß EAR 23) + 2 x 0,15 m Bewegungsspielraum (RASt 06, Tab. 2) | Verkehrsraum Lastenrad = 1,10 m (Fahrzeugbreite + Bewegungsspielraum; RAS 06, Bild 19) | Sicherheitsraum zwischen Kfz und Fahrrad = 0,25 m (RASt 06, 4.1) | Ein seitlicher Sicherheitsraum ist nicht erforderlich, da kein Parken stattfindet. (ebd.) Zudem tritt der Begegnungsfall selten ein und aufgrund der in diesen Situationen eingeschränkten Bewegungsspielräume wird langsam gefahren.

** | Das Urteil bezieht sich auf Fahrradstraßen mit häufiger Begegnung von Kfz-Verkehr sowie nebenliegendem Parkstreifen und zielt insbesondere auf eine Reduktion des (ruhenden) Kfz-Verkehrs ab

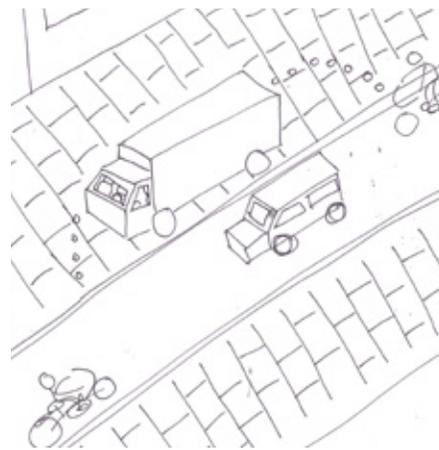
2 - Ladezonen multifunktional nutzen!

In der Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße sind mehrere Ladezonen vorgesehen. Diese werden lediglich zu den Lieferzeiten am Vormittag genutzt. Nachmittags hingegen werden die Flächen nur im Ausnahmefall benötigt. Durch das Bord zwischen Gehweg und Ladezone würde diese auch aber dann als Fläche für den Fahrverkehr wahrgenommen werden, selbst wenn sie nicht als solche benötigt wird.

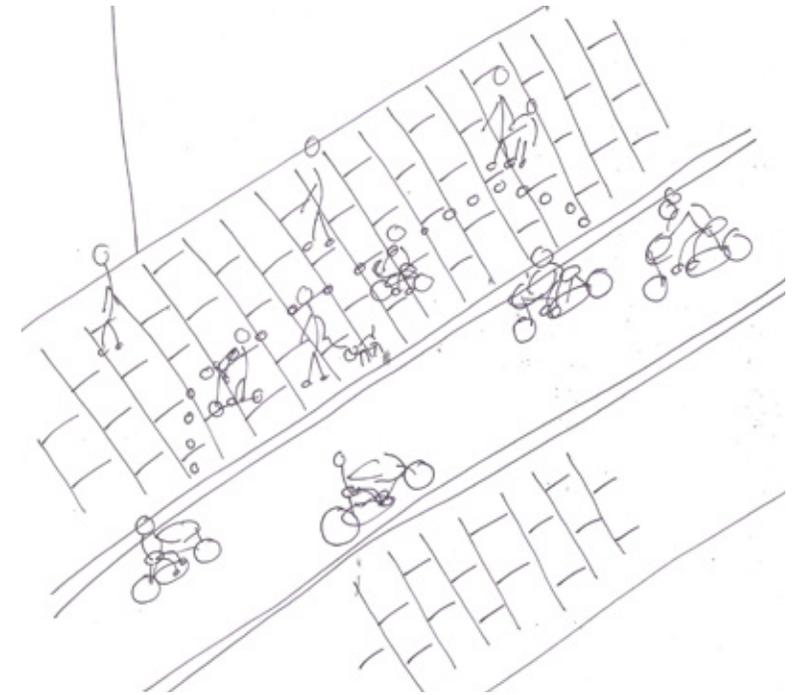
Diese Flächen könnten, wenn sie nicht zum Liefern benötigt werden, dem Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Dazu könnten die Ladezonen auf gleicher Höhe und mit gleichem Belag wie die Gehwege angelegt werden. Eine Abgrenzung der Ladezonen könnte durch einzelne andersfarbige Pflastersteine oder gestalterische Lösungen erfolgen. Ein Beispiel für eine solche Gestaltung ist die Königstraße in Lübeck.



