

FREIRAUM OTTENSEN: BETEILIGUNGSPROZESS & ERGEBNISSE

Einleitung

Ottensen soll autoarm werden! Um die Bedarfe der Ottenser:innen zur Neu- und Umgestaltung des Quartiers abzufragen, startete 2021 ein breit angelegter Beteiligungsprozess. In verschiedenen Beteiligungsformaten (u.a. Online-Dialog, Fokusgruppen, Workshop, aufsuchende Beteiligung) konnten sich Interessierte aktiv einbringen und ihre Anmerkungen und Ideen gemeinsam diskutieren. Insgesamt zeigte sich dabei eine überwiegend wohlwollende Einstellung gegenüber einer Verkehrsberuhigung des Quartiers sowie positives Feedback zu den Möglichkeiten der Beteiligung.

Durch die vielfältigen Beteiligungsformate konnten bis Ende 2021 wichtige Erkenntnisse gesammelt werden, die in die Planung für ein autoarmes Ottensen einfließen. Der weitere Prozess ist so gestaltet, dass zunächst Varianten eines Verkehrskonzepts erarbeitet und in einem weiteren Workshop im Februar 2022 mit Bürger:innen diskutiert und weiterentwickelt werden. So erfolgt die Konzeptentwicklung im engen Dialog mit den Nutzer:innen des Stadtraums.

Der Beteiligungsprozess – wie, warum und mit wem?



Abb. 1: Der Beteiligungsprozess – Zeitplan und Beteiligungsformate
Quelle: Urbanizers

Nach dem Start des Projekts freiRaum Ottensen und einer Informationsveranstaltung zum **Auftakt im Juni 2021**, konnten interessierte Bürger:innen ab August im Rahmen eines dreiwöchigen **Online-Dialogs** Anmerkungen, Wünsche und Kritik zu festgelegten Themen (z.B. Radfahren, Liefern, Begrünung) abgeben, diese im Projektgebiet verorten und die Beiträge anderer kommentieren.



Das autoarme Quartier

Insgesamt konnten über 2.000 Beiträge und Kommentare für die thematische Auswertung genutzt werden. Zu allen vorgegebenen Themen konnten so wichtige Anmerkungen gesammelt werden. In der folgenden Beteiligungsphase wurden einige Themen fokussiert betrachtet, zu denen der Online-Dialog bereits erste Anknüpfungspunkte lieferte, aus denen aber noch keine übergreifenden Erkenntnisse abgeleitet werden konnten. Insbesondere betraf dies die Themen Barrierefreiheit, Liefern und die speziellen Bedarfe von Kindern und Jugendlichen.

Im Oktober 2021 wurden ca. 120 **Gewerbetreibende** (Thema Liefern) im Kerngebiet durch ein aufsuchendes Beteiligungsformat in ihren Betrieben zum Projekt und ihren Bedarfen bei einer zukünftigen Planung befragt. Im November 2021 wurde ein Workshop mit **mobilitätseingeschränkten Personen** und deren Interessensvertreter:innen (Thema Barrierefreiheit) sowie zwei weitere Workshops mit **Kindern und Jugendlichen** unterschiedlicher Altersgruppen durchgeführt.

Die gesammelten Ergebnisse aller Formate wurden im Dezember 2021 in einer öffentlichen, digitalen **Informationsveranstaltung** vorgestellt. In einem mehrstündigen, **zielgruppenspezifischen Workshop** wurden die Ergebnisse anschließend vertiefend diskutiert. Ziel der Veranstaltung war vor allem die nähere Beleuchtung vorhandener Zielkonflikte, die sich aus der bisherigen Beteiligung ergeben haben, und die Diskussion möglicher Lösungsansätze.

Kurzer Überblick über die Beteiligungsergebnisse

Nachfolgend werden die Ergebnisse aller bisherigen Beteiligungsformate hinsichtlich der wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst.

Fortbewegung im Quartier - Verkehrsarten & Anforderungen an den Straßenraum

Fußverkehr

Die Verkehrsflächen sollen zugunsten des Fußverkehrs gerechter verteilt werden und Fußgänger:innen zukünftig mehr Platz zur Verfügung stehen. Für deren Sicherheit werden neben flächendeckend breiteren Gehwegen vor allem übersichtlichere Kreuzungen und Übergänge gewünscht (Stichwort Barrierefreiheit). Ebenso kam der Wunsch nach einer räumlichen Trennung der verschiedenen Verkehrsarten zum Ausdruck, um ein sicheres Miteinander aller Verkehrsarten zu gewährleisten.

Radverkehr

Auch in Bezug auf den Radverkehr wird eine gerechtere Aufteilung des Straßenraums im Sinne einer Reduktion des Kfz-Verkehrs gefordert. Dabei ist für ein erhöhtes Sicherheitsgefühl auch hier eine übersichtliche Verkehrsführung von Bedeutung. Die Meinungen zur künftigen Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur gingen teilweise auseinander (z.B. bzgl. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Abstellplätzen, Radschnellwegen). Es wurde betont, dass Radfahrer:innen ihre Ziele im Kerngebiet zügig und sicher erreichen müssen, die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer:innen – insbesondere Fußgänger:innen – aber sichergestellt werden muss.



Gesamtdokumentation des Beteiligungsprozesses im Projekt
freiRaum Ottensen - Das autoarme Quartier



Das autoarme Quartier



(2)



(3)



(4)



(5)



(6)



(7)

Abb.

2-7: Einblicke in die Beteiligungsformate, (2) aufsuchende Gewerbebeteiligung, (3) Arbeit am Miro-Board während des Workshops, (4) Beispiel Workshop-Ergebnisse, (5) Fokusgruppe Barrierefreiheit, (6) Fokusgruppe Kinder und Jugendliche, (7) Zusammenfassung am Ende des Workshops
Quelle: Urbanizers



E-Scooter

Gegenüber der Nutzung von E-Scootern wurde eine gewisse Skepsis deutlich. Grundsätzlich herrschte Einigkeit darüber, dass zukünftig strengere Regelungen hinsichtlich der erlaubten Geschwindigkeiten, der Fahrwege und Abstellflächen benötigt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV soll grundsätzlich erweitert und dessen Attraktivität gesteigert werden. Denn dadurch können nicht nur Anreize zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote gesetzt werden, die damit einhergehende Reduzierung des Kfz-Verkehrs erzeugt außerdem mehr Aufenthaltsqualität in Ottensen.

Kfz-Verkehr

Grundsätzlich wurde angeregt, dass der motorisierte Individualverkehr im Sinne der Mobilitätswende gegenüber dem ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr unattraktiver werden muss. Vor allem der Durchgangsverkehr soll im gesamten Projektgebiet reduziert werden. Deutlich wurde jedoch betont, dass die Erreichbarkeit des Projekt- und Kerngebiets mit Kfz für einige Gruppen dennoch notwendig ist und gewährleistet werden muss. Hierzu gehören etwa Personen mit eingeschränkter Mobilität, Rettungsdienste und Dienstleister für Lieferverkehr. Hinsichtlich des Themas Parken zeigte sich vor allem der Wunsch nach einer Reduzierung der Parkflächen im Straßenraum. Gleichzeitig muss der Bedarf an Parkraum aber an anderer Stelle (etwa konzentriert in Parkhäusern) bereitgestellt werden.

Kopfsteinpflaster

Kontrovers und verkehrsartenübergreifend diskutiertes Thema war das vorhandene Kopfsteinpflaster. Auf der einen Seite hat Kopfsteinpflaster für alle Verkehrsarten Nachteile (keine Barrierefreiheit, Gefahr bei Glätte, Lärm, schlechte Befahrbarkeit etc.), auf der anderen Seite ist es charakteristischer Teil des Straßenraums. Als Lösungsansatz wurde hier die Schleifung des Pflasters angeregt – so könnte der Stadtbild-Charakter erhalten, die Befahr- und Begehrbarkeit aber deutlich verbessert werden.

Leben im Quartier – Ausstattung und Gestaltung des öffentlichen Raums

Aufenthaltsqualität und Ausstattung des öffentlichen Raums

Die Ergebnisse der Beteiligung zeigen den Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität in Ottensen. Zukünftig sollte der öffentliche Raum sowohl ästhetischen als auch sozialen, funktionalen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden. Dabei wurde betont, dass die Nutzung des öffentlichen Raums nicht nur gastronomischen Angeboten vorbehalten werden soll, sondern mehr Aufenthaltsräume ohne Konsumzwang geschaffen werden müssen. Dem Wunsch nach dem Ausbau des gastronomischen Angebots im öffentlichen Raum steht hier die Sorge vor vermehrter Lärmbelastung, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, gegenüber. Hier könnten verstärkte Kontrollen zur Einhaltung der Nachtruhe zielführend sein. Außerdem wurde mehrfach die Forderung nach mehr Grün im öffentlichen Raum geäußert. Beim Ausbau des Stadtgrüns sollten Klimaanpassungsmaßnahmen und Konzepte wie die „essbare Stadt“ mitgedacht werden.

In Bezug auf die Ausstattung des öffentlichen Raums wurde angemerkt, dass das Angebot an öffentlichen Toiletten und Sitzgelegenheiten und die Versorgung mit Beleuchtung ausgeweitet werden sollten.

Kooperation und Partizipation

Mehrfach äußerten die Beteiligten den Wunsch nach einer kooperativen Gestaltung des öffentlichen Raums, insbesondere unter Einbezug der Anwohner:innen. Die Einbindung letzterer könnte beispielsweise durch Urban-Gardening-Projekte oder Baumscheibenpatenschaften angeregt werden. Einbezogen werden sollten aber nicht nur die Bewohner:innen. Eine gute Kooperation sollte vielmehr zwischen dem Bezirk, den Gewerbetreibenden, zivilgesellschaftlichen Akteur:innen *und* Bürger:innen angestrebt werden. Bei der Gestaltung sollte außerdem der jeweilige räumliche Kontext einbezogen und Bedarfe individuell ermittelt werden.

Ausblick - Wie geht es weiter?

Die Auswertungen aller Beteiligungsschritte werden vom beauftragen Verkehrsplanungsbüro genutzt, um verschiedene Varianten einer verkehrlichen Um- und Neugestaltung des Quartiers zu entwickeln. In einer weiteren Informationsveranstaltung und einem nachfolgenden Workshop im Februar 2022 werden diese Varianten vorgestellt, diskutiert und weiterentwickelt. Bis zum Sommer 2022 entwickelt das beauftragte Verkehrsplanungsbüro auf Grundlage der Ergebnisse eine Vorzugsvariante und stellt diese in einer abschließenden Informationsveranstaltung vor. Die Umsetzung der finalen Variante wird dann in den weiteren Planungsschritten vorbereitet.