



Eingabe an den Verkehrsausschuss Altona

11. Juni 2018

Sehr geehrte Frau Dr. Frieling,
sehr geehrter Herr Zaage,
sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses,

momentan ist Ottensen vom Autoverkehr überlastet. Die Straßen sind zu laut, zu voll und zu gefährlich – Luftverschmutzung und Lärmstress machen die Bewohner krank. Wir, die Bürgerinitiative OTTENSER GESTALTEN, engagieren uns für nachhaltige Mobilität und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Stadtteils im Einklang mit den Prinzipien einer klimagerechten Stadt.

Mit den folgenden Anliegen zur Verkehrsberuhigung und zum Gesundheitsschutz in Ottensen wenden wir uns heute an Sie. Wir sehen darin eine Chance, die Situation im Stadtteil spürbar zu verbessern und möchten zu den laufenden Planungsprozessen einen konsequent an Nachhaltigkeit ausgerichteten Beitrag liefern.

1. Verhinderung des Durchgangsverkehrs auf den Nebenstraßen Ottensens

Ab den 1970er Jahren wurden in Ottensen wirkungsvolle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt, die damals ein sehr gutes Stadtplanungskonzept darstellten. Im Prinzip halten wir das Grundkonzept auch heute noch für richtig, stellen aber fest, dass durch

- Verdichtung im Stadtteil
- drastische Zunahme des Pkw- und Lkw-Verkehrs
- Gebrauch von Navigationsgeräten, die den kürzesten Weg vorschlagen

die damaligen Maßnahmen nicht mehr zeitgemäß sind und durch ein wirkungsvolles Konzept ersetzt werden müssen.

Insbesondere

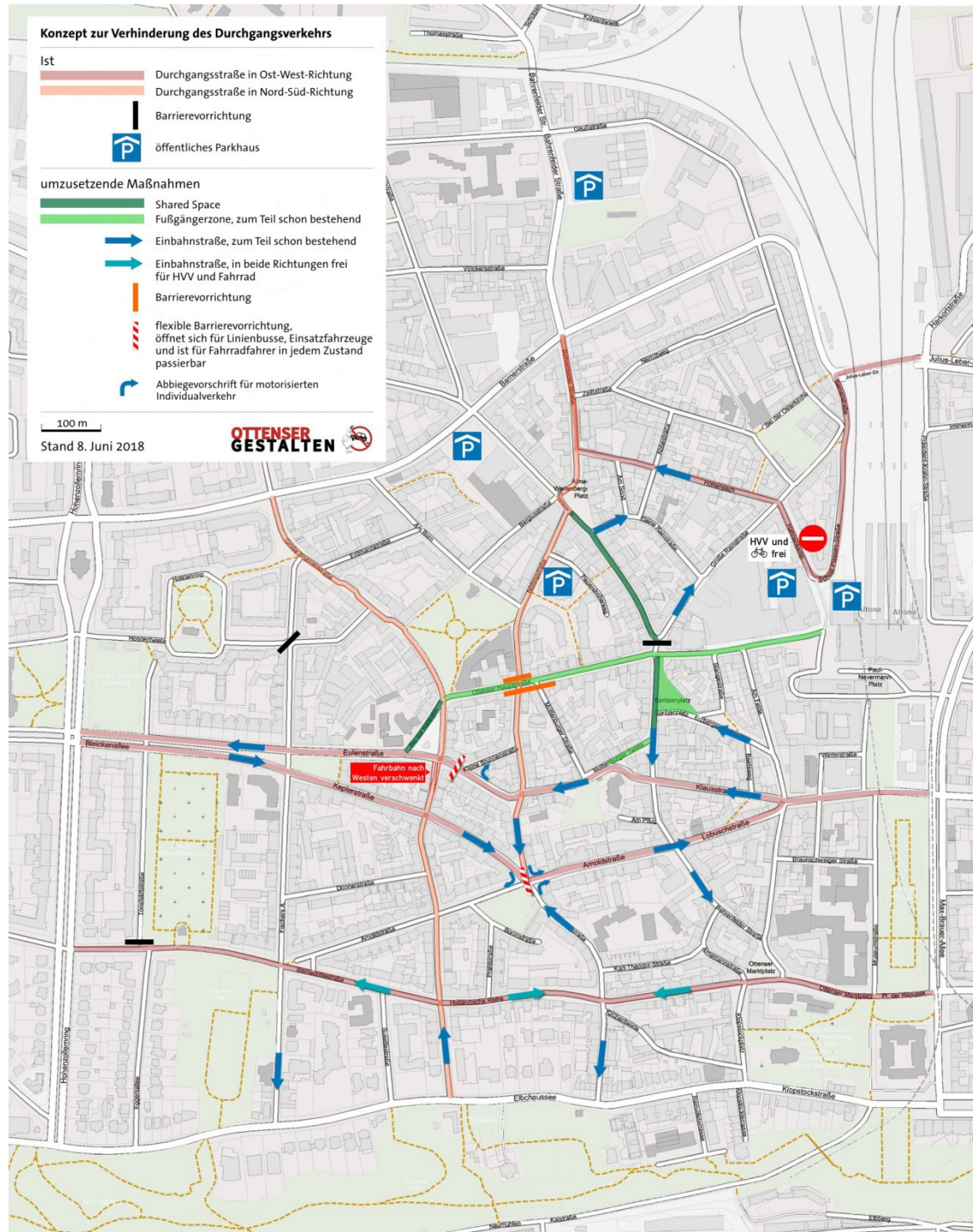
- Klausstraße, Eulenstraße, Bleickenallee
- Keplerstraße, Arnoldstraße, Lobuschstraße
- Holländische Reihe, Bernadottestraße

sind gegenwärtig stark vom Durchgangsverkehr betroffen. Diese Nebenstraßen, die eine besonders hohe Dichte an Kitas, Schulen und Spielplätzen aufweisen, wurden nie als Durchgangsstraßen konzipiert – im Gegenteil: der östliche Beginn der Eulenstraße zeigt deutlich, dass Durchgangsverkehr nicht gewollt ist.

Trotzdem werden diese Straßenzüge tagsüber permanent als Abkürzung und nachts häufig als Rennstrecke missbraucht. Der starke und ungebremste Verkehr gefährdet nicht nur die

Sicherheit, sondern durch Lärm und Emissionen in hohem Grad auch die Gesundheit aller Bewohner Ottensens, besonders der Kinder.

Wir sehen daher ein neues Verkehrskonzept für Ottensen als zwingend notwendig an. In Anlehnung an das als „Superblocks“ bekannte Verkehrsberuhigungsmodell haben wir ein zeitgemäßes Konzept entworfen, mit dem der individuelle motorisierte Durchgangsverkehr verhindert wird, aber jede Straße erreichbar bleibt. Im Stadtplan lässt sich das Konzept folgendermaßen darstellen:



Detaillierte Erläuterungen zur Karte finden Sie in der beigefügten Datei *Konzept Durchgangsverkehr Beschreibung.pdf*

Ergänzend fordern wir regelmäßige Kontrollen und konsequente Ahndung von Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung, insbesondere Geschwindigkeitsüberschreitung, Missachtung von Ampeln und Durchfahrtsverboten.

2. Bewohnerparken nach dem Mischprinzip

Bereits im Februar 2014 wurde in einer von der Freien und Hansestadt Hamburg in Auftrag gegebenen Erhebung zum Bewohnerparken für alle untersuchten Bereiche Ottensens die höchste Priorität ermittelt: http://www.altona-altstadt.de/soziale-stadt/_downloads/2014/2014-02-17-Bewohnerpark-Praesentation-SHP.pdf.

Da sich der Handlungsbedarf seither noch erhöht hat, erbitten wir die umgehende Einführung des Bewohnerparkens ohne weitere Verzögerung.

Um die zugespitzte Parkraumsituation deutlich zu verbessern, sollte die Einführung des Bewohnerparkens in Ottensen um folgende Maßnahmen ergänzt werden:

- Die Einbeziehung aller Parkhäuser des Stadtteils – insbesondere der nicht ausgelasteten Parkhäuser Bahnhof Altona, Mercado und Vivo – in ein verbessertes Parkleitsystem, das auswärtige Parker direkt ins Parkhaus leitet, ohne im Viertel Parksuchverkehr zu verursachen. Notwendige Ergänzung zu den bestehenden Parkhäusern ist die Einrichtung einer Quartiersgarage bzw. eines Parkhauses mit E-Tankstellen am westlichen Rand Ottensens.
- Reduzierung der Parkplätze dort, wo vorhandene Stellflächen dem Fuß- und Radverkehr (einschließlich zeitgemäßer Abstellanlagen) im Wege stehen und die Entwicklung einer nachhaltigen und klimagerechten Mobilität verhindern.
- Ausdrückliches Verbot des halbachsigen Parkens auf den Gehwegen Ottensens, das die Grundanforderung an die Seitenraumbreite von 2,5 m unrechtmäßig untergräbt. Dies betrifft insbesondere die Mottenburger Straße (durch ein Schild angeordnet), ist aber auch gängige Praxis in der Kleinen Rainstraße, Susettestraße, in Teilen der Rothestraße, Bahnenfelder Straße, Zeißstraße, im Nernstweg und auf der Elbchaussee, um nur einige Beispiele zu nennen.
- Kontrolle und Ahndung von Falschparkern: in den Straßen Ottensens wird tagtäglich ausgiebig falsch geparkt, ohne dass dagegen merklich vorgegangen wird: Lieferzonen mit eingeschränktem Halteverbot werden zugeparkt, so dass der Lieferverkehr in zweiter Reihe halten muss und Staus verursacht; Einmündungen und Bordsteinabsenkungen werden blockiert, so dass Menschen mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen nicht passieren können und das freie Blickfeld auf den Querverkehr unmöglich wird; überwiegend parken die Autos so dicht, dass Fußgänger die Straßen nicht überqueren können.

Diese Maßnahmen werden erheblich dazu beitragen, sowohl die Rangier- und Durchfahrtstfähigkeit von Einsatzfahrzeugen zu verbessern als auch die Stadt lebenswerter und klimagerechter zu gestalten.

Wir bitten Sie, bei allen Ihren Entscheidungen Klimaschutz und Gemeinwohl zu Ihren obersten Handlungsprinzipien zu erheben. Angesichts des Klimawandels mit seinen unabsehbaren Folgen sind wirkungsvolle und notwendigerweise radikale Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂ und anderen Schadstoffen längst überfällig. Allein durch den Umstieg

auf Elektro-Antriebe ist ein zwingend gebotenes Umdenken in der Verkehrsplanung und in der gerechten und zukunftsfähigen Verteilung der öffentlichen Verkehrsflächen nicht erfüllt. Als verantwortungsbewusste Politiker des Verkehrsausschusses liegt es in Ihren Händen, mit allen Ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln konsequent, mutig und zielgerichtet gegen die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen und für eine lebenswerte Zukunft einzutreten, für die Bewohner Altonas und weit darüber hinaus, für deren Kinder und für die folgenden Generationen.

[Redacted signature line]

weitere Unterzeichner

[Redacted signature line 1]
[Redacted signature line 2]
[Redacted signature line 3]
[Redacted signature line 4]
[Redacted signature line 5]
[Redacted signature line 6]
[Redacted signature line 7]
[Redacted signature line 8]
[Redacted signature line 9]
[Redacted signature line 10]
[Redacted signature line 11]
[Redacted signature line 12]
[Redacted signature line 13]
[Redacted signature line 14]

Beschreibung Verkehrsberuhigung Ottensen

1. Ausgangslage

Als Durchgangsstrecken identifizieren wir:

- in Ost-West-Ausrichtung:
 - Hahnenkamp und Hohenesch in Richtung Westen, anschließend nördlich durch die Bahnenfelder Straße
 - Lobuschstraße, Klausstraße, Eulenstraße, Bleickenallee nach Westen (stark frequentiert)
 - Bleickenallee, Keplerstraße, Arnoldstraße, Lobuschstraße nach Osten (stark frequentiert)
 - Bernadottestraße, Holländische Reihe, Ottenser Marktplatz in beide Richtungen
- in Nord-Süd-Ausrichtung:
 - Große Brunnenstraße
 - Rothestraße, Nöltingstraße

2. Zu berücksichtigende Randbedingungen

• Fahrradverkehr

Ziel ist die Verlagerung des motorisierten Durchgangsverkehrs auf alternative Verkehrsmittel und nicht auf angrenzende Hauptverkehrsstraßen. Voraussetzung für den Ausbau des Fahrradverkehrs ist eine leistungsfähige Fahrradinfrastruktur, gleich welcher baulicher Ausprägung, die künftige Entwicklungen berücksichtigt. Der Fahrradverkehr wird zunehmen, er wird sich in seiner Zusammensetzung stark verändern und noch inhomogener werden: unterschiedliche Geschwindigkeiten (durch E-Bikes) und Breiten der Fahrräder (durch Lastenräder, Anhänger). Die kommerzielle Nutzung der Fahrradinfrastruktur steht 2018 erst am Anfang: Lieferdienste, steigendes Mietangebot auch von privaten Anbietern sowie weitere Geschäftsmodelle, die die Kommerzialisierung des Fahrradverkehrs vorantreiben werden, heute aber noch nicht bekannt sind.

• ÖPNV

Auch hier: Der motorisierte Durchgangsverkehr soll auf alternative Verkehrsmittel und nicht auf angrenzende Hauptverkehrsstraßen verlagert werden. Ottensen wird insgesamt zwischen Barnerstraße im Norden und Elbchaussee im Süden auf fünf Strecken (die genannten Randstraßen nicht mitgezählt) von HVV-Bussen bedient und durchquert. Grundsätzlich befürworten wir die gute Anbindung des Stadtteils mit Bussen, daher berücksichtigen unsere vorgeschlagenen Maßnahmen die Beibehaltung der gegenwärtigen Streckenführungen auf teils engen und dicht bebauten Straßen. Allerdings wäre eine Bündelung der Buslinien auf eine kompaktere Streckenführung zu überdenken. Die Anbindung der Linienbusse an den Altonaer Bahnhof mit Fern-, Nah- und S-Bahnverkehr sowie Busbahnhof ist hervorragend und braucht nicht verändert zu werden. In dicht bebauten Stadtteilen sollte der Einsatz schadstofffreier und leiser Linienbusse in Zukunft selbstverständlich sein.

• Wochenmarkt Spritzenplatz

Die neue Verkehrsführung muss gewährleisten, dass die Marktbesucher weiterhin akzeptable Zu- und Abfahrtswege haben. Der Wochenmarkt auf dem Spritzenplatz ist an vier Tagen in der Woche auch ein wichtiger Anlauf- und sozialer Treffpunkt für die Ottenserinnen und Ottenser und soll durch die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht eingeschränkt, sondern gestärkt werden.

- **Gewerbe, Praxen**

Ottensen ist bekannt dafür, dass das wirtschaftliche und soziale Leben auf einer bewährten und traditionellen Durchmischung von Wohnen und vielfältigem Gewerbe beruht. Die Vielfalt der Gewerbestruktur – zum großen Teil kleine, ortsansässige Unternehmen – muss erhalten bleiben. Die Interessen der Gewerbetreibenden, sei es der Einzelhandel, gastronomische Betriebe, Praxen im Gesundheitsbereich, Handwerksbetriebe – alle mit dem dazugehörigen Lieferverkehr – sollen in den geforderten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen berücksichtigt werden.

- **Fußverkehr**

Ottensen ist ein Stadtteil, der geprägt ist von kleinen Straßen und kurzen Wegen, der sich bei jedem Wetter gut zu Fuß erschließen lässt. Das Fördern der natürlichsten Art von Mobilität – nämlich zu Fuß zu gehen – lässt viele Verkehrsprobleme erst gar nicht auftreten.

3. Umzusetzende Maßnahmen

Zur Erläuterung des angefügten Stadtplans *Konzept Durchgangsverkehr Karte.jpg* hier die wesentlichen Punkte:

- **Maßnahmen in der Straße Hahnenkamp in Richtung Nordwesten**

Nordwestlich der Einfahrt zum Mercado-Parkhaus wird die Durchfahrt nur für HVV-Busse, Fahrradfahrer und Taxi gestattet. Damit ist der Zustand, der bis 2017 der Verkehrsberuhigung diente, wiederhergestellt. Die Aufhebung des Durchfahrtsverbots war nur durch die vorübergehende Sperrung des sog. Lessingtunnels begründet.

- **Maßnahmen in der Bahrenfelder Straße**

Der Abschnitt zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Ottenser Hauptstraße soll zum Shared Space umgestaltet werden. Die Barriere an der Ottenser Hauptstraße bleibt, so dass wie bisher dieser Abschnitt nur durch die Große Rainstraße verlassen werden kann.

Unmittelbar südlich der Ottenser Hauptstraße bis zur Mottenburger Twiete wird die Bahrenfelder Straße ebenfalls zum Shared Space umgestaltet: die Ottenser Hauptstraße, der Spritzenplatz und die Mottenburger Twiete ergeben dadurch eine zusammenhängende, fußgängergerechte Fläche zur Erreichung der Kindertagesstätten und des Spielplatzes in der Eulenstraße. Südlich des Spritzenplatzes bis zum Ottenser Marktplatz wird die Bahrenfelder Straße zur Einbahnstraße in Richtung Süden.

- **Maßnahmen in der Ottenser Hauptstraße bis zur Reitbahn**

Die Fußgängerzone erstreckt sich künftig über die ganze Länge – vom Bahnhof bis zum Ende der Ottenser Hauptstraße, Höhe Große Brunnenstraße. Die Querung der Ottenser Hauptstraße durch den motorisierten Individualverkehr in Süd-Nord-Richtung (Rothestraße, Nöltingstraße) bzw. Einfahrt von der Mottenburger Straße wird durch Barrierevorrichtungen verhindert. Bei der Reitbahn wird zum Shared Space.

- **Maßnahmen zur Erreichbarkeit des Spritzenplatzes durch Marktbeschicker**

Die Anfahrt von Osten durch Lobuschstraße und Am Felde, über die Erzbergerstraße auf den Spritzenplatz ist gewährleistet. Die Abfahrt erfolgt nach Süden über die Bahrenfelder Straße, dann entweder über Lobuschstraße oder den Ottenser Marktplatz bis zur Max-Brauer-Allee. Teilweise ist die Abfahrt durch die Ottenser Hauptstraße (Sondererlaubnis Fußgängerzone) nach Westen ebenfalls möglich.

- **Maßnahmen im Straßenzug Lobuschstraße, Klausstraße, Eulenstraße, Bleickenallee nach Westen (identisch mit dem Verlauf der Veloroute 1 nach Westen)**

Die durchgängige Durchfahrt für Linienbusse und Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer bleibt erhalten, ebenso die bestehende Einbahnstraßenregelung. Westlich der Einmündung der Kleinen Brunnenstraße wird eine flexible Barrierevorrichtung dafür sorgen, dass der motorisierte

Individualverkehr nicht durchfahren kann. Linienbusse, Einsatzfahrzeuge, Stadtreinigung werden mit den üblichen Vorrichtungen ausgestattet, um die Barriere beim Herannahen zu öffnen.

Die Standortwahl für die Barrierevorrichtung ist unter dem Gesichtspunkt getroffen worden, dass alle Anwohnerinnen und Anwohner der Eulenstraße sowie der nördlich angrenzenden Straßenzüge ihre Wohnung auch mit einem Auto erreichen können. Dasselbe gilt für die vorhandenen Garagen in der Eulenstraße. Die Häuser Eulenstraße 62 und 75 sind über die Große Brunnenstraße und rückwärtiges Einfahren gegen die Einbahnstraßenrichtung weiterhin erreichbar.

Die Eulenstraße kann unmittelbar vor der Barriere durch die Kleine Brunnenstraße und Rothestraße verlassen werden, die Ausfahrt aus Ottensen erfolgt über die Arnold- und Lobuschstraße. Die Eulenstraße kann vorher schon durch die Rothestraße nach Süden verlassen werden und die Ausfahrt aus Ottensen erfolgt ebenfalls über Arnold- und Lobuschstraße.

- **Maßnahmen im Straßenzug Bleickenallee, Keplerstraße, Arnoldstraße, Lobuschstraße nach Osten (identisch mit dem Verlauf der Veloroute 1 nach Osten)**

Die Durchfahrt für Linienbusse und Fahrradfahrer bleibt erhalten, ebenso die bestehende Einbahnstraßenregelung. Auch hier wird wieder eine flexible Barrierevorrichtung wie im vorigen Abschnitt dafür sorgen, dass der motorisierte Individualverkehr nicht durchfährt. Die Barrierevorrichtung wird auf der Kreuzung Arnoldstraße / Rothestraße / Keplerstraße installiert. Linienbusse können beim Herannahen die Barrierevorrichtung öffnen und somit aus der Keplerstraße kommend nach Osten in die Arnoldstraße abbiegen, der motorisierte Individualverkehr aus der Keplerstraße muss hingegen nach Westen in die Arnoldstraße abbiegen, die weitere Ausfahrt erfolgt über die Bernadottestraße zum Hohenzollernring bzw. zur Elbchaussee über die Fischers Allee.

Von der Keplerstraße kommend ist die Einfahrt in die Rothestraße nicht möglich, da diese zwischen Arnoldstraße und Holländischer Reihe eine Einbahnstraße in Richtung Norden wird.

Zum Parkraumangebot in der Keplerstraße: s. unten Punkt „Maßnahmen im Zuge des Ausbaus der Veloroute 1“.

- **Maßnahmen im Straßenzug Bernadottestraße, Holländische Reihe, Ottenser Marktplatz in beide Richtungen**

Dieser Straßenzug weist einen breiteren Straßenquerschnitt auf als die zuvor genannten. Die Führung der Linienbusse in beide Richtungen wird beibehalten. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer können weiterhin in beide Richtungen durchfahren.

Für den motorisierten Individualverkehr hingegen werden einzuführende Einbahnstraßenregelungen dafür sorgen, dass man überall hinkommt, aber dass das Durchfahren in diesem Straßenzug nicht mehr möglich ist:

- Bernadottestraße westlich der Fischers Allee: keine Einbahnstraßenregelung
- Bernadottestraße zwischen Fischers Allee und Großer Brunnenstraße: wird Einbahnstraße in Richtung Westen
- Holländische Reihe zwischen Fischers Allee und Rothestraße: wird Einbahnstraße in Richtung Osten
- Holländische Reihe zwischen Rothestraße und Klopstockplatz: wird Einbahnstraße in Richtung Westen
- Ottenser Marktplatz bis zum Platz der Republik: keine Einbahnstraßenregelung

Auch die Zu- und Abfahrt von diesem Straßenzug nach Süden zur Elbchaussee wird durch Einbahnstraßen geregelt. Daraus ergibt sich der wechselnder Drehsinn für die Straßenblöcke. Die Elbchaussee bleibt in beide Fahrrichtungen befahrbar.

- Fischers Allee: wird in diesem Abschnitt zur Einbahnstraße in Richtung Süden
- Große Brunnenstraße: wird in diesem Abschnitt zur Einbahnstraße in Richtung Norden
- Rothestraße: wird in diesem Abschnitt zur Einbahnstraße in Richtung Süden

- **Maßnahmen in der Großen Brunnenstraße**

Die Kreuzung mit der Eulenstraße wird entsprechend der uns bekannten Planung zur Veloroute 1 (Stand vom 3. Mai 2018) umgestaltet, so dass der von Süden kommende Teil deutlich nach Westen verschwenkt wird und eine Durchfahrt geradeaus in den nördlichen Teil der Großen Brunnenstraße unmöglich wird.

Im Abschnitt nördlich der Ottenser Hauptstraße ist eine sichere Fahrradverkehrsführung einzurichten, die den Bedürfnissen der zahlreichen Kinder auf dem Schulweg gerecht wird.

- **Maßnahmen im Straßenzug Rothestraße, Nöltlingstraße**

Durch die bereits erwähnten Barrieren zur Ottenser Hauptstraße wird die Durchfahrt unterbrochen.

- **Maßnahmen im Zuge des Ausbaus der Veloroute 1**

Die Planungen zum Ausbau der Veloroute 1 (Abschnitt Max-Brauer-Allee bis Fischers Allee, Stand vom 3. Mai 2018) sind uns bekannt. Grundsätzlich befürworten wir den Ausbau.

Wir fordern aber ausdrücklich, die Leistungsfähigkeit der Veloroute 1 auf die absehbaren Erfordernisse der Zukunft auszurichten. Kritisch sehen wir im gegenwärtigen Planungsentwurf, dass dem Fahrradverkehr keine erkennbare Priorität gegenüber dem heutigen Autoverkehr einschließlich Parkraum eingeräumt wird. Da sich zudem die Veloroute 1 im genannten Abschnitt den vorhandenen, teils knappen Straßenraum mit häufig verkehrenden Linienbussen teilt, wird das heutige Parkraumangebot nicht zu halten sein, insbesondere dort, wo beidseitig das Parken vorgesehen ist (dies betrifft besonders die Keplerstraße).

Die auch von der Stadt und vom Bezirk angestrebte Zunahme des Fahrradverkehrs wird deutlich mehr Verkehrsraum für Fahrräder erfordern. Die oben dargelegte Unterschiedlichkeit des Fahrradverkehrs wird dies verstärken.

Ausreichende Abstellmöglichkeiten für den Quell- und Zielverkehr sind auf zeitgemäßem Standard einzurichten. Fahrradbügel sind zu wenig, erst durch das Aufstellen von abschließbaren Fahrradstallanlagen für Bewohnerinnen und Bewohner von Mietwohnungen wird sich die Zahl von guten, verkehrstüchtigen und gerne benutzten Fahrrädern im Viertel erhöhen.

Konzept zur Verhinderung des Durchgangsverkehrs

- Ist**
- Durchgangsstraße in Ost-West-Richtung
 - Durchgangsstraße in Nord-Süd-Richtung
 - Barrierevorrichtung
 - öffentliches Parkhaus

- umzusetzende Maßnahmen**
- Shared Space
 - Fußgängerzone, zum Teil schon bestehend
 - Einbahnstraße, zum Teil schon bestehend
 - Einbahnstraße, in beide Richtungen frei für HVV und Fahrrad
 - Barrierevorrichtung
 - flexible Barrierevorrichtung, öffnet sich für Linienbusse, Einsatzfahrzeuge und ist für Fahrradfahrer in jedem Zustand passierbar
 - Abbiegevorschrift für motorisierten Individualverkehr

100 m

Stand 8. Juni 2018