1) Belegte Ladezone gemäß zweiter Verschickung



2) Belegte Ladezone gemäß Alternativvorschlag



2a) Ladezone können als Erweiterung des Gehwegs genutzt werden, wenn diese nicht temporär zum Liefern genutzt werden.

**Jetzt beschließen:
Ladezone wie Gehweg gestalten.**

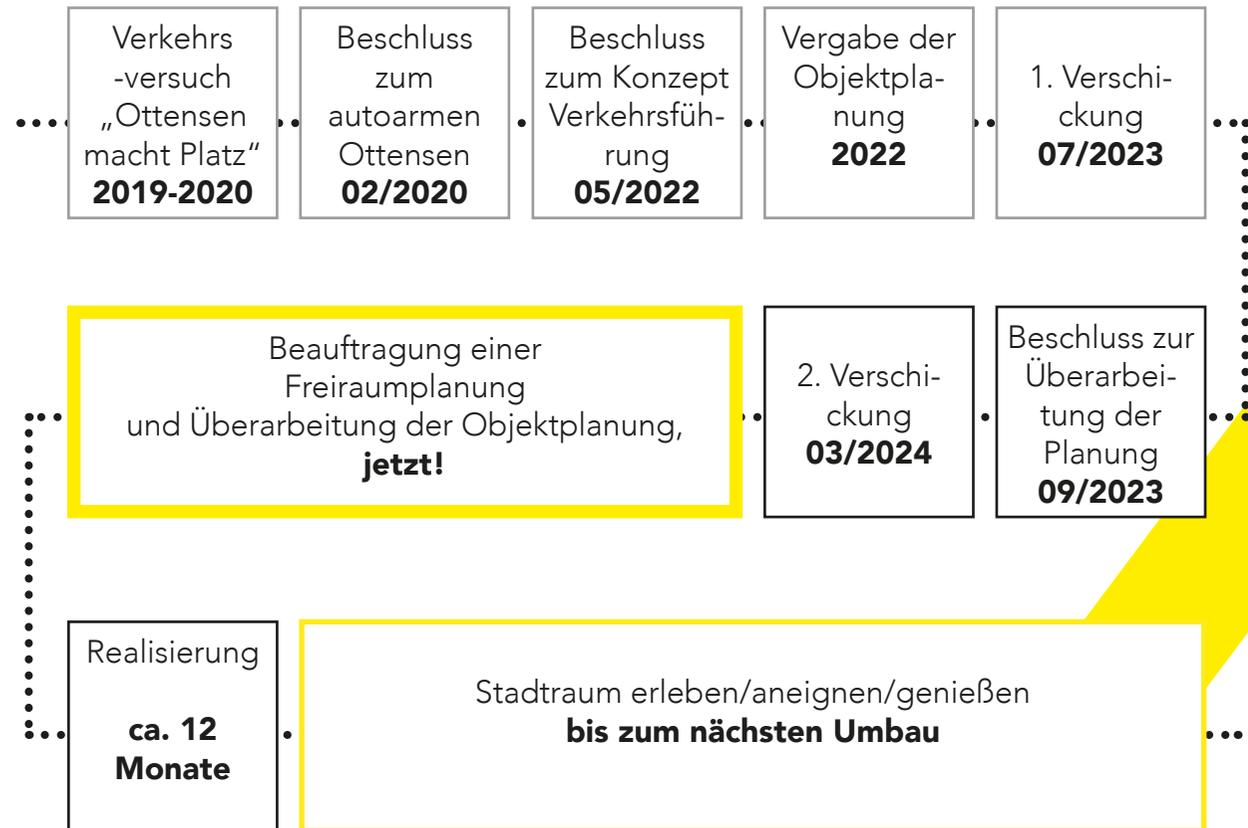
3 - Kein Beschluss ohne Freiraumplanung!

**Eine Freiraumplanung für den Freiraum Otten-
sen muss Einfluss nehmen können - es reicht
nicht, eine abgeschlossene Straßenplanung auf
Restflächen im Nachhinein „zu dekorieren“.**

Wesentliche Ziele wie eine Erhöhung der Aufent-
haltsqualität und die Schaffung von Grünflächen ist
nicht Teil der aktuellen Objektplanung. Dabei geht
es hierbei - davon sind wir überzeugt - um wesent-
liche Grundpfeiler zur erfolgreichen Umsetzung als
Beispielprojekt für viele andere Orte. Diese Chance
sollte nicht vertan werden!

