

FREIRAUM OTTENSEN: WORKSHOP PLANUNGSVARIANTEN „OTTENSER KREUZ“

Datum: 18. Februar 2023, 10-13.00 Uhr

Ort: Max-Brauer-Schule, Bei der Paul-Gerhardt-Kirche 1-3, 22761 Hamburg

Mitwirkende

Heike Bunte	Bezirksamt Altona, Projektteam freiRaum Ottensen
Charlotte Hegel	Bezirksamt Altona, Projektteam freiRaum Ottensen
Mark Thomas	Bezirksamt Altona, Projektteam freiRaum Ottensen
Christopher Kühner	MASUCH + OLBRISCH Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH
Naima Braun	sustentio GmbH
Larissa Lachmann	sustentio GmbH
Sebastian Olényi	sustentio GmbH

1. Einleitung

Am 18. Februar 2023 hat das Bezirksamt Altona Bürger*innen im Rahmen eines Workshop-formats dazu eingeladen, erste Planungsvarianten zum Ottenser Kreuz zu diskutieren. Neben 40 Teilnehmer*innen nahmen an dem Workshop auch Vertreter*innen des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona sowie zwei Mitglieder des freiRaum Ottensen Beirats teil.

2. Workshop Programm

9:30 Uhr	Einlass und Ankommen
10:00 Uhr	Beginn des Workshops <ul style="list-style-type: none">• <i>Begrüßung und Einführung</i>
10:15 Uhr	Vorstellung der Planungsvarianten des Ottenser Kreuzes <ul style="list-style-type: none">• <i>Präsentation der Planungsvarianten</i>• <i>Möglichkeit für Rückfragen</i>
11:00 Uhr	Gruppenarbeitsphasen <ul style="list-style-type: none">• <i>Erklärung des Ablaufs der Gruppenarbeit</i>• <i>Drei Gruppenarbeitsphasen, jeweils 30 Minuten zu einer Planungsvariante</i>
12:40 Uhr	Zusammenfassung – Was nehmen wir mit? <ul style="list-style-type: none">• <i>Zusammenfassung Diskussionsergebnisse der Arbeitsgruppen</i>• <i>Was passiert mit den Ergebnissen?</i>

13.00 Uhr **Ende des Workshops**

3. Ablauf und Inhalte des Workshops

Thema des Workshops waren drei Planungsvarianten des Ottenser Kreuzes (Kreuzungspunkt Bahrenfelder Straße - Ottenser Hauptstraße), die im Auftrag des Bezirksamt Altonas durch das Ingenieurbüro MASUCH + OLBRISCH erarbeitet wurden. Das Ottenser Kreuz ist ein zentraler Ort in dem Stadtteil, an dem verschiedene Verkehrsteilnehmer*innen und Wegeströme aufeinandertreffen.

Nachdem der aktuelle Sachstand des Gesamtprojekts *freiRaum Ottensen - Das autoarme Quartier* durch das Bezirksamt Altona einführend vorgestellt wurde, erläuterte der zuständige Verkehrsplaner die möglichen Varianten im Detail und beantwortete Verständnisfragen der Teilnehmer*innen.

Anschließend konnten in Kleingruppen die Vor- und Nachteile der vorgelegten Varianten diskutiert und herausgearbeitet werden. Der Workshop war ein ergebnisoffenes Format, bei dem Bürger*innen zusammen mit Politiker*innen und dem *freiRaum Ottensen* Projektteam Möglichkeiten für den in Ottensen zentralen Ort diskutieren konnten.

Heutige Situation am Ottenser Kreuz:



Quelle: Bezirksamt Altona

3.1. Ablauf der Gruppenarbeit

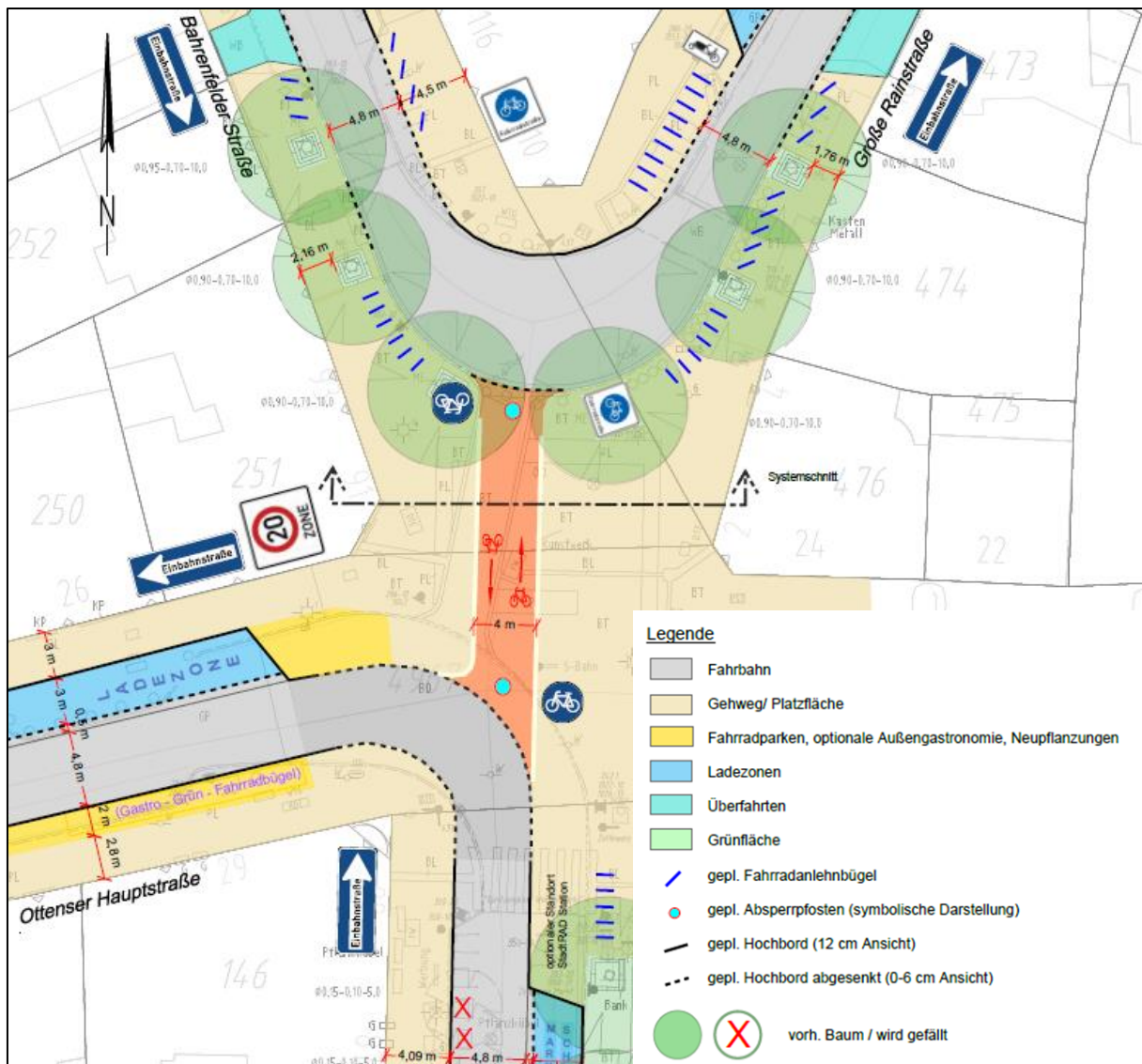
In der Arbeitsphase des Workshops gab es drei Gruppentische, an denen jeweils eine Planungsvariante bearbeitet werden konnte. Die Teilnehmenden wurden für die erste Gruppenarbeitsphase einem Tisch zugewiesen. Nach Ablauf von 30 Minuten konnten die Teilnehmenden zur nächsten Planungsvariante wechseln, sodass jede/r die Möglichkeit hatte, alle Varianten näher zu betrachten und aus der eigenen Perspektive mit anderen Teilnehmenden zu diskutieren.

Jede Gruppenarbeitsphase beinhaltete eine kurze Einführung der Tischmoderation mit den übersichtlichen Fakten zu jeder Planungsvariante sowie eine kurze Möglichkeit für inhaltliche Rückfragen. Im Anschluss konnten die Teilnehmenden ihre Einschätzung zu der Planungsvariante teilen. Die Ergebnisse wurden mit Hilfe von Moderationskarten festgehalten und thematisch vorsortiert. Zudem wurde von der jeweiligen Co-Moderation ein Ergebnisprotokoll angefertigt.

Die drei vorgestellten Planungsvarianten haben unterschiedliche Schwerpunktsetzungen, aber auch Gemeinsamkeiten, die in allen Varianten angedacht sind. Der westliche Teil der Ottenser Hauptstraße und der südliche Teil der Bahrenfelder Straße würden nach derzeitigem Stand der Planung - unabhängig von der künftigen Beschilderung - mit 4,8m Fahrbahnbreite schmaler geplant, als im Bestand. Daraus ergibt sich insbesondere im südlichen Teil des Ottenser Kreuzes eine größere Gehwegfläche. Darüber hinaus werden die Pflanzkübel mit den kleinen Bäumen aus dem Straßenraum entfernt. Die Stadt-Rad-Station auf dem Ottenser Kreuz würde etwas weiter südlich versetzt werden, auf Höhe des heutigen Fußgängerüberwegs. Die Fahrradabstellbügel sind exemplarisch dargestellt.

Im Folgenden werden die drei Planungsvarianten vorgestellt, welche für den Betrachtungsraum „Ottenser Kreuz“ zur Diskussion standen:

Planungsvariante 1 „Angepasster Bestand“

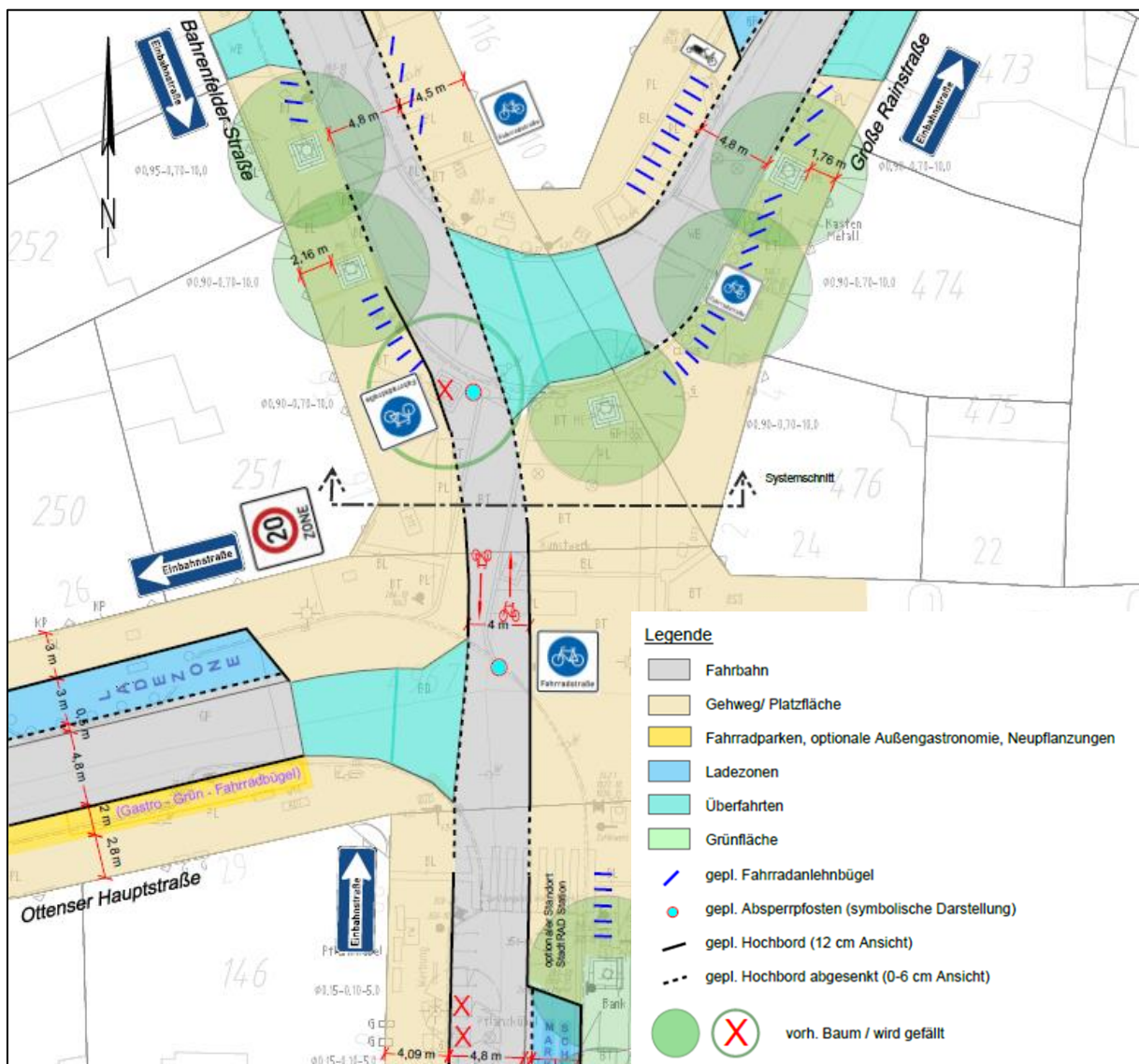


Quelle: MASUCH + OLBRISCH Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH. Ohne Maßstab.

Die Variante 1 zeigt eine bestandsnahe Anpassung der heutigen Gestaltung des Ottenser Kreuzes. Ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsweg wird um einen Meter (von aktuell 3 auf 4 Meter) verbreitert und geradlinig in den südlichen Teil der Bahrenfelder Straße geführt. Die Ausführung in dieser Variante wäre niveaugleich mit dem angrenzenden Fußgänger*innenbereich und durch taktile Elemente für Personen mit Sehbehinderungen gekennzeichnet. Im nördlichen Teil der Bahrenfelder Straße verlief eine Fahrradstraße, die in der Großen Rainstraße weitergeführt wird. Südlich der Platzfläche ist eine Mischverkehrsfläche mit Tempo 20 und reduzierten Kfz-Verkehrsaufkommen angedacht.

In dieser Planungsvariante könnten alle Bestandsbäume erhalten bleiben, das Kunstwerk müsste jedoch versetzt werden, um die Begradigung des Fahrradwegs baulich zu ermöglichen.

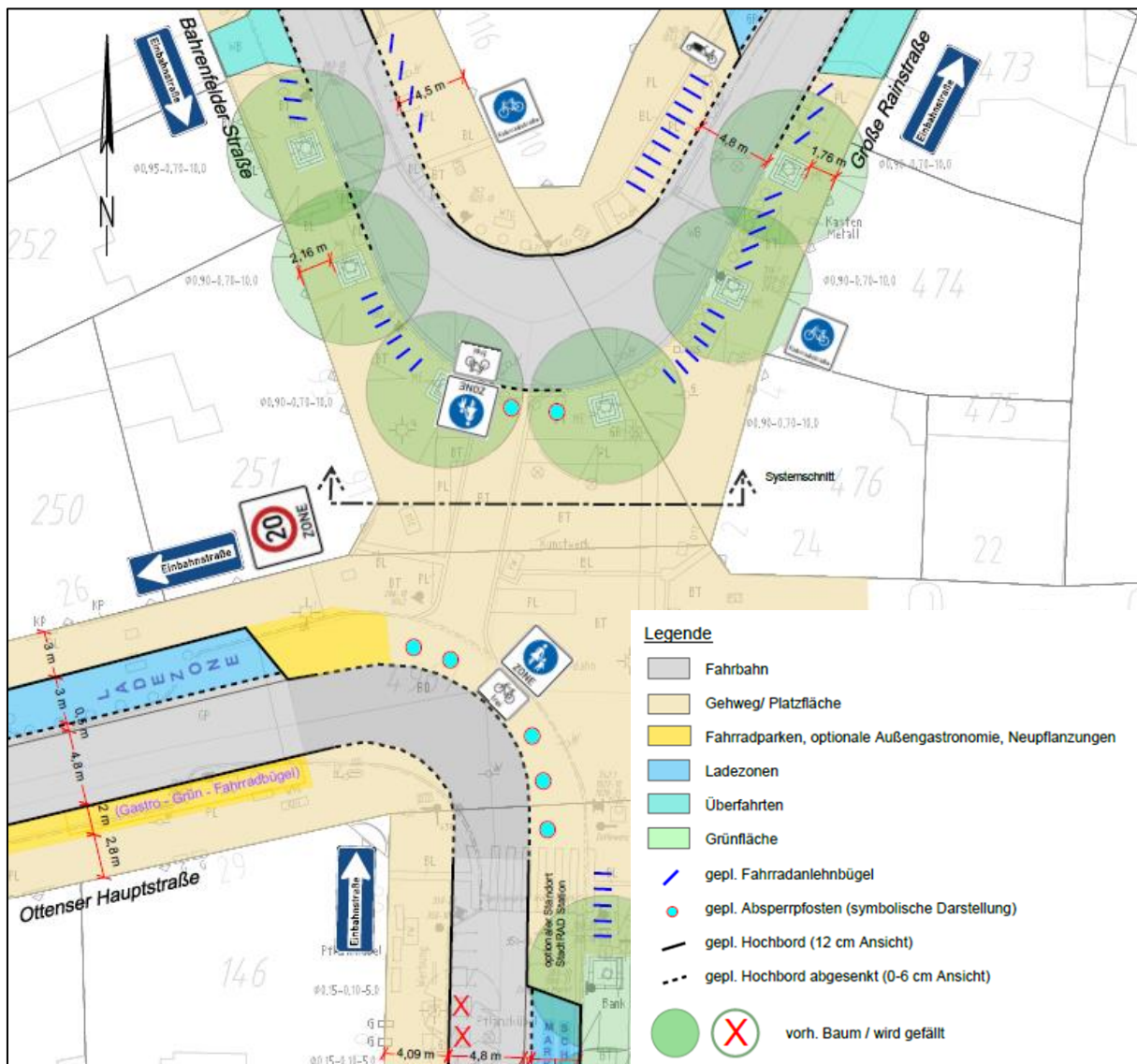
Planungsvariante 2 „Fahrradstraße“:



Quelle: MASUCH + OLBRISCH Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH. Ohne Maßstab.

Die Variante 2 schlägt eine durchgängige Fahrradstraße vom nördlichen in den südlichen Teil der Bahrenfelder Straße vor, welche mit 4 m Breite über das Ottenser Kreuz führen würde. Die Führung der Fahrradstraße würde durch ein durchgängiges Hochbord von dem Fußgängerbereich baulich abgetrennt und die Fahrbahn niedriger als der Gehweg liegen. Für Fußgänger*innen würden Querungsstellen mit einem abgesenkten Bordstein angedeutet. Um eine geradlinige Fahrbeziehung zwischen nördlichem und südlichem Teil der Bahrenfelder Straße zu erwirken, müsste ein Bestandsbaum entfallen. Gehwegüberfahrten an der Ottenser Hauptstraße und der Großen Rainstraße signalisieren dem verbleibenden Kfz-Verkehr, dass in eine untergeordnete Straße abgebogen wird und somit Vorfahrt für den entgegenkommenden Radverkehr herrscht. Die Gehwegüberfahrten bieten an diesen Stellen eine niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Planungsvariante 3 „Fußgängerzone“:



Quelle: MASUCH + OLBRISCH Ingenieuresellschaft für das Bauwesen mbH. Ohne Maßstab.



Die dritte vorgeschlagene Planungsvariante sieht eine Fußgängerzone mit der Beschilderung „Fahrrad frei“ vor. Somit wäre der Radverkehr zugelassen, hat sich aber dem Fußverkehr unterzuordnen. In dieser Variante würde keine Trennung der Verkehrsarten erfolgen und somit ein niveaugleicher Ausbau der gesamten Fläche erfolgen. Die Bestandsbäume könnten erhalten und das Kunstwerk an seinem jetzigen Standort bleiben. Im nördlichen Teil der Bahrenfelder Straße verlief eine Fahrradstraße, die in die Große Rainstraße weitergeführt wird. Südlich der Platzfläche ist eine Mischverkehrsfläche mit Tempo 20 und reduzierten Kfz-Verkehrsaufkommen angedacht.

3.2 Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen

Variante 1: „Angepasster Bestand“

Zusammenfassung

Im Rahmen der Diskussionen zu Variante 1 wurde besonders hervorgehoben, dass es eine klare Regelung für die Begegnung zwischen Fuß- und Radverkehr sowie für den Übergang des Radverkehrs auf die Mischverkehrsflächen geben muss, um Konflikte zu minimieren. Das Tempo des Radverkehrs soll zudem reduziert sein und ggf. durch gestalterische Elemente verdeutlicht werden. Die zukünftige Entwicklung des Radverkehrsaufkommens sowie die Fußgänger*innenströme sollen in die Überlegungen miteinbezogen werden. Hierbei wurde auch die Frage in den Raum gestellt, ob diese Variante in 20 - 30 Jahren noch den Anforderungen, die an den Platz gestellt werden, genügt.

Die Meinungen zu der Frage, ob die Fläche hauptsächlich dem Verkehr vorbehalten werden soll oder auch ein Ort mit Aufenthaltsqualität sein soll, gingen in der Diskussion auseinander. Zum einen wurde gefordert, z.B. durch Stadtmöblierung Aufenthaltsqualität zu schaffen, um gewollte Nutzungen zu fördern. Ungewollte Nebeneffekte wie „cornern“ sollen aber unterbunden werden. Das Gastgewerbe und Kunstwerk sollen beibehalten werden.

Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse der drei Gruppenphasen:

Platzcharakter / Aufenthaltsfläche

- Frage nach Identität. Was bedeutet diese Ecke für Ottensen?
- Begegnungssituation auf dem Platz soll mitbedacht werden.
- Verortung von Sondernutzungen (Gastgewerbe und Lieferverkehr) soll in die Planung einbezogen werden. Konfliktpotential.
- Nutzungen können durch die Oberflächengestaltung des Platzes gefördert oder eingeschränkt werden.
- Platz farblich hervorheben.
- Möglichkeiten finden, eine bessere Sortierung von Fuß- und Radverkehr zu schaffen.
- Radverkehr zu dominant im Bereich Radweg / orange.
- Unterbrechung der Fußgängerbereiche durch Radweg.
- Der schöne Platz sollte nicht zerstört werden.
- Das Kunstwerk muss erhalten bleiben.
- Ottenser Kreuz und Spitzenplatz zusammen denken.
- Mehr Aufenthaltsqualität schaffen, aber weniger Lärmbelastung. Lärmschutz z.B. durch Grünpflanzen. (Mehrfachnennung)



- Temporäre Aufstellung von Möblierung (bspw. Parklets), um die Tauglichkeit zu testen.
- Die Ladezonen auf den Plänen wurden positiv hervorgehoben. Anregung: Mehr davon.

Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr

- Variante verleitet aufgrund geradliniger Führung zu höheren Geschwindigkeiten des Radverkehrs, was zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führt.
- Entschleunigung des Radverkehrs gewünscht. (Mehrfachnennung)
- Geschwindigkeitsbegrenzung für den Radverkehr auf 10 km/h als Symbol auf die Strecke malen.
- Poller einplanen, so dass Radfahrer*innen nicht so schnell durchfahren können.
- Keine Fahrradrennbahn gewünscht.
- Unübersichtlichkeit bei Aufeinandertreffen von Rad und Mischverkehrsfläche wird als schwierig erachtet.
- Es ist nicht klar, wer Vorfahrt hat, wenn der Radverkehr und Fußgänger*innen sich kreuzen. Genauere Regelung aufgrund unübersichtlicher Situation erwünscht. (Mehrfachnennung)
- Wunsch nach besseren Möglichkeiten der Querung von Fußverkehr.

(Rad-)Verkehrsführung

- Beibehaltung der Bestandssituation erwünscht.
- Aufteilung des Radwegs, um das Kunstwerk herum als Alternative.
- Variante ist positiv, da der Radverkehr eine Fläche zugeteilt bekommt. Besser als wenn er überall fahren dürfte.
- Einbahnstraßenregelung für den Radverkehr möglich?
- Frage nach Nutzung des Radwegs für gewerbliche Lastenräder.
- Problem: Fehlende Rücksichtnahme beim Begegnungsverkehr von Fuß- und Radverkehr.
- Aufenthaltsort oder Verkehrsknoten: Diese Variante gibt keine klare Richtung vor.
- Entweder Trennung der Verkehrsarten oder Shared Space.
- Kanalisierung und gleichzeitige Verlangsamung des Radverkehrs funktioniert nicht.
- Oberfläche des Radwegs radfreundlich gestalten.
- Deutlich farbliche Markierung für die Aufteilung der Fläche.
- Bezirksroute soll nicht über das Ottenser Kreuz laufen.
- Fahrradbrücke als Alternative?

Gedanken für die weitere Planung

- Fußgänger*innen werden in der Mehrzahl bleiben. Planung danach richten.
- Zukünftige städtebauliche Entwicklung mitbedenken („Telekomecke“ wird sich verändern).
- Radverkehr wird deutlich ansteigen. Soll mitbedacht werden.
- Keine Bordsteine.
- Varianten mit Markierungen testen, bevor für teures Geld bauliche Maßnahmen umgesetzt werden.

- Geosimulation: Computersimulation, die den Begegnungsverkehr durchspielt, um die verschiedenen Varianten zu testen.

Variante 2: „Fahrradstraße“

Bei der Variante "Fahrradstraße" gab es über die drei Diskussionsrunden einige wiederkehrende Themen. Die meisten Teilnehmenden standen der Bevorrechtigung des Radverkehrs in dieser Variante kritisch bis ablehnend gegenüber und sprachen sich für eine Verlangsamung des Radverkehrs zugunsten des Fußverkehrs aus. Kritikpunkte waren dabei vor allem die erwartete hohe Geschwindigkeit der Radfahrenden. Außerdem fehlten den meisten Teilnehmenden Querungspunkte und Querungshilfen mit Vorrang für den Fußverkehr, vor allem dort, wo die Ottenser Hauptstraße auf die Fahrradstraße trifft. Die Teilnehmenden brachten während der Diskussionen verschiedene Ideen ein, wie eine Verlangsamung des Radverkehrs und die Querung der Fahrradstraße baulich gestaltet werden könnten. Die durchgehende Fahrradstraße wurde außerdem von einigen Teilnehmenden als zu starke Trennung für den Platzcharakter empfunden, was die Aufenthaltsqualität an diesem zentralen Ort im Viertel einschränkt und die Idee eingebracht, das Ottenser Kreuz als Platz mit Begrünung und Stadtmobiliar aufzuwerten. Viele der Teilnehmenden konnten jedoch auch Vorteile in der klaren Trennung der Verkehrsarten in der vorgestellten Planungsvariante erkennen. Dabei wurden die übersichtliche Verkehrssituation und die erhöhte Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen mehrfach genannt. Es wurde auch diskutiert, ob eine klare und getrennte Führung des Radverkehrs, nicht sogar die Grundlage für die Entwicklung eines Quartiersplatzes mit tatsächlicher Aufenthaltsqualität am Ende der Fußgängerzone in der Ottenser Hauptstraße darstelle und die Vorteile der Trennung gegenüber einer Mischverkehrsfläche betont. Ein weiteres Thema, welches die Teilnehmenden beschäftigte, war die Ausrichtung der vorgeschlagenen Fahrradstraße. Viele der Teilnehmenden merkten an, dass die Große Rainstraße für viele Radfahrende eine zentrale Verbindung in Richtung Bahnhof oder Lessingtunnel sei und dies in der Planung der aktuellen Fahrradstraße nicht ausreichend berücksichtigt werde. Die Teilnehmenden wünschten sich daher eine Überprüfung der Ausrichtung.

Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse der drei Gruppenphasen:

Platzcharakter/Aufenthaltsqualität

- Ottenser Kreuz ist ein wichtiger, zentraler und sinnstiftender Platz für das Quartier. (Mehrfachnennung)
- Wichtiger Treffpunkt/ Begegnungsort. (Mehrfachnennung)
- Freifläche mit Sonnenschein.
- Funktion als Quartiersplatz wichtiger, als die Funktion als Verkehrskreuz. Platzgestaltung sollte höhere Priorität haben als Verkehrsplanung.
- Platzcharakter geht verloren, wenn Fahrradstraße durch den Platz verläuft.
- Aufenthaltsqualität wird in dieser Variante reduziert. (Mehrfachnennung)
- Radverkehr zu schnell, kein freies Bewegen mehr möglich.
- Fahrradstraße hat zu starke Trennungswirkung des Quartiers. (Mehrfachnennung)
- Platzcharakter wird gestärkt, wenn der Verkehr klar geführt und vom Platzbereich getrennt wird.

- Klare Führung des Radverkehrs vereinfacht die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden und Nutzer*innen des Platzes und bringt Sicherheit. (Mehrfachnennung)
- Im Fußgänger*innenbereich kann eine klare Platzgestaltung mit Aufenthaltsqualität stattfinden. (Mehrfachnennung)
- Verbesserungsvorschlag/Kompromiss: Platzcharakter und Aufenthaltsqualität kombiniert mit Verkehrsführung/Verkehrsverbindung.
- Klare Verkehrsführung für den Radverkehr in Kombination mit attraktiver Platzgestaltung am Ende der Fußgängerzone. (Mehrfachnennung)
- Noch stärkere Abgrenzung des Durchgangsverkehrs in Richtung Fußgängerzone. Ziel: klaren Quartiersplatz am Ende der Fußgängerzone erzeugen (Mobiliar, Begrünung als Trennung). (Mehrfachnennung)
- Verbindung zwischen Spritzenplatz und Ottenser Kreuz fördern.

Benachteiligung Fußverkehr

- Der Fußgängerstrom wird größer als der Radverkehrsanteil eingeschätzt. Fußgänger*innen aus der Fußgängerzone treffen in der geplanten Variante unreguliert auf die Fahrradstraße. (Mehrfachnennung)
- Fahrradstraße mit 4m Breite: Zu viel Platz für Radverkehr, zu wenig Platz für Fußgänger*innen.
- Keine klare Bevorteilung der Radfahrenden gewünscht. Fußgänger*innen sollen Vorrang haben. Radfahrer*innen sollen Rücksicht nehmen, könnten auch schieben. (Mehrfachnennung)
- Nicht nur Vorteil für den Radverkehr, sondern auch für Zufußgehende.
- Querung der Fahrradstraße sollte problemlos möglich sein. (Mehrfachnennung)
- Querungshilfen für Fußgänger*innen fehlen in der geplanten Variante (bspw. Fahrradampel, Fußgängerüberweg, niveaugleiche Querung). (Mehrfachnennung)
- Querungshilfe für Fußgänger*innen muss eingeplant werden (mit Vorrang). (Mehrfachnennung)
- Freie Bewegung sollte ermöglicht werden, nicht so starke Begrenzung der jeweiligen Verkehrsteilnehmer*innen.
- Gehwegüberfahrt in der Große Rainstraße verlängern.
- Gehwegbreite auf der Westseite Bahrenfelder Straße für alle Nutzer*innen zu gering. Nutzungskonflikte zwischen den Fußgänger*innen beider Richtungen (Kinderwagen, Einkäufe etc.). Planung einer Fahrradstraße nimmt noch mehr Platz im Verkehrsraum ein.

Tempo und Verkehrsführung Radverkehr

- Klare Verkehrstrennung bringt Vorteile, aber reduzierte Geschwindigkeit des Radverkehrs und Querungshilfen für Fußgänger*innen deutlich gewünscht.
- Kritik: Fahrradstraße lädt zum schnell fahren ein („Fahrradautobahn“.) (Mehrfachnennung)
- „Autofahrer*innen werden durch Radfahrende ersetzt“.
- Fahrradfahrer*innen sollen verlangsamt werden, (bspw. durch städtisches Mobiliar, Schleifen, Schlangenlinien, Kurven, Speedbumper). (Mehrfachnennung)



- Sichtbezüge an der Ecke Bahrenfelder Straße, Große Rainstraße sollte verbessert werden.
- Hoher Bordstein zwischen Ottenser Hauptstraße West und Ost (Fußgängerzone):
 - Vorteile: Reduzierter Fahrradverkehr durch die Fußgängerzone Richtung Bahnhof (Barrierewirkung) und eindeutige Trennung der Bereiche für Fuß- und Radverkehr.
 - Nachteile: Radverkehr sucht sich chaotische Wege in die Fußgängerzone, was zu mehr Konflikten führt. Bordstein als Sicherheitsrisiko (Barrierefreiheit, Stolpergefahr).
- Ausrichtung der Fahrradstraße entspricht ggf. nicht den tatsächlichen Verkehrsströmen. Fahrradachse Ost-West (Richtung Bahnhof und Lessingtunnel) für viele Nutzer*innen sehr relevant. (Mehrfachnennung)
- Zahlen zu Verkehrsaufkommen und -strömen an der Kreuzung liegen noch nicht vor. Daher keine Planung einer Nord-Süd-Fahrradstraße möglich. Erfassung dieser Zahlen erwünscht.
- Prüfen, ob die Fahrradstraße in Nord-Süd Ausrichtung sinnvoll ist oder ob eine Fahrradverbindung von Westen und Süden in Richtung Große Rainstraße mehr der tatsächlichen Fahrbeziehungen entspricht. (Mehrfachnennung)

Fahrradabstellflächen

- Klare Abstellbereiche für den Radverkehr außerhalb des „Platzbereichs“ nötig, um den Platzcharakter im Bereich außerhalb der Fahrradstraße nicht einzuschränken.
- Befürchtung, dass die freie Fläche außerhalb der Fahrradstraße als „Fahrradparkplatz“ für Einkaufsstopps genutzt werden könnte und damit eine attraktive Platzgestaltung und Nutzung behindert wird.
- Sinnvolle Ein- und Ausfahrten des Fahrradverkehrs und Abstellbereiche für Räder in der Variante noch nicht ausreichend berücksichtigt.

Baumerhalt (Große Rainstraße)

- Erhalt des Baums wünschenswert: bietet doppelten Vorteil: verlangsamt den Radverkehr durch weniger geradlinige Kurvenführung und Baumerhalt für mehr Stadtgrün.
- Erhalt des Baums nicht wünschenswert: Baum reduziert die Sichtbeziehung im Querschnittsbereich, Sicherheitsrisiko.

Radverkehr in der Fußgängerzone im östlichen Teil der Ottenser Hauptstraße

- Radverkehr in der Ottenser Hauptstraße findet statt, obwohl er dort verboten ist. Bessere Steuerung möglich? (Mehrfachnennung)
- Beschilderung für Radverkehr nicht klar verständlich bzw. zu unauffällig.
- Wenig Kontrollen bei Verstößen.

Variante 3: „Fußgängerzone“

Die Gruppendiskussion zur Variante drei hatte in allen Durchläufen die identitätsstiftende Bedeutung der Fläche des Ottenser Kreuzes für das Gesamtquartier zum Thema. Gewünscht wurden gestaltende Elemente, die das Ottenser Kreuz als informellen Begegnungsort unterstützen und der Erhalt von bestehender Außengastronomie und dem Kunstwerk. Die Forderung nach konsumfreien Aufenthaltsorten war aber an die Bedingung geknüpft, Maßnahmen gegen unerwünschtes „cornern“ zu treffen.

Während es einige Stimmen gab, die eine radikalere Lösung ganz ohne Radverkehr forderten, wünschten sich andere wiederum, dass der Radverkehr nicht ohne räumliche Begrenzung über die Fläche fahren darf, da die Situation sonst zu unübersichtlich und konfliktträchtig ist. Wichtig war beiden Seiten, dass die Sicherheit der Zufußgehenden dabei im Vordergrund steht und „Dichtestress“ verringert wird. Bedenken wurden bezüglich der Übergänge zu anderen Verkehrsflächen geäußert wie z.B. in die Fußgängerzone der Ottenser Hauptstraße, in der nur zeitlich beschränkt Radverkehr zugelassen ist. Des Weiteren wurde über mögliche Alternativrouten für den Radverkehr gesprochen, wenn dieser gar nicht mehr über das Ottenser Kreuz geführt würde.

Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse der drei Gruppenphasen

Aufenthaltsqualität/Platzcharakter

- Stärkung des Platzcharakters, mehr Aufenthaltsqualität und Raum. (Mehrfachnennung)
- Miteinander fördern.
- Platz ist zentrales und identitätsstiftendes Element für den Stadtteil und Begegnungsort. (Mehrfachnennung)
- Gestaltung als Platz gewünscht.
- Kneipe an der Ecke braucht eine Außenfläche, da altes Herzstück.
- Kunstwerk muss auf dem Platz bleiben, ist identitätsbildend.
- Aufwertung durch Brunnen, Grün, Sitzgelegenheiten.
- Wie stellt man sicher, dass der Platzcharakter für Fußgänger*innen durch Nord-Süd querende Fahrräder nicht zerstört wird? Derzeit sichtbar an Regelung in der Ottenser Hauptstraße.
- Zeitliche Beschränkung für den Radverkehr auf dem Platz gewünscht, wie in der angrenzenden Fußgängerzone.
- Idee: Zulassung verschiedener Nutzungen zu verschiedenen Tageszeiten.
- Der Platz kommt nicht zur Geltung in der Variante:
Variante sollte radikaler gedacht werden, Poller weg, keine Fahrräder, mehr Mut den Platz nicht als Verkehrsknotenpunkt zu denken. Kein Kompromiss, sondern radikale Lösung. (Mehrfachnennung)
- Konsumfreie Sitzgelegenheiten für mobilitätseingeschränkte Personen schaffen.
- Aufenthaltsqualität soll keine negativen Konsequenzen in Form von „cornern“ haben. Als Gegenmaßnahme ggf. Glasflaschen- und/oder Alkoholverbot und z.B. Mülleimer aufstellen.
- Es gibt schon andere Alternativplätze (Spritzenplatz, Alma-Wartenberg-Platz).

Sicherheit

- Dichtestress verringern, um Sicherheit zu erhöhen.
- Spannungsfelder: „Platz der Begegnung vs. Durchgangsort“ und „Fahrrad- vs. Fußverkehr“.
- Mangelnde Separation: Der Fußverkehr läuft Gefahr überall Fahrräder zu kreuzen: Knotenpunkt.
- Variante bedeutet zu viele Konfliktfälle. (Mehrfachnennung)
- Fehlende Rahmung z.B. durch gestalterische Elemente; wer darf wo lang?
- Bauliche Trennung/Grenzen nötig. (Mehrfachnennung)
- Fahrradweg erhalten, abgrenzen z.B. durch Gestaltungselemente.
- Aufmerksamkeit durch Markierung erhöhen.
- Separation ist jedoch nachteilig für Platzcharakter, ggf. sollten Fahrradfahrer*innen absteigen und schieben.
- Alternativ: Fahrräder umleiten.
- Fahrradfahrende sollten, wie Autos gedacht werden.
- Wichtig: Vulnerable Gruppen (Kinder, Menschen mit Behinderung, ...) müssen bevorzugt werden, aber es gibt viele Fahrräder, die geführt werden müssen.
- Shared Space als Lösungsvorschlag („Man muss kompromissbereit sein!“).

(Rad-) Verkehrsführung

- Wie stellt man die Verkehrsführung in dieser Variante sicher? Auch in Abgrenzung zur Ottenser Hauptstraße (kein Radverkehr erlaubt). (Mehrfachnennung)
- Bei radikalerer Lösung (kein „Fahrrad frei“ auf dem Ottenser Kreuz) wird die Umfahrungsmöglichkeit für den Radverkehr zum Bahnhof Altona weiter eingeschränkt.
- Planungssicherheit: Wie wird sichergestellt, dass die Planung standhält und die Polizei nicht im Nachhinein andere Anordnung erlässt (siehe Ottenser Hauptstraße)?

Anmerkungen/Ideen für die Umsetzung

- Eindeutige Beschilderung und klare Kennzeichnung (ggf. auch auf der Fläche).
- Abgrenzung und Gestaltung durch farbliche Bepflasterung oder Markierung auf dem Boden.
- Abstellmöglichkeiten Fahrräder:
Es sollen nicht überall Fahrradbügel stehen, es gibt bereits das Fahrradparkhaus im Mercado, das sollte besser ausgeschildert werden.
- Auf dem Platz sollten Begegnungen möglich sein und keine Fahrräder geparkt werden.
- Platz nicht überfrachten mit Gestaltung.
- Frage nach Verkleinerung der nördlichen Schleppkurve, um mehr Platzfläche zu gewinnen.
- Frage nach der Berücksichtigung unterschiedlicher Intensität der Nutzung zu verschiedenen Tageszeiten.

Anhang:

Fotodokumentation Diskussionsergebnisse



Diskussionsergebnisse: Variante 1 „Angepasster Bestand“



Diskussionsergebnisse: Variante 2 „Fahrradstraße“



Diskussionsergebnisse: Variante 3 „Fußgängerzone“