

## INFORMATIONSVORANSTALTUNG UND WORKSHOP „VERKEHRSBERUHINGUNG KONKRET – VARIANTEN EINES AUTOARMEN OTTENSSENS“

**Datum:** 25. Februar 2022, 18-19.30 Uhr (Informationsveranstaltung)  
26. Februar 2022, 10-13 Uhr (Workshop)  
**Ort:** Digitale Veranstaltungen (Webex, Miro-Board)

### Mitwirkende

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Nils Weiland          | ARGUS Stadt und Verkehr                          |
| Dr. Stefanie von Berg | Bezirksamt Altona, Bezirksamtsleiterin           |
| Bastian Hagmaier      | Bezirksamt Altona, Projektteam freiRaum Ottensen |
| Charlotte Hegel       | Bezirksamt Altona, Projektteam freiRaum Ottensen |
| Mark Thomas           | Bezirksamt Altona, Projektteam freiRaum Ottensen |
| Inken Ammon           | Urbanizers                                       |
| Ruben Kulik Beider    | Urbanizers                                       |
| Paula Hentschel       | Urbanizers                                       |
| Robert Hummel         | Urbanizers                                       |
| Dr. Annika Levels     | Urbanizers                                       |

### 1. Einleitung

Am Freitag, den 25. Februar 2022 fand die zweite **Informationsveranstaltung** im Rahmen des Projekts freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier statt, an der ca. 140 Interessierte teilnahmen. Die Veranstaltung diente der Vorstellung und Diskussion der vier ersten Varianten eines Verkehrskonzepts, die u.a. anhand der Ergebnisse aus der bisherigen Beteiligung entwickelt wurden. Nach einer Begrüßung durch die Bezirksamtsleitung Fr. Dr. von Berg wurde der aktuelle Stand des Projekts vorgestellt. Anschließend stellte das Verkehrsplanungsbüro ARGUS Stadt und Verkehr die Varianten eines Verkehrskonzepts detailliert vor. Im Anschluss hatten die Teilnehmer:innen die Möglichkeit, Rückfragen zu stellen und die Varianten zu kommentieren. Hierfür konnte während der gesamten Veranstaltung zudem der Chat genutzt werden.

Am Samstag, den 26. Februar 2022 fand ein vertiefender **Workshop** mit ca. 40 Teilnehmer:innen statt. Ziel des Workshops war die Diskussion und Weiterentwicklung der vorgestellten Varianten. Nach der Begrüßung und einer Einführung in die Veranstaltung trug das beauftragte Planungsbüro die Maßnahmen der vier Varianten noch einmal knapp vor. Anschließend wurden die Teilnehmer:innen in drei themengleiche Arbeitsgruppen aufgeteilt. In den Arbeitsgruppen wurden die vier möglichen Varianten nacheinander diskutiert und die vorgesehenen Maßnahmen gemeinsam mit den Teilnehmer:innen dahingehend bewertet, ob sie „beibehalten“, „weiterentwickelt“, „ergänzt“ oder „gestrichen“ werden sollen. Die Inhalte der Diskussionen wurden dabei auf einem digitalen Whiteboard (Miro-Board) festgehalten. Während der Veranstaltung hatten die Teilnehmer:innen außerdem die Möglichkeit, Anmerkungen und Fragen über den Chat zu teilen.

## 2. Ablauf

### Ablauf der Informationsveranstaltung

- 18.00 Uhr Begrüßung  
*Dr. Stefanie von Berg, Leiterin des Bezirksamtes Altona  
Bastian Hagmaier, Projektleiter freiRaum Ottensen*
- 18.10 Uhr Einführung in die Veranstaltung und Rückblick auf den Partizipationsprozess  
*Dr. Annika Levels, Urbanizers*
- 18.20 Uhr Vorstellung der vier Varianten des Verkehrskonzepts  
*Nils Weiland, ARGUS Stadt und Verkehr*
- 19.00 Uhr Fragen und Diskussion mit den Teilnehmer:innen
- 19.25 Uhr Zusammenfassung, Ausblick, Verabschiedung  
*Dr. Annika Levels, Urbanizers  
Bastian Hagmaier, Projektleiter freiRaum Ottensen*
- 19.30 Uhr Ende der Veranstaltung

### Ablauf des Workshops

- 10.00 Uhr Begrüßung  
*Dr. Annika Levels, Urbanizers  
Bastian Hagmaier, Projektleiter freiRaum Ottensen*
- 10.05 Uhr Einführung in die Veranstaltung und das Miro-Board  
*Dr. Annika Levels, Urbanizers*
- 10.15 Uhr Kurze Vorstellung der Konzeptvarianten  
*Nils Weiland, ARGUS Stadt und Verkehr*
- 10.30 Uhr Rückfragen der Teilnehmer:innen
- 10.40 Uhr Arbeit in thematischen Arbeitsgruppen, Phase I
- 11.30 Uhr Pause
- 11.40 Uhr Arbeit in thematischen Arbeitsgruppen, Phase II
- 12.25 Uhr Präsentation der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen  
*Urbanizers*
- 12.35 Uhr Zusammenfassung - Was nehmen wir mit?  
*Dr. Annika Levels, Urbanizers  
Bastian Hagmaier, Projektleiter freiRaum Ottensen*
- 13.00 Uhr Ende des Workshops

### 3. Auswertung der Informationsveranstaltung

Die Teilnehmer:innen haben die Möglichkeit zur Diskussion im Chat und per Wortmeldung gut angenommen. Beiträge, die sich auf die Konzeptvarianten bezogen, sind in diese Dokumentation unter Kapitel 4 eingeflossen. Insgesamt lag der Schwerpunkt der Diskussion jedoch auf bereits bekannten Themen (z. B. Kopfsteinpflaster, E-Scooter, Parkraum), die bereits im Rahmen der Beteiligung im November und Dezember 2021 aufgenommen und dokumentiert wurden. Diese sind aus Gründen einer besseren Übersichtlichkeit hier nicht erneut berücksichtigt.

### 4. Auswertung des Workshops - Bewertung der vier Varianten

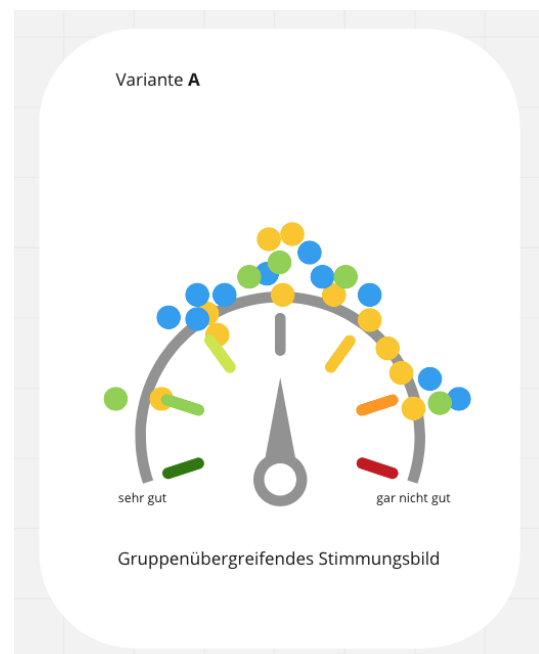
Zu Beginn der Gruppenarbeitsphase hatten die Teilnehmer:innen die Möglichkeit, die zuvor vorgestellten Konzeptvarianten A bis D auf einem Stimmungsbarometer zu bewerten. Dabei konnten sie Ihre Meinung auf einer Skala von „Ich finde die Variante „sehr gut“ bis hin zu „gar nicht gut“ einordnen. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Stimmungsbarometer gruppenübergreifend dargestellt und zentrale Aussagen aus der weiterführenden Gruppenarbeit zusammengefasst.

#### Variante A – Minimierter Eingriff

Auf dem Stimmungsbarometer wird ersichtlich, dass die meisten Teilnehmer:innen diese Variante im mittleren bis eher schlechten Bereich der Skala bewerteten. Dies unterstrichen auch die Diskussionen in den Arbeitsgruppen: vielfach wurde die Variante als Verbesserung des Ist-Zustandes bewertet, jedoch wurde auch der Wunsch deutlich, dass mehr Maßnahmen umgesetzt werden sollen als in dieser Minimal-Variante vorgesehen. Viele waren der Meinung, dass der Durchgangsverkehr in dieser Variante noch weiter eingeschränkt werden sollte.

Aus der weiterführenden Diskussion zu den einzelnen Varianten sind folgende Anmerkungen gezielt Variante A zuzuordnen:

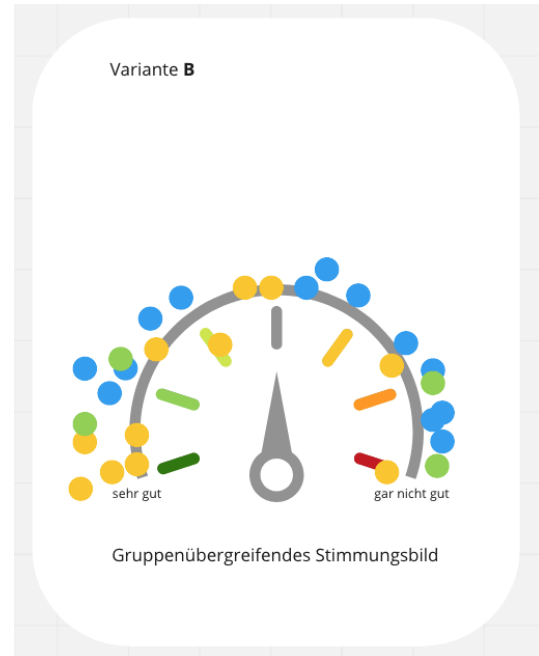
- Die autofreien Zonen sollten nicht geringer ausfallen als in Variante A.
- Der Durchgangsverkehr auf der Großen Brunnenstraße sollte eingeschränkt werden, um unter anderem die Aufenthaltsqualität am Platz bei der Reitbahn zu erhöhen.
- Der Durchgangsverkehr sollte im gesamten Projektgebiet unterbunden werden. Es wäre außerdem wünschenswert, den Ausschluss des Kfz-Verkehrs bzw. die Ausweitung von Fußgänger:innenzonen auf weitere Teile Ottensens auszuweiten.
- Der fahrradfreundliche Ausbau sollte über das Kerngebiet hinaus ausgeweitet werden.



### Variante B – Fokus Radverkehr

Für die Variante B zeigt sich ein sehr gespaltenes Stimmungsbild unter den Teilnehmer:innen: etwa zu gleichen Teilen bewerteten die Teilnehmer:innen die Variante entweder als gut bis sehr gut oder aber als weniger gut bis gar nicht gut. Das Mittelfeld des Barometers haben nur wenige gewählt. Die Teilnehmer:innen sehen hier bereits eine Verbesserung zu Variante A (z.B. Oberflächenqualität, Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung, ÖPNV am Alma-Wartenberg-Platz). Hinsichtlich der Regelungen zum Durchgangsverkehr und der Planung von Bereichen für Lieferverkehre (PickUp-Point) sehen einige Teilnehmer:innen aber noch Nachbesserungsbedarf.

In der anschließenden Diskussion wurden folgende Kommentare dokumentiert, die sich auf die verkehrliche Ausgestaltung in Variante B beziehen:



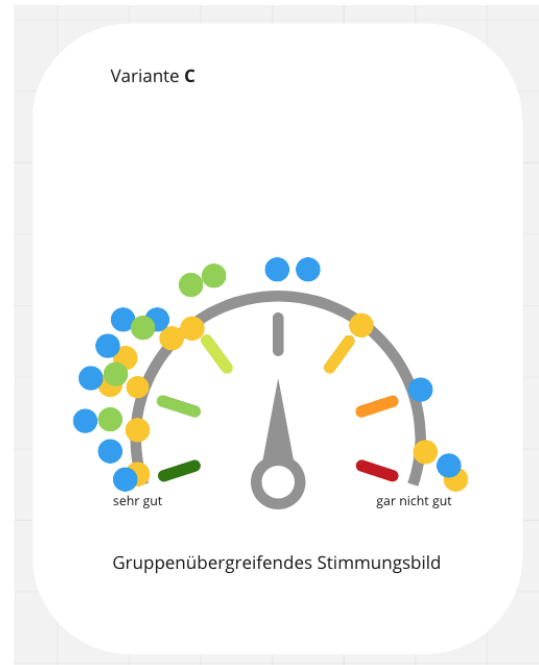
- Variante B enthält Verbesserungen gegenüber Variante A. Insbesondere die geplante Verbesserung der Oberflächen für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen ist positiv zu bewerten.
- Die Umleitung des ÖPNV am Alma-Wartenberg-Platz ist ebenfalls eine Verbesserung gegenüber Variante A.
- Weitere Straßen sollten als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden.
- An der Ecke Ottenser Hauptstraße/Nöltlingstraße sollte keine Querung für Kfz ermöglicht werden.
- Der Durchgangsverkehr durch die Straße Bei der Reitbahn sollte unterbunden werden, um den Platz aufzuwerten.
- Der PickUp-Point an der Mottenburger Straße/Ottenser Hauptstraße sollte hinsichtlich eines ausreichendes Platzangebots und Anfahrbarkeit durch LKW überprüft werden.

### Variante C – Freiraumbedarfe erfüllen

Variante C erhielt gruppenübergreifend sehr viel Zustimmung. Der mit Abstand größte Teil der Teilnehmer:innen bewertete die vorgesehenen Maßnahmen als gut bis sehr gut. Nur vereinzelt konnten Teilnehmer:innen dieser Variante nichts abgewinnen. Positiv wurde in dieser Variante vor allem die weitgehende Reduzierung des Durchgangsverkehrs im gesamten Projektgebiet bewertet. Hinsichtlich des zusätzlich wegfallenden Parkraums gingen die Meinungen auseinander. Die Entlastung des Alma-Wartenberg-Platzes durch die Umleitung des ÖPNV wurde – wie auch in Variante B – positiv bewertet.

Folgende Anregungen aus der Gruppenarbeit bezogen sich speziell auf Variante C:

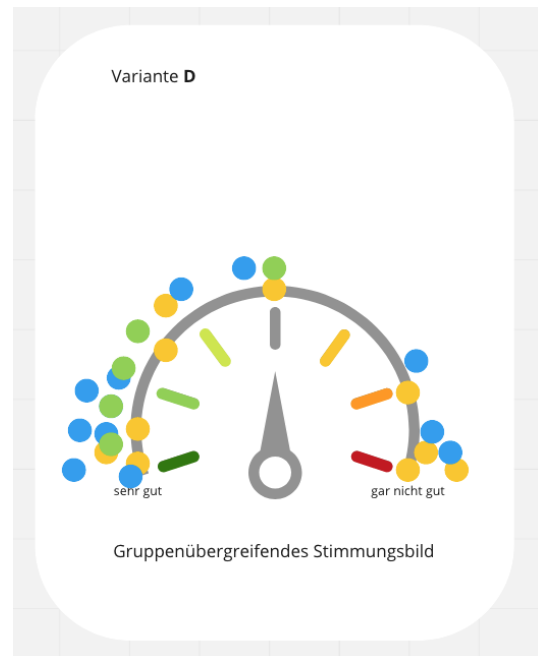
- Anstatt Anpassungen in der Aufenthaltsqualität sind Veränderungen bezüglich der Mobilität im Quartier zu priorisieren.
- Wenn entweder bei der Reitbahn oder auf der Großen Brunnenstraße (zwischen Ottenser Hauptstraße und Eulenstraße) der Durchgangsverkehr unterbunden werden soll, bietet sich hier eher die Große Brunnenstraße an. Diese erreicht bereits mittags schon die Sonne und eignet sich damit besser als Aufenthaltsraum als bei der Reitbahn.
- Die weitere Reduzierung von Parkraum ist (für einen Großteil der Teilnehmer:innen) gut, allerdings ist eine stärkere Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personengruppen gewünscht. Einige wünschen sich den Erhalt der Parkplätze.
- Die weitgreifende Verhinderung des Durchgangsverkehrs führt zu einer starken Reduktion von Lärm und Abgasen durch Kfz und wird positiv bewertet.
- Die Umleitung des ÖPNV am Alma-Wartenberg-Platz wird als wünschenswert erachtet.
- Die Verkehrsbelastung an der Ecke Große Brunnenstraße/Fischers Allee könnte durch die vorgeschlagenen PickUp-Points verstärkt werden.



## Variante D – Plätze und Verbindungen

Bei Variante D zeigt sich ein ähnliches Stimmungsbild wie bei Variante C: Die überwiegende Zustimmung zu den vorgesehenen Maßnahmen steht hier einer kleinen Anzahl an Teilnehmer:innen gegenüber, denen die Maßnahmen nicht zusagen. Viele sehen in dieser Variante eine erhöhte Aufenthaltsqualität in großen Bereichen Ottensens und die Berücksichtigung vieler verschiedener Verkehrsteilnehmer:innen. Zu bedenken wurde gegeben, dass durch die starke Einschränkung des Kfz-Verkehrs Konflikte zustande kommen könnten und ein „zu viel“ an Aufenthaltsqualität die Lärmbelastung für die Anwohner:innen erhöhen könnte. Viele Teilnehmer:innen bezeichneten diese Variante als wünschenswerte Maximal-Variante.

Zu Variante D wurden in der detaillierten Diskussion in Gruppen folgende Beiträge geteilt:



- Variante D verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, der die Lebensqualität für alle erhöht und alle Interessen berücksichtigt.
- Die verkehrsberuhigten Bereiche sollten um die Maßnahmen aus Variante C im südlichen Bereich ergänzt werden.
- Am Alma-Wartenberg-Platz sollte der ÖPNV weg vom Platz umgeleitet werden.
- Wenn der Fokus auf die öffentlichen Plätze gelegt wird, sollten Konzepte für deren Nutzung und die zu erwartende Lärmbelastung entwickelt werden.
- Gut ist, dass hier die Sonnenseite der Großen Brunnenstraße für den Autoverkehr gesperrt ist (anstatt bei der Reitbahn).
- Gute Verbindungen der Plätze für Fußgänger:innen werden als positiv bewertet. Manche sehen hier aber potentielle Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen (insbesondere dort, wo der Radverkehr heute schon stark ausgeprägt ist). Ebenfalls werden Konflikte mit dem Kfz-Verkehr befürchtet, da die Reduzierung des Parkraums und die Einschränkung der Zugänglichkeit der Wohnstraßen per Kfz für Anwohner:innen als zu stark angesehen wird.
- Viele befürworten die Ausweitung von öffentlichen Plätzen ohne Konsumzwang und sehen eine große Chance für Entschleunigung. Allerdings wurde auch die Frage aufgeworfen, wie viele Aufenthaltsflächen zur Verfügung gestellt werden können, ohne durch eine damit möglicherweise erhöhte Lärmbelastung die Ruhe der Anwohner:innen zu stören.

## 5. Weitere Ergebnisse des Workshops nach Themen

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus der Gruppenarbeitsphase des Workshops dargestellt. Dabei handelt es sich um eine zusammenfassende Darstellung der Wortbeiträge und Anmerkungen auf dem Miro-Board, die die Teilnehmer:innen während des Workshops zur Diskussion gestellt haben. Die Auswertung der Ergebnisse erfolgt gruppenübergreifend in thematischen Kategorien, um eine bessere Übersichtlichkeit und Verständlichkeit zu gewährleisten.

Themen- und maßnahmenübergreifend merkten einige Teilnehmer:innen an, dass für die Umsetzung ein iteratives Vorgehen angestrebt werden könnte. Ausgehend vom Kerngebiet sollten die Maßnahmen schrittweise über das Projektgebiet erweitert werden. Damit können einzelne Maßnahmen zwischendurch evaluiert und ggf. angepasst, verbessert oder rückgängig gemacht werden. Zudem sollte nach Meinung einiger Teilnehmer:innen die Planung und Umsetzung der Maßnahmen perspektivisch über das Kern- und Projektgebiet hinausgehen.

Einige Zeit nach der Umsetzung der Maßnahmen sollte außerdem eine Umfrage unter den Ottenser:innen durchgeführt werden, um ein Stimmungsbild einzuholen und ggf. Verbesserungsbedarfe zu erkennen. Die Teilnehmer:innen äußerten den Wunsch, dass weitere Planungs- und Umsetzungsschritte unbedingt transparent kommuniziert werden sollten (z. B. durch regelmäßige Infostände von der Stadt, etwa am Spritzenplatz).

### Verkehrsberuhigung und Erreichbarkeit

Gruppenübergreifend wurde zum Thema angemerkt, dass eine Erreichbarkeit Ottensens auch für Gäste und Besucher:innen des Quartiers gewährleistet werden muss. Die Erreichbarkeit von Ärzten, Familienangehörigen etc. muss ohne zu hohe Hürden möglich sein. Außerdem wurde der Wunsch geäußert, dass alle Verkehrsteilnehmer:innen sich im Kerngebiet nur in Schrittgeschwindigkeit fortbewegen dürfen sollten, um ein friedliches Miteinander zu fördern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Um ein respektvolles Miteinander zu ermöglichen, kamen außerdem die Vorschläge auf, den Verkehrsraum für die verschiedenen Verkehrsarten entweder deutlich zu trennen, oder aber auf „Shared Spaces“ zu setzen, deren Ausgestaltung Rücksichtnahme potentiell fördern kann.

#### Allgemeiner Kfz-Verkehr

Große Zustimmung fand die Ausweitung der autofreien Zonen, wobei das in Variante A vorgesehene Ausmaß der verkehrsberuhigten Bereiche als Minimallösung angesehen wurde. Zu Variante D wurde kommentiert, dass diese Variante im Vergleich zu den anderen die größte Chance auf Entschleunigung bringen könnte. Insgesamt sollte laut der Teilnehmer:innen die Geschwindigkeiten für Kfz-Verkehr deutlich begrenzt werden, wobei im Kerngebiet nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt sein sollte.

#### Konkrete (einzelne) Hinweise:

- Auf der Großen Brunnenstraße zwischen Erdmannstraße und Kemal-Altun-Platz ist der Kfz-Verkehr ausgeprägt und oft unübersichtlich. Ein Umbau der Großen Brunnenstraße sollte hier in die Planung einbezogen werden.
- Die Nöltingstraße sollte in Richtung Alma-Wartenberg-Platz und die Bergiusstraße in Richtung Am Born zur Einbahnstraße werden (Entlastung des Alma-Wartenberg-Platzes).

- Kreuzung Ottenser Hauptstraße/Bahrenfelder Straße/Spritzenplatz sollte als Toleranzraum gesondert gekennzeichnet werden

### **Durchgangsverkehr**

Generelle Zustimmung fand die Unterbindung des Durchgangsverkehrs im gesamten Projektgebiet und die Verhinderung der Nord-Süd-Querung durch die Große Brunnenstraße. Auch hier wurde Variante A eher als Minimalvariante beschrieben. Einige Teilnehmer:innen wünschten sich insbesondere eine Kombination der verkehrsberuhigten Bereiche aus Variante C und D (vor allem im südlichen Bereich).

Sichergestellt werden sollte allerdings, dass tatsächlich nur ausnahmeberechtigte Kfz in die autofreien Bereiche einfahren können. Diesbezüglich kam die Frage auf, wie die Zufahrtsbeschränkungen gestaltet werden können (z.B. elektronische Poller, Schranken, smarte Lösungen per App), für welche Personengruppen ggf. Sondergenehmigungen für die Zufahrt erteilt werden können und mit welchen Kosten hier zu rechnen wäre. Zudem müssen die Durchfahrtsperren z. B. für Krankentransporte, Notdienste oder Handwerksverkehre jederzeit zu öffnen sein. Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten auch in den autoarmen Bereichen eingeführt werden.

Kritisiert wurde allerdings, dass eine stark eingeschränkte Zugänglichkeit zu Verdrängungsverkehren und damit zu erhöhter verkehrlicher Belastung der umliegenden Gebiete führen kann. Auch Anwohner:innen könnten bei starker Einschränkung des Durchgangsverkehrs ihre Wohnung nicht mehr ohne Weiteres erreichen.

### Konkrete (einzelne) Hinweise:

- An der Ecke Ottenser Hauptstraße/Nöltingstraße sollte keine Querung für Kfz ermöglicht werden.
- Der Durchgangsverkehr auf der Fischers Allee sollte unterbunden werden. Die Unterbindung des Nord-Süd-Verkehrs auf der Großen Brunnenstraße verlagert das Problem sonst dorthin.
- Für den Verkehr durch Mottenburger Twiete muss eine bessere Lösung (als heute) gefunden werden.
- Allgemeiner Durchfahrtsverkehr durch die Eulenstraße sollte unterbunden werden.
- Streichung des Autoverkehrs vor dem Mercado (Am Felde).
- Sperrung für Kfz-Verkehr in der Nöltingstraße sollte beibehalten werden.

### **Parken**

Bezüglich der Parkraummaßnahmen gingen die Meinungen auseinander. Während einige die Ausweitung von Straßenraum ohne ruhenden Verkehr begrüßten, wurde von anderen (v.a. in Bezug auf Varianten C und D) die Sorge geäußert, dass ohnehin schon zu wenige Parkplätze vorhanden sind und eine weitere Reduzierung die Anwohner:innen stark einschränken würde. Angemerkt wurde zudem, dass bei einer weiteren Reduzierung des Parkraums unbedingt Personengruppen mit Einschränkungen (auch ohne Schwerbehindertenausweis) berücksichtigt werden müssten. Hier sollte geprüft werden, ob für diese Personengruppen weitere Ausnahmeregelungen greifen könnten. Beidseitiges Parken (in engen Straßen) und das Parken auf Bürgersteigen sollte unterbunden werden.

Vorschläge für die Lösung des Parkraumproblems bezogen sich vor allem auf die Ausweitung des Angebots an Car-Sharing-Stationen/-Autos im Projektgebiet. Für Gäste



des Quartiers sollten zudem Park&Ride-Stationen eingerichtet werden. Außerdem könnte die Attraktivität der vorhandenen Parkhäuser gesteigert werden (Stichworte Sicherheit, finanzielle Anreize) und die (bereits vorhandene) Ausschilderung sichtbarer gemacht werden.

#### Konkrete (einzelne) Hinweise:

- Parken in der Mottenburger Straße einschränken
- Straßen mit einseitigem Parken ergänzen
- Die Parkmöglichkeiten in der Großen Brunnenstraße sollen beibehalten werden, da durch die Einspurigkeit der Verkehr gebremst wird. Außerdem ist die Straße breit genug, um Parken und Fahren zu ermöglichen.

#### **Lieferrn und Laden**

Die zeitliche Einschränkung des Lieferverkehrs wurde grundsätzlich befürwortet. Angemerkt wurde aber, dass Anlieferungen dennoch ermöglicht werden müssen. Eine zeitlich eingeschränkte Zugänglichkeit könnte für einige Gewerbetreibende (z. B. Apotheken) problematisch sein. Gewünscht wurden zudem Parkplätze für Gewerbetreibende sowie zeitlich begrenzte Stellplätze für Handwerksbetriebe.

Zu den geplanten PickUp-Points wurde angemerkt, dass nachts bzw. in den frühen Morgenstunden nach wie vor eine Anlieferung per Lieferfahrzeug ermöglicht werden sollte, da ein Warentransport vom PickUp-Point zum Betrieb zu großer Lärmbelastung führen könnte. Der geplante Standort einiger PickUp-Points wurde kritisiert (s.u.). Die Sorge ist hier vor allem eine erhöhte Lärm- und Verkehrsbelastung an Kreuzungen, die wenig Platz bieten.

#### Konkrete (einzelne) Hinweise:

- Der Lieferverkehr aus der Ottenser Hauptstraße sollte über die Eulenstraße aus dem Stadtgebiet herausgeführt werden.
- PickUp-Point Erzbergerstraße/Beetsweg an die Ecke Klausstraße/Am Felde verlegen (mehr Platzangebot)
- Es braucht keine zwei PickUp-Points in der Großen Brunnenstraße sowie drei in der Eulenstrasse.
- Große Verkehrsbelastung an Großer Brunnenstraße/Fischers Allee könnte durch PickUp-Points verstärkt werden
- Bei den PickUp-Points Mottenburger Twiete und Mottenburger Straße/Ottenser Hauptstraße besteht Platzmangel
- Kein PickUp-Point an der Einmündung Kleine Rainstraße/Große Rainstraße; sonst wird es noch schwieriger für die Fußgänger, vom Mercado in die Kleine Rainstraße zu kommen und umgekehrt.

#### **ÖPNV**

Befürwortet wurde insbesondere eine Reduzierung des Busverkehrs entlang des Alma-Wartenberg-Platzes, da so die Aufenthaltsqualität des Platzes deutlich erhöht werden kann. Auch eine Verlagerung weg von der Bahrenfelder Straße (wie etwa in Variante B) wurde begrüßt. Für eine Reduzierung der Lärm- und Verkehrsbelastung wurde zudem angemerkt, dass statt der Gelenkbusse zunehmend kleinere Busse und Busse mit Elektroantrieb eingesetzt werden könnten.

Weiterhin wurde der Wunsch nach einer besseren ÖPNV-Erschließung Ottensens (u.a. im Nordwesten) geäußert, z. B. durch eine Ringlinie im Quartier und/oder eine Änderung der Bedienzeiten und Linienführung. Angeregt wurde hierbei, dass die Anwohner:innen entlang der Buslinien in die Planung einbezogen werden sollten.

## Rad- und Fußverkehr

### Fußverkehr

Hinsichtlich des Fußverkehrs wurde angemerkt, dass im gesamten Projektgebiet Barrierefreiheit geschaffen und sichere Querungsmöglichkeiten eingerichtet werden sollten. Dafür wurde insbesondere befürwortet, die Oberflächenbeschaffenheit sowohl für Radfahrer:innen als auch Fußgänger:innen zu verbessern und breitere Gehwege zu schaffen. Positiv wird außerdem der „Rundweg“ für den Fußverkehr (Variante D) bewertet, der unter anderem eine gute Verbindung zwischen den Plätzen schafft.

#### Konkrete (einzelne) Hinweise:

- Die Ottenser Hauptstraße sollte zur Fußgängerzone werden.
- Sehr viele Fußgänger:innen queren die Große Brunnenstraße auf Höhe der Bergiusstraße, um zum Spielplatz zu kommen. Hier sollte ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden.
- Der Belag am Alma-Wartenberg-Platz sollte für Fußgänger:innen verbessert werden (Lücken zwischen den Pflastersteinen verhindern; Stichwort Barrierefreiheit).
- Konfliktpunkt Rad- und Fußverkehr Ecke Bahrenfelder Straße/Ottenser Hauptstraße: hier sichere Querung für Fußgänger:innen ermöglichen
- Keine Unterbrechung der Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße auf Höhe Nöltingstraße gewünscht
- Befürwortung der Fußgängerzone vom Alma-Wartenberg-Platz bis Hohenesch
- Keine Unterbrechung der Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße auf Höhe Rothestraße gewünscht

### Radverkehr

Ein fahrradfreundlicher Ausbau wird grundsätzlich befürwortet und sollte außerdem über das Kerngebiet hinaus erfolgen. Dabei sollten vermehrt Fahrradspuren eingerichtet werden. Die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (Stichwort Kopfsteinpflaster) wurde begrüßt. Mitgedacht werden sollten bei der Förderung des Radverkehrs auch die Ausweitung von ausreichenden und geeigneten Stellplätzen. Um den Umstieg vom eigenen Auto auf das Fahrrad zu erleichtern, könnten Lastenfahrräder sowohl für den Handel als auch die Anwohner:innen an verschiedenen Stellen im Quartier zum Verleih angeboten werden.

Um einen „Raum für alle“ (nicht nur für Radfahrer:innen) zu schaffen, sollten Rücksichtnahme und Geschwindigkeiten mitbedacht werden und Wege ggf. so gestaltet werden, dass die Geschwindigkeit automatisch verringert wird. Auch Geschwindigkeitsmesser wären denkbar. Außerdem sollten Routen so geplant werden, dass frequentierte Fußgänger:innenbereiche gemieden werden können bzw. Verbotszonen eingerichtet werden.

Gewünscht wurde, dass Schnellrouten nicht durch das Quartier geführt werden. Hier besteht die Befürchtung, dass die Bezirksrouten zu „Fahrradautobahnen“ werden und

neue Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr entstehen könnten. Zum Beispiel über den Alma-Wartenberg-Platz sollte kein Radverkehr geführt werden. Eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr (Markierungen) könnten zur Entschärfung beitragen.

#### Konkrete (einzelne) Hinweise:

- Problemstellen mit Kopfsteinpflaster: Große Brunnenstraße (zwischen Bergiusstraße und Eulenstraße und zwischen Erdmannstraße und Barnerstraße), Ottenser Hauptstraße, Am Born, Mottenburger Straße, Rothenburger Straße
- Mehr Stellplätze am Bahnhof Altona; Fahrrad-Tiefgarage am Markt/Spritzenplatz
- Am Bahnhof Altona und der Querung am Spritzenplatz wurden Radwege provisorisch eingerichtet. Die Erfahrungen zeigen hier, dass weniger Unfälle passieren und die Verkehrsteilnehmer:innen unter weniger Stress stehen. Eine Verstärkung und Erweiterung wäre hier wünschenswert.
- Die Veloroute könnte über die Große Brunnenstraße oder die Fischers Allee in Richtung Norden (Altona Nord und Bahrenfeld) erweitert werden.
- Von Norden in Richtung Süden sollte der Radverkehr über die Max-Brauer-Allee und den Hohenzollernring geleitet werden.
- Die Bezirksroute sollte nicht durch die Ottenser Hauptstraße führen (Vorschlag: Umleitung über Eulenstraße, Max-Brauer-Allee und Hohenzollernring)
- Radverkehr in der Bahrenfelder Straße in beide Richtungen ermöglichen
- Ottenser Hauptstraße auch fahrradfreundlicher gestalten
- Veloroute und Kfz-Durchgangsverkehr durch Kepler Straße/Arnoldstraße in die Planung mit einbeziehen
- Verbesserung der Fahrradinfrastruktur verhindert, dass Fahrradverkehr auf den Alma-Wartenberg-Platz verdrängt wird (Konfliktentschärfung)
- Keine Bezirksroute an der West- und Südseite des Bahnhofs gewünscht

## **Aufenthaltsqualität und Nutzung öffentlicher Räume**

Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wurden vom Großteil der Teilnehmer:innen befürwortet. Plätze sollten dabei abwechslungsreicher weiterentwickelt, mit mehr (nichtkommerziellen) Sitzmöglichkeiten, mehr öffentlichen Toiletten, mehr Grün und barrierefrei gestaltet werden. Verbindungen zwischen den Plätzen wurden zudem begrüßt. Auch im Straßenraum sollte der Grünanteil gesteigert werden. Klimatische Aspekte sollten hierbei mitbedacht werden. Es wird erwartet, dass die Lebensqualität und das soziale Miteinander durch die Maßnahmen deutlich gefördert werden können.

Sorge wurde darüber geäußert, dass eine erhöhte Aufenthaltsqualität auch mit erhöhter Lärmbelastung der Anwohner:innen und sogenanntem „Cornern“ einhergehen könnte. Eine „Ballermannisierung“ sollte in jedem Fall verhindert werden. Angeregt wird dazu, „Cornern“ durch vermehrte polizeiliche Kontrollen bzw. durch ein geeignetes Street-Working-Programm zu vermindern. Bei der Vergabe gastronomischer Außenflächen sollte berücksichtigt werden, ob es sich um Tag- oder Nachtgastronomie handelt. Der gewünschte Lärmschutz könnte aber auch durch die Gastronomie besser umgesetzt werden als im öffentlichen Raum (Interesse der Gastronom:innen). Zudem wurde angemerkt, dass bei der Durchführung aller Maßnahmen die Anwohner:inneninteressen unbedingt berücksichtigt werden sollten, um eine weitere Gentrifizierung Ottensens zu verhindern.

Konkrete (einzelne) Hinweise:

- Die Große Brunnenstraße sollte am Platz bei der Reitbahn gesperrt werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Der Vorteil gegenüber einer Sperrung von bei der Reitbahn wäre dabei, dass hier mittags schon die Sonne scheint. Insgesamt sollte der Platz bei der Reitbahn als Aufenthaltsort weiterentwickelt werden und grüner werden.
- Weiterentwicklung des Kemal-Altun-Platzes: bessere Beleuchtung, mehr Sitzgelegenheiten, mehr Grün
- Alkoholverbot auf dem Alma-Wartenberg-Platz
- Aufenthaltsbezogene Freiräume auch in der Bahrenfelder Straße schaffen
- Kreuzung Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße als Begegnungsraum gestalten
- Spritzenplatz (Kreuzung Ottenser Hauptstraße/Bahrenfelder Straße) mit Aufenthaltsqualität gestalten
- Aufenthaltsbezogener Umbau der Ottenser Hauptstraße
- Gerade in der Ottenser Hauptstraße ist es schon durch die Sondernutzung der gastronomischen Außenflächen 2021 zu erheblichen Lärmproblemen gekommen – das sollte in der Planung berücksichtigt werden