Wir sehen folgendes Problem: Eine Freiraumpla-
nung, die lediglich auf die Straßenplanung aufbaut,
verkommt zu einer reinen Restflächen-Gestaltung.
Es entsteht ein funktionierender Verkehrsraum, aber
kein Stadtraum, der einen erlebbaren Mehrwert für
die Menschen im Quartier bietet. Daher halten wir
es für essenziell, an diesem Punkt die Planung zu
pausieren und erst final zu überarbeiten, wenn eine
Abstimmung mit einer ergebnisoffenen Freiraum-
planung stattgefunden hat.

Eine Aushandlung über die Nutzung der zu be-
planenden Flächen sollte jetzt planerisch (siehe 4.
Anregung) und interdisziplinär (siehe 5. Anregung)
stattfinden.



**Die Grafik zeigt exemplarische
Meilensteine und hat keinen Anspruch
auf Vollständigkeit.*

**Jetzt beschließen:
Die Freigabe der Entwurfsplanung erfolgt erst/ die Aus-
führungsplanung beginnt erst, wenn eine Abstimmung mit
dem zu erarbeitenden Freiraumkonzept erfolgt ist.**

4 - Freiraum mit Gesamtkonzept gestalten!

Gute Planung braucht ein gutes Konzept. Die aktuelle Entwurfsplanung für das Projekt ist eine technische Verkehrsplanung:

Zunächst wird die Straßenbreite festgelegt, eine freizuhaltende Gehwegbreite wird ebenfalls definiert, genauso wie Lieferzonen und Fahrradbügel. Einzelne Neupflanzungen sind ebenfalls vorgesehen.

Was die Planung noch nicht schafft, ist eine integriert gedachte konzeptionelle Gesamtaussage zu treffen: Was passiert außerhalb der Fahrbahnen? Wie kann der Raum in Zukunft genutzt werden und wie soll er für die Nutzer*innen gestaltet werden?

Wir möchten anregen, für das Gebiet einen Planungsprozess anzustoßen, der Einfluss auf die Verkehrsplanung nehmen kann und insbesondere folgende Belange berücksichtigt:

- Schattige, nicht-kommerzielle Aufenthaltsbereiche für jedes Alter

- Möblierung als Einladung zur Nutzung des öffentlichen Raumes
- Stadtgrün - Entsiegelung (Kühlung) und Biodiversität sowie wassersensible Planung
- Künstlerische/kulturelle Nutzung des öffentlichen Raumes
- Gestaltungsräume für die Menschen vor Ort, Räume der Aneignung
- Priorität: Fußgänger*innen

Das Konzept sollte interdisziplinär mit den Bewohner*innen gemeinsam erarbeitet werden, deren Bedürfnisse sollten Ausgangspunkt einer Gestaltung sein und insbesondere auf den Erfahrungen aus dem Real-experiment „Ottensen macht Platz,, aufbauen.



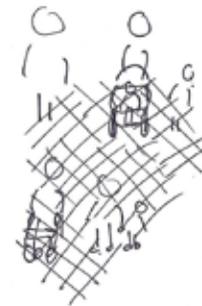
Warenauslagen

Treffen und Austausch

Grün und Entsiegelung



Gastronomie



Gehen/Bummeln



Nachbarschaftsgarten

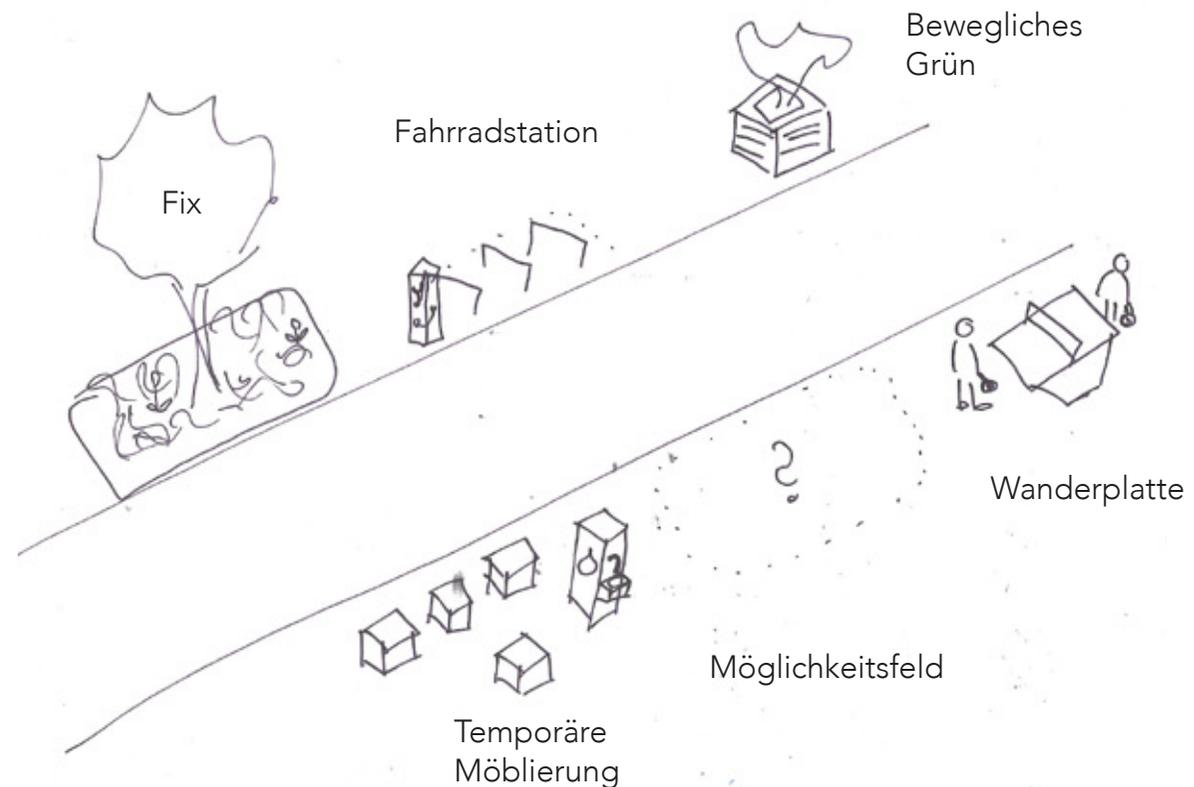
Ein Gesamtkonzept zur zukünftigen Nutzung der Seitenräume in einem ergebnisoffenen, freiraumplanerischen, diskursiven Verfahren mit Beteiligung der Bewohner*innen entwickeln!

5 - Flexible Nutzbarkeit schaffen!

Der Freiraum Ottensen darf nicht als reines Bauprojekt bearbeitet werden, sondern sollte neue Wege der kollektiven Freiraumgestaltung mit der Stadtgesellschaft erproben und dabei folgende Fragen adressieren:

Wie entsteht Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt? Wie wird Raum gemeinsam produziert und angeeignet? Wer darf hier entscheiden und wer kann sich wie einbringen? Wie verändern sich Bedürfnisse und Aushandlungsprozesse im Stadtteil?

Das Projekt Freiraum Ottensen ist ein wegweisendes Pilotprojekt für die Transformation öffentlicher Stadträume. Dies gilt es hinsichtlich der langfristigen Entwicklung und Nutzbarkeit gemeinsam auszuformulieren, in Konzepten zu konkretisieren und in neuen Formaten nachhaltig zu verstetigen. Diese Aufgabe kann weder die Verkehrsplanung, noch die Freiraumplanung allein.

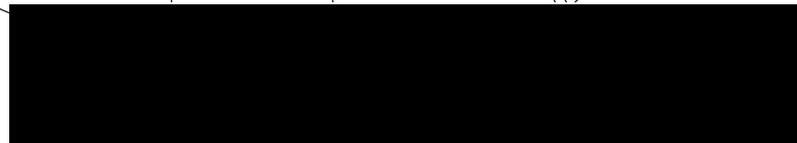


Der Freiraum Ottensen soll langfristig kuratiert werden und wechselnde Gestaltungsräume für die Bewohner*innen und Nutzer*innen bieten. Konzepte dazu sollen entwickelt und erprobt werden!

Was jetzt? Wir sind der Meinung, es ist noch nicht zu spät, Einfluss zu nehmen!

Ihr findet diese 5 Anregungen genauso wichtig wie wir? Lasst uns gemeinsam diskutieren!

Ansprechpartner*innen:



Kontakt:

