

# Bericht des Verkehrskonzepts





## Auftraggeber



Bezirksamt Altona  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Jessenstraße 1-3  
22767 Hamburg  
freiraumottensen@altona.hamburg.de

## Auftragnehmer und Mitarbeiter\*innen



ARGUS Stadt und Verkehr  
Pinnaßberg 45  
20359 Hamburg  
www.argus-hh.de

Dipl.-Ing. Markus Franke, Dipl.-Ing. Nils Weiland, Alina Oelze,  
Eike Janssen



Treibhaus Landschaftsarchitektur Hamburg  
Bernstorffstraße 71  
22767 Hamburg  
www.treibhaus.land  
Ronja Scholz

Hamburg, August 2022



## INHALT

Abbildungsverzeichnis	3
Überblick	5
Ausgangssituation	6
Kernerkenntnisse der Beteiligung und Analyse	8
Vier Konzeptvarianten	17
Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts	27
Was ändert sich für die einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen?	29
Ausblick	39

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Kerngebiet (rot) und Projektgebiet (blau umrandet) © Kartengrundlage: FHH, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung	7
Abb. 2 und Abb. 3: Unzureichende bauliche Breite von Gehwegen.	10
Abb. 4 und Abb. 5: Nutzbare Breite von Gehwegen durch Sondernutzung eingeschränkt.	10
Abb. 6 und Abb. 7: Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr	11
Abb. 8: Verkehrsbelastung auf dem Alma-Wartenberg-Platz Abb. 9: Kfz-Durchgangsverkehr auf der Ottenser Hauptstraße	11
Abb. 10 und Abb. 11: Unzureichende Radverkehrsinfrastruktur, Nutzungskonflikte Abb. 12: Positivbeispiel hinsichtlich Befahrbarkeit: Geschnittenes Pflaster in der Zeißstraße	12
Abb. 13, Abb. 14 und Abb. 15: Unübersichtliche Situation am Ottenser Kreuz	13
Abb. 16, Abb. 17 und Abb. 18: Mangel an adäquaten Abstellmöglichkeiten für Radfahrende	13
Abb. 19: Menschen halten sich gerne in der Sonne auf. In den Wintermonaten kommt diese aufgrund der dichten Bebauung aber nur an wenigen Stellen durch. Abb. 20: Platz an der Reitbahn: Freiraum von parkenden Kfz umschlossen.	14
Abb. 21: Buslinien im Projektgebiet.	15
Abb. 22 und Abb. 23: Linienbusverkehr am Alma-Wartenberg-Platz	15
Abb. 24: Teilweise mangelt es an nichtkommerziellen Sitzgelegenheiten	16
Abb. 25: Variante A: Minimierter Eingriff	18
Abb. 26: Collage der vielfältigen Nutzungsansprüche und -konflikte im Kerngebiet	18
Abb. 27: Variante B: Fokus Radverkehr	20
Abb. 28: Fahrbahnoberflächen im Projektgebiet.	21
Abb. 29: Variante C: Freiraumbedarfe erfüllen	22
Abb. 30 und Abb. 31: Variante C: Die Hinterhöfe bieten oft keine Aufenthaltsqualität.	23
Abb. 32: Variante D:Schwerpunkte Plätze und Verbindungen	24
Abb. 33: Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts	27
Abb. 34: Maßnahmen Aufenthalt und Fußverkehr	29
Abb. 35, Abb. 36 und Abb. 37: Beispiele für kommerzielle und nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten, Aufenthaltsflächen und Begrünung im Amsterdamer Stadtteil De Pijp.	30
Abb. 38: Zentrale Quartiersachse und wichtige Radverkehrsverbindungen im Projektgebiet.	31
Abb. 39: Modell Fietshangar. Quelle: Ausstattungselemente. Foto: Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2021 Abb. 40: „Fahrradflunder“. Foto: Fietsvlonders.nl	32
Abb. 41: MIV-Erschließungsschleifen.	34



Abb. 43: Bewohnerparkgebiete in Ottensen. Quelle: Landesbetrieb Verkehr, hamburg.de, zuletzt abgerufen am 29.07.2022. Kartographie und Gestaltung: LGV	36
Abb. 44: Häufige Lieferzeiten im Tagesverlauf, Ergebnis der Befragung der Gewerbetreibenden	37
Abb. 45: Liefervorgang im Kerngebiet	37
Abb. 46: Zufahrtbeschränkungen und Ladezonen.	38
Abb. 47: Beispielhafte Darstellung der Grundprinzipien einer möglichen Umgestaltung der westlichen Ottenser Hauptstraße (Blickrichtung von Mercado Richtung Westen)	40
Abb. 48: Beispielhafte Darstellung der Grundprinzipien einer möglichen Umgestaltung der Bahrenfelder Straße zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Ottenser Kreuz (Blickrichtung vom Alma-Wartenberg-Platz Richtung Süden)	41
Abb. 49: Beispielhafte Darstellung der Grundprinzipien einer möglichen Umgestaltung der Großen Brunnenstraße im Bereich des Platzes An der Reitbahn (Blickrichtung von Süden)	48

Fotos: Alina Oelze, Eike Janssen, Markus Franke, Nils Weiland.

Kartengrundlage: © Openstreetmap contributors.



## ÜBERBLICK

Zu Beginn dieses Dokuments ist die **Ausgangssituation** (Seite 6) für das Projekt dargestellt.

Um die Bedarfe der Ottenser\*innen zur Neu- und Umgestaltung in ein autoarmes Quartier abzufragen, startete 2021 ein breit angelegter Beteiligungsprozess mit verschiedenen Formaten. Parallel zu den Beteiligungsverfahren wurden der Bestand und die Defizite im Projektgebiet analysiert. Die **Kernerkenntnisse der Beteiligung und Analyse** sind ab Seite 8 dargestellt.

Auf der Grundlage der Beteiligung und der Analyse wurden **vier Konzeptvarianten** (Seite 17) erarbeitet, aus denen dann wiederum die **Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts** (Seite 27) gebildet wurde. Diese wurde am 25. Mai 2022 von der Bezirksversammlung Altona beschlossen.

Abschließend ist dargestellt, **was sich durch das Verkehrskonzept für die einzelnen Verkehrsteilnehmer\*innen ändern wird** (Seite 29), und es wird ein **Ausblick** auf die nächsten Schritte zur Maßnahmenumsetzung gegeben (Seite 39).

## AUSGANGSSITUATION

### Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“

Das Projekt *freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier* ist aus dem Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“ entstanden, das zwischen September 2019 und Februar 2020 einige Straßen im Kern von Ottensen als verkehrsberuhigten Raum erprobt hat. Die wissenschaftliche Auswertung des Projekts „Ottensen macht Platz“ hat ergeben, dass eine überwiegende Mehrheit der befragten Anwohner\*innen und Gewerbetreibenden eine Verstärkung der Maßnahmen mit Anpassungen befürwortet.

Alle Information sowie den Evaluationsbericht zu „Ottensen macht Platz“:



[hamburg.de/altona/ottensenmachtplatz](https://hamburg.de/altona/ottensenmachtplatz)

### Beschluss der Bezirksversammlung Altona

Grundlage des Projekts *freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier* ist der Beschluss „Autoarmes Ottensen: Verkehrswende gemeinsam gestalten“ der Bezirksversammlung Altona vom 20. Februar 2020. In diesem positioniert sich die Altonaer Bezirkspolitik zu einer Verkehrsreduzierung in Anlehnung an das Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“. Der Beschluss sieht vor, neue Regelungen für das Parken im öffentlichen Raum zu schaffen, den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden und Lösungen für den Lieferverkehr in Ottensen zu finden. Dabei soll im Sinne der Verkehrswende der Fuß- und Radverkehr verbessert werden und zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer\*innen getrennt voneinander geführt werden. Ottensen soll autoarm und verkehrsberuhigt werden, die Erreichbarkeit für Anwohner\*innen und ansässige Gewerbetreibende aber weiterhin gewährleistet sein. Dabei sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu beachten. Den Weg zu diesen neuen Regelungen sollen Bürgerbeteiligungsformate begleiten.

Beschluss der Bezirksversammlung Altona vom 20. Februar 2020 (Drucksache 21-0689):



<https://sitzungsdienst-altona.hamburg.de/bi/vo020.asp?SILFDNR=1002339>

### Kerngebiet und Projektgebiet

Das Kerngebiet von *freiRaum Ottensen* ergibt sich aus den im Beschluss der Bezirksversammlung genannten Straßenzügen der Bahrenfelder Straße, Ottenser Hauptstraße, Große Rainstraße, Spritzenplatz, Erzberger Straße, Stangestraße, Beetsweg sowie Am Felde (siehe Abb. 1, rote Markierung).



Abb. 1: Kerngebiet (rot) und Projektgebiet (blau umrandet)

© Kartengrundlage: FHH, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Da sich verkehrslenkende Maßnahmen auch auf die umliegenden Straßen auswirken, wurde das Projektgebiet von freiRaum Ottensen weiter gefasst (siehe Abb. 1, blaue Umrandung). Das Projektgebiet ist wie folgt abgegrenzt:

- Im Norden an der Behringstraße bzw. Barnerstraße
- Im Osten am Bahnhof Altona bzw. am Bahndamm
- Im Süden an der Veloroute 1 Klausstraße / Eulenstraße
- Im Westen an der Fischers Allee

## KERNERKENNTNISSE DER BETEILIGUNG UND ANALYSE

### Beteiligung

Um die Bedarfe der Ottenser\*innen zur Neu- und Umgestaltung in ein autoarmes Quartier abzufragen, startete 2021 ein breit angelegter Beteiligungsprozess. In den folgenden Beteiligungsformaten konnten sich interessierte **Bürger\*innen** aktiv einbringen und ihre Anmerkungen und Ideen gemeinsam diskutieren:

August 2021 Online-Dialog

November 2021 Aufsuchende Beteiligung der Gewerbetreibenden,  
Fokusgruppen mit mobilitätseingeschränkten  
Personen sowie mit Kindern und Jugendlichen

Dezember 2021 Informationsveranstaltung und Workshop I

Februar 2022 Informationsveranstaltung und Workshop II

Neben diesen punktuellen Formaten ist der **freiRaum Ottensen Beirat** ein wichtiger konstanter Baustein der Beteiligung, da er bis Projektende 2024 in seiner Funktion als Begleitgremium bestehen bleibt.

Das Planungsbüro ARGUS Stadt und Verkehr hat an den Workshops und einer Sitzung des Beirats teilgenommen und die Ergebnisse aller Beteiligungsformate bei der Entwicklung des Verkehrskonzepts berücksichtigt.

In dem vom Büro Urbanizers begleiteten Beteiligungsprozess zeigten sich eine überwiegend wohlwollende Einstellung gegenüber einer Verkehrsberuhigung des Quartiers sowie ein positives Feedback zu den Möglichkeiten der Beteiligung.

### Bestands- und Defizitanalyse

Parallel zu den Beteiligungsverfahren wurden der Bestand und die Defizite im Projektgebiet analysiert. Dem wurde sich über mehrere verschiedene Ansätze genähert:

- Raum- und Nutzungsanalyse: u.a. besonderen Einrichtungen und Orte, Erdgeschossnutzungen und Aufenthaltsqualität der (privaten) Hinterhöfe mit deren besonderen Anforderungen hinsichtlich Mobilität und öffentlichem Raum
- Soziodemografische Analyse: u.a. Bevölkerungs- und Wohnstrukturen

Dokumentation der Beteiligungsformate von freiRaum Ottensen:



[hamburg.de/altona/  
freiraumottensen/  
15826456/  
dokumentation-  
beteiligungsformate](https://hamburg.de/altona/freiraumottensen/15826456/dokumentation-beteiligungsformate)

Dokumentation der Bestands- und Defizitanalyse zu freiRaum Ottensen:

- Analyse der einzelnen Verkehrsmittel: u.a. Fußverkehr, Radverkehrsnetz, Fahrradparken, ÖPNV-Erschließung und -Nachfrage, Kfz-Erschließung, ruhender Kfz-Verkehr, Carsharing



<https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/16443522/stands-und-defizitanalyse/>

## Erkenntnisse

Aus der Beteiligung und der Analyse ergaben sich umfassende Erkenntnisse sowohl zu den Defiziten als auch zu besonderen Potenzialen, woraus später entsprechende Maßnahmen abgeleitet wurden.

Die **Kernerkenntnisse** sind:

- Die nutzbaren Gehwegbreiten sind unzureichend.
- Es besteht ein Freiraummangel. Das Pkw-Parken dominiert den Stadtraum.
- Die Bedingungen für den Radverkehr sind schlecht.
- Die Stadtplätze bieten besondere Potenziale.
- Die ÖPNV-Erreichbarkeit ist sehr gut.

Darüber hinaus ergaben sich **weitere Erkenntnisse** für das Projektgebiet oder Teilbereiche.

### Die nutzbaren Gehwegbreiten sind unzureichend

Aufgrund der kurzen Wege zum Erreichen zahlreicher Aktivitäten innerhalb des Quartiers, hat der Fußverkehr flächendeckend eine sehr hohe Bedeutung. Die Fußgängerfrequenz korreliert mit der Zentralität.

Gleichzeitig ist das Zufußgehen teilweise unkomfortabel oder umständlich. Die bauliche und/oder nutzbare Breite von Gehwegen sind im gesamten Betrachtungsraum (zu) schmal (siehe Abb. 2 ff). In Einzelsituationen ist auch die Verkehrssicherheit aufgrund unzureichender Sichtbeziehungen eingeschränkt. Kinder können sich daher nur eingeschränkt eigenständig durch das Quartier bewegen.

*„Zu Fuß Gehende brauchen mehr Raum, in dem sie sich sicher bewegen können“*

Bürger\*innenbeteiligung, Workshop am 4. Dezember 2021, Arbeitsgruppe 2: Rad- und Fußverkehr)



Abb. 2 und Abb. 3: Unzureichende bauliche Breite von Gehwegen.



Abb. 4 und Abb. 5: Nutzbare Breite von Gehwegen durch Sondernutzung eingeschränkt.

### **Es besteht ein Freiraumangel. Das Pkw-Parken dominiert den Stadtraum.**

Nahezu flächendeckend bietet die Urbanität der meisten Straßenräume einen attraktiven Rahmen. Allerdings sind diese Straßenräume vom ruhenden und teilweise auch vom fahrenden Kfz-Verkehr dominiert (siehe Abb. 6 ff). Der ruhende Kfz-Verkehr ist aus mehreren Gründen problematisch:

- Er nimmt viel Fläche in Anspruch, die anderen Nutzungen fehlt,
- stellt Barrieren dar und behindert Sichtbeziehungen bei Querungen und
- zieht Parksuchverkehr in die Straßen.



Abb. 6 und Abb. 7: Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Kfz-Verkehr



Abb. 8: Verkehrsbelastung auf dem Alma-Wartenberg-Platz

Abb. 9: Kfz-Durchgangsverkehr auf der Ottenser Hauptstraße

*„Ottensen braucht mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Dabei muss der öffentliche Raum sowohl ästhetischen als auch sozialen, funktionalen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden.“*

Bürger\*innenbeteiligung, Workshop am 4. Dezember 2021, Arbeitsgruppe 1: Aufenthaltsqualität und Nutzung öffentlicher Flächen)

### **Die Bedingungen für den Radverkehr sind schlecht.**

Für den Radverkehr stellen insbesondere die zahlreichen Kopfsteinpflasterstraßen im Projektgebiet eine sehr große Einschränkung des Nutzungskomforts dar. Auch die gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr und dem Busverkehr kann auf einzelnen Straßen als unangenehm wahrgenommen werden. Radfahrende weichen daher häufig unzulässigerweise auf die Gehwege aus (siehe Abb. 10 ff). Es kommt immer wieder zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf den Gehwegen sowie zwischen Rad- und Kfz-

Verkehr auf den Fahrbahnen, die auf die Bodenbeschaffenheit sowie den hohen Nutzungsanspruch auf engem Raum zurückzuführen sind.

Hinzu kommt, dass die Verbindungen durch das Projektgebiet teilweise umwegig sind. Es mangelt an attraktiven Achsen für den Radverkehr.

*„Fahrradfahren muss sicherer werden, auch für Verkehrsteilnehmer, die nicht auf dem Rad unterwegs sind“*

Bürger\*innenbeteiligung, Workshop am 4. Dezember 2021, Arbeitsgruppe 2: Rad- und Fußverkehr



Abb. 10 und Abb. 11: Unzureichende Radverkehrsinfrastruktur, Nutzungskonflikte

Abb. 12: Positivbeispiel hinsichtlich Befahrbarkeit: Geschnittenes Pflaster in der Zeißstraße

Eine besondere Situation ergibt sich am sogenannten Ottenser Kreuz (Kreuzung Ottenser Hauptstraße / Bahrenfelder Straße). Hier treffen eine Vielzahl unterschiedlicher Fuß- und Radverkehrsströme aufeinander. Die Vorrangsituation ist nicht für alle Verkehrsteilnehmer\*innen intuitiv zu erfassen. Für den Radverkehr besteht eine Verbindung über den Gehweg der Bahrenfelder Straße folgend. Diese wird allerdings nicht von allen Zufußgehenden erkannt. Insgesamt ist die Situation am Knotenpunkt sehr unübersichtlich. Schwerwiegende Konflikte können in der aktuellen Ausgestaltung des Kreuzungsbereichs nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme vermieden werden.



Abb. 13, Abb. 14 und Abb. 15: Unübersichtliche Situation am Ottenser Kreuz

Auch für den ruhenden Radverkehr sind die Bedingungen im Projektgebiet kritisch zu bewerten. Die Fahrradabstellmöglichkeiten sind quasi flächendeckend überlastet. Zudem wird das Fahrradparkangebot nicht nach Nutzergruppen wie Kurzzeitparkern, Dauerparkern oder Lastenrädern differenziert. Dies führt dazu, dass „wild“ geparkt wird (siehe Abb. 16 ff), was wiederum Nutzungskonflikte insbesondere mit dem Fußverkehr zur Folge hat.



Abb. 16, Abb. 17 und Abb. 18: Mangel an adäquaten Abstellmöglichkeiten für Radfahrende

## Die Stadtplätze bieten besondere Potenziale.

*Aufwertungsbedarfe: Bei der Umgestaltung müssen auch die bestehenden Plätze mitbedacht werden. Besondere Aufwertungsbedarfe bestehen hinsichtlich des Bahnhofsvorplatzes, des Alma-Wartenberg-Platzes und des Spritzenplatzes. An der Ecke Am Felde und der Erzbergerstraße könnte ein neuer öffentlicher Platz entstehen.*

*Es wurde der Wunsch nach einem neuen Spielplatz Bei der Reitbahn formuliert. Auch ein Wasserspielplatz ist denkbar.*

Bürger\*innenbeteiligung, Workshop am 4. Dezember 2021

Die nutzbaren Freiflächen der meisten Stadtplätze im Projektgebiet sind besondere Anziehungspunkte. Insbesondere bieten die Plätze direkten Sonnenschein, besonders in der dunklen Jahreshälfte im Gegensatz zu den meist engen Straßenräumen (siehe Abb. 19). Die einzelnen Plätze haben dabei unterschiedliche Charaktere und Nutzungen und könnten in Zukunft unterschiedliche Aufgaben übernehmen.



Abb. 19: Menschen halten sich gerne in der Sonne auf. In den Wintermonaten kommt diese aufgrund der dichten Bebauung aber nur an wenigen Stellen durch.

Abb. 20: Platz an der Reitbahn: Freiraum von parkenden Kfz umschlossen.

Die einzelnen Plätze besitzen heute unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten. Wie die Straßenräume sind die Ränder der Plätze oft durch ruhenden und fahrenden Kfz-Verkehr geprägt (siehe Abb. 20).

## Die ÖPNV-Erreichbarkeit ist sehr gut.

Das Projektgebiet ist durch den Bahnhof-Altona an den Fern- und Regionalverkehr angebunden. Neben dem S-Bahnhof-Altona wird Ende 2022 der S-Bahnhof Ottensen eröffnet.

Außerdem tangieren und durchfahren das Gebiet mehrere Buslinien, darunter die Metrobuslinien 2 und 16 (siehe Abb. 21). Insgesamt ergibt sich damit eine sehr gute ÖPNV-Anbindung.



Abb. 21: Buslinien im Projektgebiet.

Gleichzeitig ergeben sich auf den Buslinien Probleme durch die engen Straßenräume, die kurvigen Linienverläufe und Konflikte mit anderen Nutzungen. Hervorzuheben ist dabei die Situation am Alma-Wartenberg-Platz, der im Norden, Westen und Süden vom Linienbusverkehr umfahren wird und dabei drei Kurven mit entsprechenden Schleppekurven durchfährt. Gleichzeitig haben die Haltestellen in der Nähe des Alma-Wartenberg-Platzes mit täglich über 1.000 Ein- und Asteiger\*innen eine sehr hohe Bedeutung für die Quartierserschließung.



Abb. 22 und Abb. 23: Linienbusverkehr am Alma-Wartenberg-Platz

*Der ÖPNV-Anschluss des Projektgebiets wird als gut eingeschätzt. Die Beteiligten betonten, dass die ÖPNV-Anbindung des Projektgebiets durch Busse erhalten bleiben muss.*

Bürger\*innenbeteiligung, Workshop am 4. Dezember 2021

### Weitere Erkenntnisse für das Projektgebiet oder Teilbereiche

Neben den genannten Kernerkenntnissen haben sich aus der Beteiligung sowie der Analyse zahlreiche weitere Erkenntnisse ergeben, von denen nachfolgend die relevantesten genannt werden.

- Nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten sind nur punktuell vorhanden. Der „ruhende Fußverkehr“ findet insgesamt zu wenige Angebote vor.
- In vielen Straßen mangelt es an Grün. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der globalen Erwärmung und deren Folgen (Hitzewellen, Starkregenereignisse) problematisch.
- In der Straße Am Sood wird beidseitig geparkt, so dass die verbleibende Fahrgassenbreite nicht für breite (Rettungs-)Fahrzeuge ausreicht.
- Im Hohenesch bestehen ein (subjektiv) hohes Kfz-Durchgangsverkehrsaufkommen und hohe Fahrgeschwindigkeiten von den Parkhäusern zum übergeordneten Straßennetz.
- Die Zeißtwiete ist von Kfz-Verkehr freigehalten, stellt aber keinen erkennbaren Mehrwert für die Nachbarschaft dar.
- An der Ausfahrt von der Bahrenfelder Straße zur Barnerstraße besteht kein Vorbeifahrtstreifen und/oder Aufstellstreifen für den Radverkehr.
- Die (Spiel-)Plätze bieten keine besonderen Elemente für Jugendliche.
- Die Reduzierung der privat genutzten Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum wurde bei der Bürger\*innenbeteiligung kontrovers diskutiert.
- Das Angebot an stationsgebundenem Carsharing liegt deutlich unter dem Potenzial.



Abb. 24: Teilweise mangelt es an nichtkommerziellen Sitzgelegenheiten



## VIER KONZEPTVARIANTEN

### Basismaßnahmen

Aus den Kernerkenntnissen der Beteiligung und Analyse wurden vier Konzeptvarianten mit unterschiedlichen Schwerpunkten entwickelt. Dabei wurden Basismaßnahmen definiert, die in allen vier Varianten enthalten sind. Dies sind u.a.:

- Nebennutzungen statt Pkw-Parken: Durch eine Verlagerung der vielfältigen Nutzungen von den Gehwegen auf den Fahrbahnrand ist auf den Gehwegen deutlich mehr Fläche für den Fußverkehr nutzbar.
- Mehr nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten: Durch über das gesamte Projektgebiet verteilte Sitzgelegenheiten haben Menschen, die nicht gut zu Fuß sind, die Möglichkeit regelmäßig zu verschlafen.
- Punktuelle Maßnahmen im Projektgebiet: Durch Bordabsenkungen, Freihalten von Sichtbeziehungen an Querungsstellen und beheben von Engstellen für den Fußverkehr wird die Begehbarkeit verbessert.
- Gute Radverkehrsbedingungen: Verbesserung der Befahrbarkeit auf den zentralen Quartiersachsen und wichtigen Radverkehrsverbindungen
- Zielgruppenspezifische Fahrradparkangebote: Es werden zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet, spezifisch für die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzergruppen.
- Kfz-Erreichbarkeit: Die Erreichbarkeit größerer öffentlicher Parkieranlagen und der Kfz-Stellplätze auf Privatgrund sowie das Laden und Liefern müssen gewährleistet sein, ggf. räumlich, zeitlich oder für bestimmte Nutzergruppen beschränkt.

## Variante A: Minimierter Eingriff

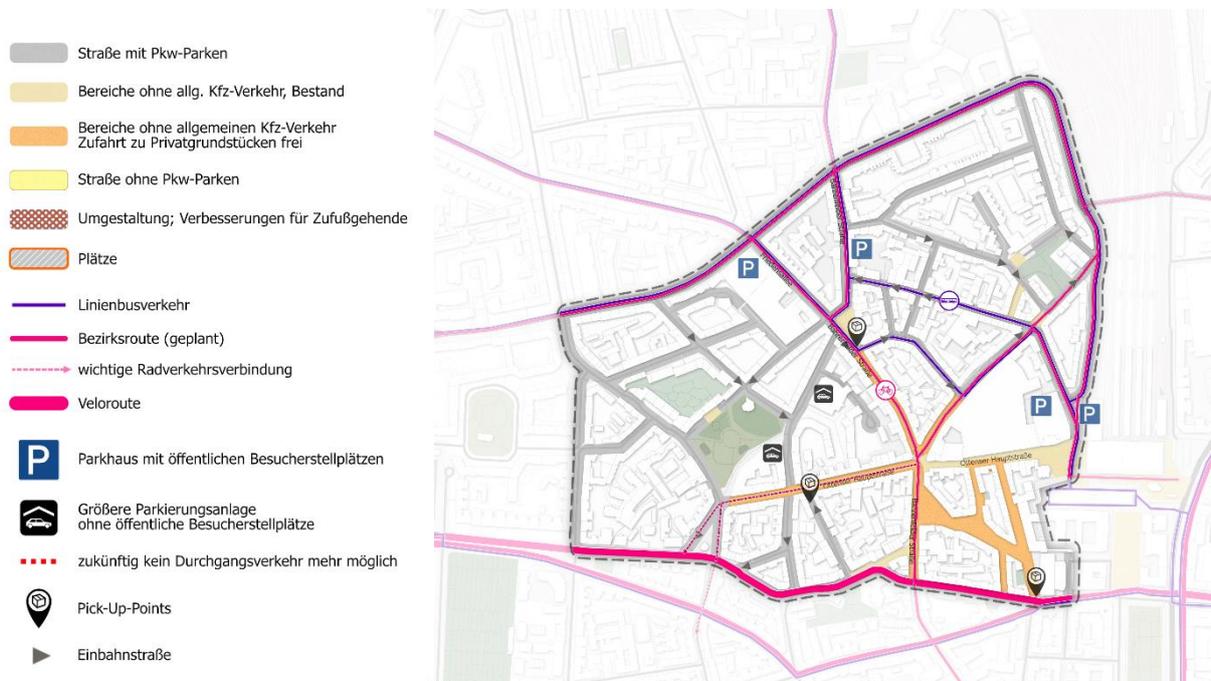


Abb. 25: Variante A: Minimierter Eingriff

## Grundgedanken und Herleitung

Diese Variante setzt den Fokus entsprechend dem Beschluss der Bezirksversammlung Altona auf das Kerngebiet, da in diesem der Großteil der oben beschriebenen Probleme und Konflikte geballt auf engem Raum auftreten.

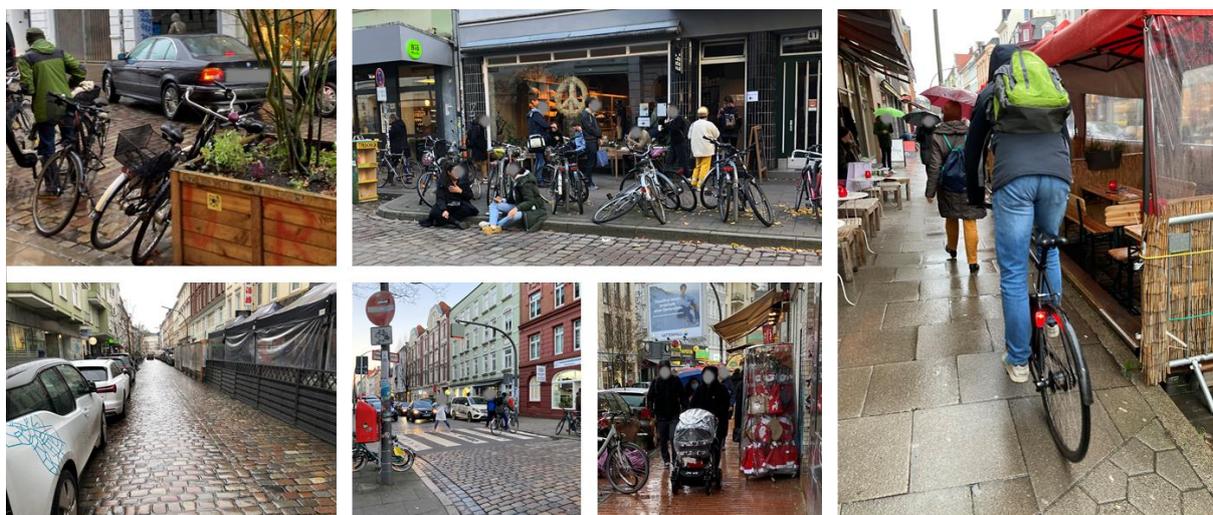


Abb. 26: Collage der vielfältigen Nutzungsansprüche und -konflikte im Kerngebiet

### Beschreibung der Konzeptvariante

- Allgemeiner Kfz-Verkehr:  
Im Kerngebiet ausgeschlossen, ausgenommen ist Kfz-Verkehr mit besonderem Bedarf<sup>1</sup>.  
Im Projektgebiet uneingeschränkt möglich.
- Durchgangsverkehr: Nord-Süd-Verbindungen für Anlieger\*innen noch möglich (über Große Brunnenstraße).
- Liefern und Laden: Im Kerngebiet nur zeitlich beschränkt möglich, Pick-Up-Points werden am Rand des Kerngebiets eingerichtet.
- ÖPNV: Keine Veränderung zum Bestand.
- Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Kerngebiet.
- Aufenthaltsbezogener Umbau der Ottenser Hauptstraße
- Fahrradfreundlicher Umbau der Bahrendfelder Straße

<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
- Klare Prioritätensetzung auf das Kerngebiet	- Möglicherweise zu geringe Benefits für die Wohnbevölkerung im Projektgebiet

### Offene Fragen

- Straßenverkehrsrechtliche Regelung
- Verkehrslenkende Maßnahmen im übrigen Kerngebiet sowie außerhalb des Kerngebiets
- Buslinienverläufe
- Technische Lösung der Durchfahrtssperren

<sup>1</sup> Laut Beschluss der BV Altona vom 20.02.2020 ist Taxen, Anliegenden mit eigenem Stellplatz, Lieferverkehren, Bau- und Handwerkerfahrzeugen sowie Menschen mit Behinderungen die Einfahrt ins Gebiet zu ermöglichen.

## Variante B: Fokus Radverkehr

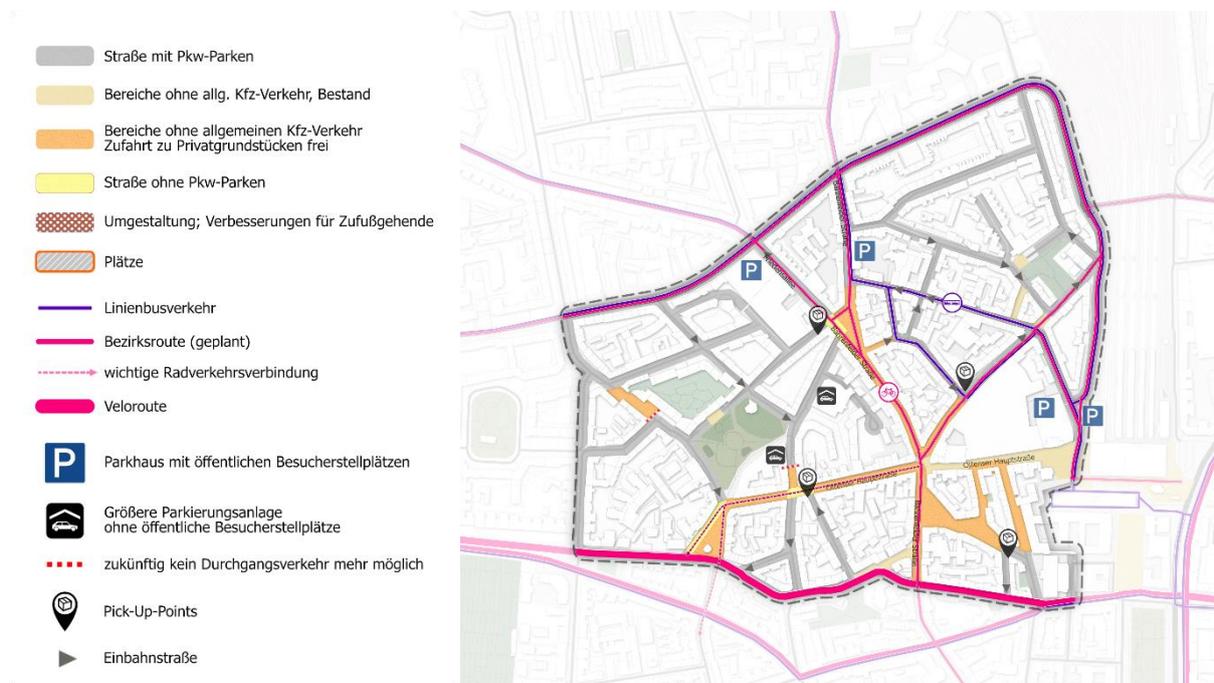


Abb. 27: Variante B: Fokus Radverkehr

### Grundgedanken und Herleitung

Der Grundgedanke dieser Variante ist die Schaffung einer besonders hohen Radverkehrsqualität im Quartier. Durch die Regulierung der Zufahrt ins Kerngebiet reduziert sich der motorisierte Individualverkehr deutlich. Dadurch ist Platz zur Ausgestaltung mehrerer Radverkehrsrouten, die über die angedachten Bezirksroutenführung (des Entwurfs des Radverkehrskonzepts Altona) hinausgehen. Insbesondere soll eine Ost-West-Verbindung über die Ottenser Hauptstraße geschaffen werden und die Verbindung zum Lessing-Tunnel herstellen. Eine besondere Bedeutung spielt dabei die Verbesserung der Fahrbahnoberflächen (vgl.

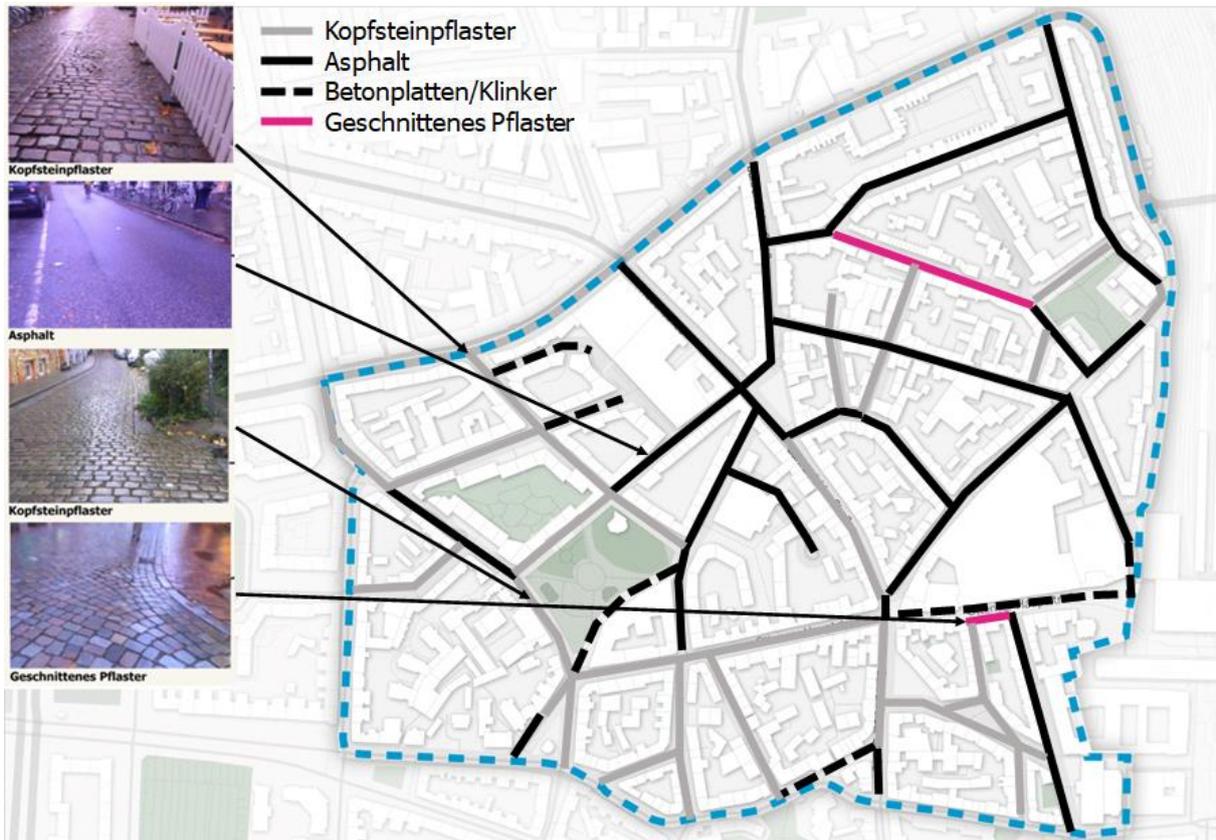


Abb. 28).

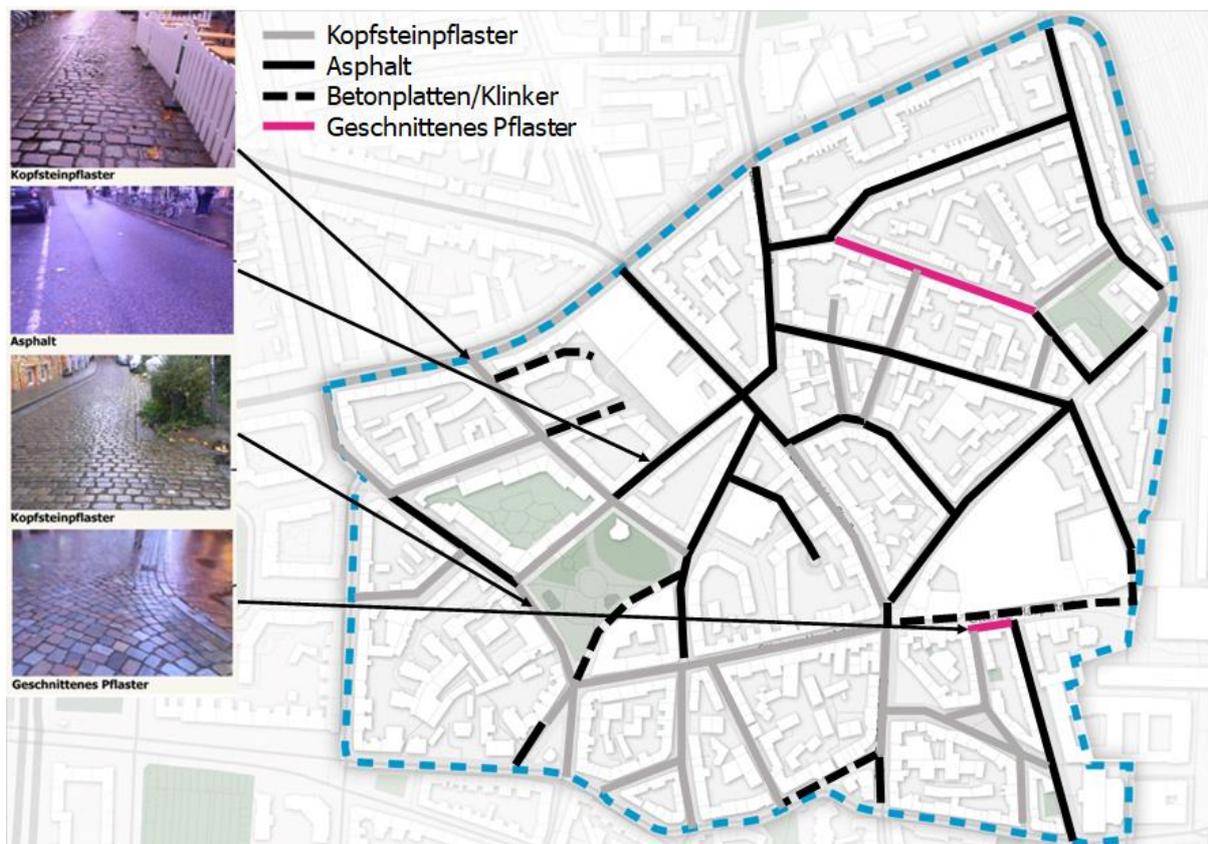


Abb. 28: Fahrbahnoberflächen im Projektgebiet.

### Beschreibung der Konzeptvariante

- Allgemeiner Kfz-Verkehr:  
Im Kerngebiet ausgeschlossen, ausgenommen ist Kfz-Verkehr mit besonderem Bedarf.  
Im Projektgebiet uneingeschränkt möglich.
- Durchgangsverkehr im Projektgebiet kann unterbunden werden (ist in eigenen teils räumlichen Konzepten auszuformulieren)
- Liefern und Laden: Pick-Up-Points am Rand des Kerngebiets einrichten. Einfahrt ins Kerngebiet nur vormittags möglich.
- ÖPNV: Kein Linienbusverkehr auf der Bezirksroute Bahrenfelder Straße – geringfügige Verlegung der Linienführung in das Osterkirchenviertel und Verlagerung einzelner Linien auf die umliegenden Hauptverkehrsstraßen
- Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Kerngebiet.
- Fahrradgerechter Umbau der Ottenser Hauptstraße, der Bahrenfelder Straße und der Großen Rainstraße sowie verbindender Abschnitte zur Eulenstraße und zum Lessingtunnel
- Schaffung einer hohen Oberflächenqualität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radverkehrsbedingungen werden deutlich verbessert</li> <li>- Reduzierung der Konflikte auf den Gehwegen durch unzulässigerweise dort fahrenden Radverkehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kaum Verbesserungen für die Bereiche außerhalb der Ottenser Hauptstraße – Bahnenfelder Straße – Alma-Wartenberg-Platz vorgesehen</li> <li>-</li> </ul>

### Offene Fragen

- Straßenverkehrsrechtliche Regelungen der Straßen ohne allgemeinen Kfz-Verkehr, aber mit eigener Fahrgasse für den Radverkehr
- Verkehrslenkende Maßnahmen im übrigen Kerngebiet sowie außerhalb des Kerngebiets
- Umsetzbarkeit der konzeptionierten Änderung der Buslinienverläufe
- Vereinbarkeit von radverkehrsfreundlichen Oberflächen und Belangen des Denkmalschutzes (insbesondere in der Ottenser Hauptstraße)
- Technische Lösung der Durchfahrtssperren

### Variante C: Freiraumbedarfe erfüllen

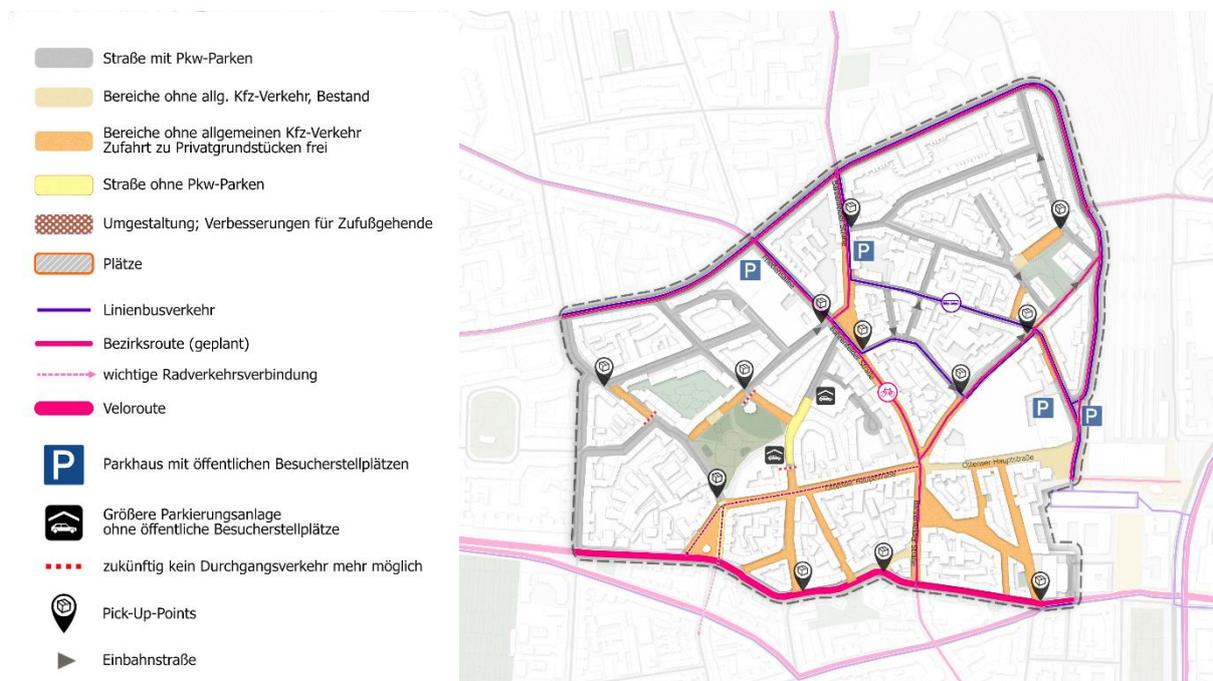


Abb. 29: Variante C: Freiraumbedarfe erfüllen

### Grundgedanken und Herleitung

Der Freiraumanspruch ist grundlegendes Motiv für diese Variante. In Ottensen gibt es vergleichsweise geringe Wohnungsgrößen und die privaten Freiflächen (bspw. in Hinterhöfen) haben oft eine schlechte Aufenthaltsqualität und sind kaum zum Spielen oder Begegnen nutzbar. Daraus ergibt sich ein besonderer Bedarf für eine hohe Freiraumqualität im öffentlichen Stadtraum. Das betrifft das gesamte Projektgebiet, überall dort wo Wohnumfeldqualitäten fehlen, und nicht nur das Kerngebiet. Daher sieht diese Konzeptvariante mehrere kleine autofreie Inseln im gesamten Projektgebiet vor.



Abb. 30 und Abb. 31: Variante C: Die Hinterhöfe bieten oft keine Aufenthaltsqualität.

### Beschreibung der Konzeptvariante

- Allgemeiner Kfz-Verkehr:  
Im Kerngebiet ausgeschlossen, ausgenommen ist Kfz-Verkehr mit besonderem Bedarf.  
Im Projektgebiet abschnittsweise ausgeschlossen zur einfacheren und sichereren Zugänglichkeit von Platzflächen, Einrichtung von Freiflächenangeboten in Wohnumfeldern oder Erleichterung der Nahmobilität in wichtigen Stadträumen (vergleichbar mit Superblocks in Barcelona oder Wohnstraßen in Amsterdam-De Pijp)
- Durchgangsverkehr: Wird im gesamten Projektgebiet weitgehend unterbunden.
- Liefern und Laden: Pick-Up-Points am Rand des Kerngebiets einrichten. Einfahrt ins Kerngebiet nur vormittags möglich.
- ÖPNV: geringfügige Verlegung der Linienführung im Umfeld des Alma-Wartenberg-Platzes und Verlagerung einzelner Linien auf die umliegenden Hauptverkehrsstraßen
- Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Kerngebiet.

Stärken	Schwächen/Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gewinn an Stadtraumqualität im Kerngebiet und zusätzlich flächenhaft naherreichbare, qualitativ hochwertige Freiräume</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkere Reduzierung des ruhenden Kfz-Verkehrs → Gefahr der Zunahme des Parksuchverkehrs, Falschparkens sowie der Verdrängung in Nachbarquartiere</li> </ul>

### Offene Fragen

- Straßenverkehrsrechtliche Regelung
- Verkehrslenkende Maßnahmen im übrigen Kerngebiet sowie außerhalb des Kerngebiets
- Buslinienverläufe
- Technische Lösung der Durchfahrtssperren

### Variante D: Plätze und Verbindungen

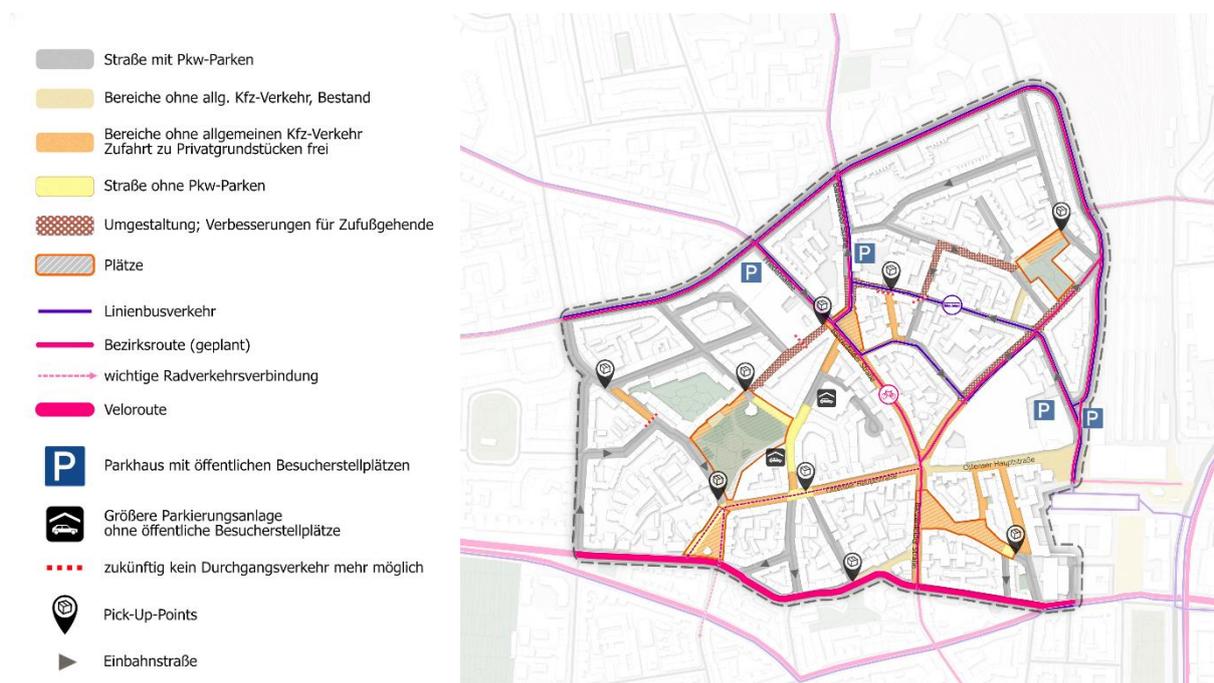


Abb. 32: Variante D: Schwerpunkte Plätze und Verbindungen

### Grundgedanken und Herleitung

Ottensen ist geprägt von dichter Bebauung und engen Straßenräumen, was einen hohen Grad an Verschattung nach sich zieht. Menschen halten sich im Freien gerne in der Sonne auf und Plätze können diese sonnigen Orte bieten. Ottensen verfügt über ein hervorra-

gendes Potenzial von öffentlichen Freiflächen, die heute jedoch oft von Verkehrsfunktionen überbeansprucht werden. Darüber hinaus liegen die Plätze meist am Übergang zwischen Wohn- und Geschäftsstraßen und können daher gut genutzt werden, um Eingangsbereiche in einen Stadtteil zu markieren, wo der Autoverkehr sich unterordnen muss. Neben den Plätzen selbst werden auch die Verbindungen zwischen diesen aufgewertet und attraktiviert.

### Beschreibung der Konzeptvariante

- Allgemeiner Kfz-Verkehr:  
Im Kerngebiet ausgeschlossen, ausgenommen ist Kfz-Verkehr mit besonderem Bedarf.  
Im Projektgebiet abschnittsweise ausgeschlossen (außer besondere Bedarfe). Auswahl der autofreien und auto-reduzierten Bereiche erfolgt dort, wo Stadtplätze liegen, und dort, wo die Plätze miteinander verbunden sind
- Durchgangsverkehr: Wird im gesamten Projektgebiet weitgehend unterbunden.
- Liefern und Laden: Pick-Up-Points am Rand des Kerngebiets einrichten. Einfahrt ins Kerngebiet nur vormittags möglich.
- ÖPNV: noch offen, zumindest jedoch voraussichtlich Reduzierung der Linien innerhalb des Quartiers
- Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Kerngebiet.
- Alma-Wartenberg-Platz wird an zwei Seiten autofrei.
- Platz bei der Reitbahn wird an einer Seite autofrei.
- Erzberger-Platz wird an zwei Seiten autofrei.
- Verbindungen der Plätze werden aufgewertet (Ausreichende Gehwegbreiten, sichere Querungsmöglichkeiten, weitgehend ohne allgemeinen Kfz-Verkehr).

Stärken	Schwächen/Herausforderungen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktive und dezentrale Freiräume</li> <li>- Hoher sozialer Gebrauchswert</li> <li>- Ermöglichung von attraktiven Rundläufen (wohingegen die für das „Bummeln“ interessanten Straßen heute eher sternförmig verlaufen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärkere Reduzierung des ruhenden Kfz-Verkehrs → Gefahr der Zunahme des Parksuchverkehrs, Falschparkens sowie der Verdrängung in Nachbarquartiere</li> </ul>

### Offene Fragen:

- Straßenverkehrsrechtliche Regelung
- Verkehrslenkende Maßnahmen im übrigen Kerngebiet sowie außerhalb des Kerngebiets
- Buslinienverläufe
- Technische Lösung der Durchfahrtssperren



### **Beschluss des Hauptausschusses der Bezirksversammlung Altona**

Nach der Vorstellung der Konzeptvarianten im Verkehrsausschuss, wurden diese in den Fraktionen und erneut im Ausschuss diskutiert. Auf dieser Grundlage hat der Hauptausschuss am 14. April 2022 stellvertretend für die Bezirksversammlung Altona einen Beschluss gefasst, in dem die einzelnen Konzeptvarianten kommentiert und Grundsätze für das Verkehrskonzept festgesetzt wurden. Auf Grundlage dieses Beschlusses wurde die Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts freiRaum Ottensen – das autoarme Quartier ausgearbeitet.

Beschluss des Hauptausschusses vom 14. April 2022 (Drucksache 21-2982B):



<https://sitzungsdienst-altona.hamburg.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=1038248>

## VORZUGSVARIANTE DES VERKEHRSKONZEPTS

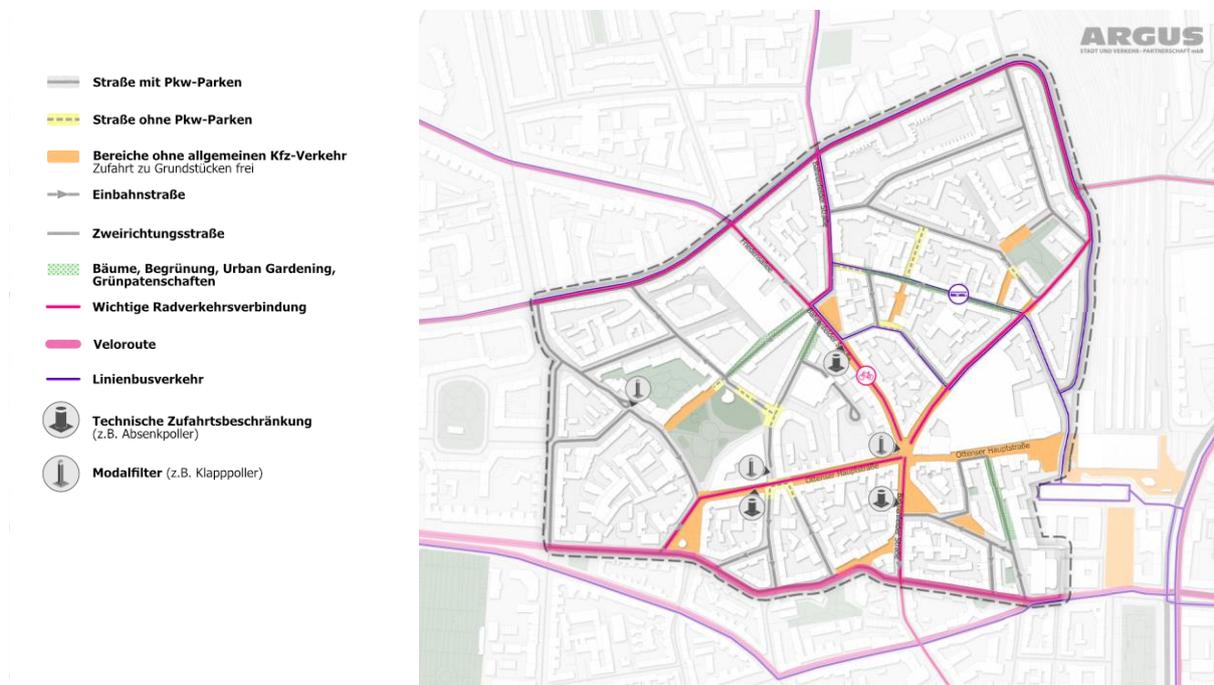


Abb. 33: Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts

Aufbauend auf die im Februar 2022 vorgestellten vier Konzeptvarianten, der begleitenden Bürger\*innenbeteiligung, der Rückmeldung des freiRaum Ottensen Beirats und der politischen Debatte, wurde die Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts erarbeitet.

Aus diesen Formaten ergab sich eine breite Unterstützung für eine Ausweitung der autofreien Zonen, auch über das Kerngebiet hinaus, sowie für die Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs. Dabei soll eine grundsätzliche Erreichbarkeit des Quartiers gewährleistet bleiben. Der Busverkehr soll im Quartier verbleiben und Aufenthalt sowie Fuß- und Radverkehr deutlich gestärkt werden.

Kern des Konzepts ist es, den zentralen Bereich des Projektgebiets für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu sperren. Für die Bereiche ohne allgemeinen Kfz-Verkehr wird dabei folgende Beschilderung vorgeschlagen:

- Fahrradstraße (Bahrenfelder Straße<sup>2</sup> und Große Rainstraße<sup>3</sup>) bzw. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich + Verbot für Kraftfahrzeuge (Ottenser Hauptstraße<sup>4</sup> und Bahrenfelder Straße<sup>5</sup>)
- Anlieger\*innen dürfen von 23-11 Uhr einfahren (genaue Uhrzeiten sind noch abzustimmen)

<sup>2</sup> Zwischen Barnerstraße und Ottenser Hauptstraße.

<sup>3</sup> Zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße.

<sup>4</sup> Zwischen Bahrenfelder Straße und Bei der Reitbahn.

<sup>5</sup> Zwischen Ottenser Hauptstraße und Spritzenplatz.



- Taxen, MOIA und Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung (z.B. Anlieger\*innen mit privaten Stellplätzen) frei.

Es wird empfohlen, die Zufahrtregelung durch technische Absicherungen wie bspw. Absenkpoller abzusichern. Hierzu arbeitet die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende derzeit an einer einheitlichen technischen Lösung für Hamburg.

Im weiteren Projektgebiet entstehen mehrere kleinere „Inseln“ ohne allgemeinen Kfz-Verkehr, z.B. auf den größeren Plätzen, um wohnortnah Freiräume für die direkte Nachbarschaft zu schaffen. Die Verbindungen zwischen diesen „Inseln“ werden, z.B. durch Begrünung und Querungshilfen, attraktiver gestaltet. Die nutzbaren Gehwegbreiten werden – wo möglich – baulich erweitert und durch geeignete Maßnahmen von sonstigen Nutzungen freigehalten, um eine möglichst barrierefreie Gestaltung zu erreichen. Dazu werden die freizuhaltenden Gehwegbreiten durch klare bauliche Kennzeichnungen markiert.

Grundgedanke der Kfz-Erschließung sind mehrere Erschließungsschleifen, so dass der Kfz-Durchgangsverkehr durch das Projektgebiet verhindert wird.

Die Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts bildet die Grundlage für die weiteren Umsetzungsschritte des Projektes, die nach dem Beschluss initiiert werden sollen:

- Objektplanung westlichen Ottenser Hauptstraße
- Objektplanung der Bahrenfelder Straße  
sowie die Planung und möglichst frühzeitige Umsetzung kleinerer Einzelmaßnahmen im gesamten Projektgebiet

Das Konzept wurde am 2. Mai 2022 im Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung Altona öffentlich vorgestellt und nach einer öffentlichen Anhörung am 25. Mai 2022 von der Bezirksversammlung Altona beschlossen sowie die weiteren Arbeitsschritte und Prüfaufträge festgelegt.

Beschluss der Bezirksversammlung Altona vom 25. Mai 2022 (Drucksache 21-3124B):



<https://sitzungsdienst-altona.hamburg.de/bi/to010.asp?SILFDNR=1002863>

## WAS ÄNDERT SICH FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSTEILNEHMER\*INNEN?

### Aufenthalt und Fußverkehr

Entsprechend der o.g. Erkenntnisse sieht das Konzept eine Stärkung des Freiraums im zentralen Projektgebiet, auf den Plätzen und deren Verbindungen vor. Die Ottenser Hauptstraße (Bahrenfelder Straße bis Bei der Reitbahn) und die Bahrenfelder Straße (Alma-Wartenberg-Platz bis Spritzenplatz) sowie die Große Rainstraße (Bahrenfelder Straße bis Kleine Rainstraße) werden mittags bis abends vom allgemeinen Kfz-Verkehr freigehalten, unterstützt durch technische Absicherungen wie bspw. Absenkpoller. Am Alma-Wartenberg-Platz, dem Platz Bei der Reitbahn sowie dem Erzberger-Platz wird die Aufenthaltsqualität erhöht, indem diese teilweise vom ruhenden Kfz-Verkehr befreit und mit zusätzlicher Stadtmöblierung versehen werden. Im übrigen Straßennetz werden Querungssituationen für den Fußverkehr verbessert und die Qualität der Stadträume durch Begrünung erhöht. Die Aufenthaltsqualität im gesamten Projektgebiet profitiert zudem von der generellen Reduzierung des fahrenden Kfz-Verkehrs.



Abb. 34: Maßnahmen Aufenthalt und Fußverkehr

Die Bespielung der Freiräume ergibt sich im Zusammenspiel dreier Säulen, die sich gegenseitig ergänzen und zu einem optimalen gemeinsamen Gesamtgefüge in einem bunten Stadtteil zusammensetzen (vgl. Abb. 35 ff):

- Öffentliche Hand: Grundangebot an Begrünung (Bäume, Versickerungsflächen) und nichtkommerziellen Sitzgelegenheiten, verteilt über das Projektgebiet
  - Bürgerschaftliches Engagement, z.B. durch Urban Gardening und Flächenpatenschaften
  - Privatwirtschaftlich genutzte Flächen, z.B. für Außengastronomie und Geschäftsauslagen, aber auch für Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang oder Pflanzkübel im Übergangsbereich zwischen Bebauung und Straßenraum.
- Für die Flächen für Außengastronomie wird dabei von einem ähnlichen Umfang wie im Bestand ausgegangen.



Abb. 35, Abb. 36 und Abb. 37: Beispiele für kommerzielle und nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten, Aufenthaltsflächen und Begrünung im Amsterdamer Stadtteil De Pijp.

Durch die Maßnahmen ist zu erwarten, dass die Menschen sich häufiger im öffentlichen Raum aufhalten werden. Insbesondere Kinder können sich sicherer und selbstständiger durch das Quartier bewegen. Die Umsetzung kann damit einen Beitrag leisten, den nachbarschaftlichen Zusammenhalt zu stärken und die Identifikation der Bewohner\*innen mit ihrem Quartier zu erhöhen. Ein weiterer Vorteil ist die Erhöhung der Resilienz gegenüber Starkregenereignissen und Hitzewellen.

Im Rahmen der nächsten Arbeitsschritte wird das Bezirksamt Altona die Umsetzbarkeit von Sitzgruppen und Grüninseln in den Abschnitten der zu planenden Bauvorhaben prüfen. Bezüglich der Begrünung wären für die einzelnen Standorte die Leitungssituation und das Versickerungspotenzial zu ermitteln. Im Bedarfsfall wäre entsprechendes Speicherpotenzial einzuplanen, um ein langsames Versickern zu ermöglichen.

## Radverkehr

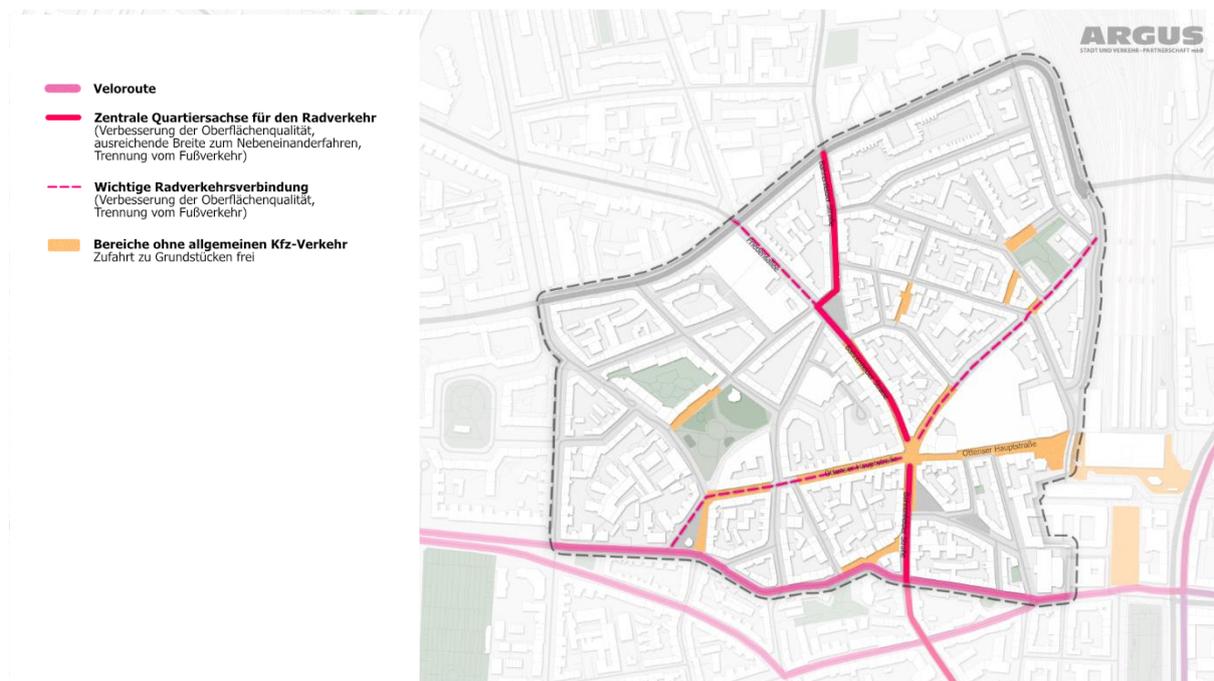


Abb. 38: Zentrale Quartiersachse und wichtige Radverkehrsverbindungen im Projektgebiet.

Die Routen mit erhöhter Nachfrage werden in hoher Qualität ausgestaltet. Insbesondere im Kerngebiet wird der Kfz-Verkehr reduziert, so dass der Radfahrkomfort auf der Fahrbahn erhöht wird.

Die Bahrenfelder Straße wird als zentrale Quartiersachse für den Radverkehr auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Barnerstraße und Ottenser Hauptstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Oberflächenqualität wird verbessert, die Trennung vom Fußverkehr bleibt erhalten, auf weiten Abschnitten erfolgt eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs, die zukünftige Fahrbahn wird ausreichend breit zum Nebeneinanderfahren. Die Fahrradstraße führt anschließend in die Große Rainstraße bis zur Kreuzung Kleine Rainstraße.

Auf den weiteren wichtigen Radverkehrsverbindungen im Projektgebiet wird ebenfalls eine Verbesserung der Oberflächenqualität unter Beibehaltung der Trennung vom Fußverkehr angestrebt.

### Fahrradparken

In den Beteiligungsformaten kam insbesondere der Wunsch nach *mehr* Fahrradabstellmöglichkeiten zum Ausdruck. Fahrradparken soll aber nicht nur ausreichend dimensioniert, sondern auch möglichst diebstahlsicher, witterungsgeschützt, zielnah und komfortabel erreichbar sein. Bewohner\*innen, Beschäftigte, Kund\*innen des Einzelhandels und der Gastronomie, Schüler\*innen und Eltern von Kita-Kindern haben dabei spezifische Schwerpunkte hinsichtlich ihrer Ansprüche an das Fahrradparken.

Im gesamten Projektgebiet werden bisher für das Kfz-Parken genutzte Flächen frei gemacht und für das Fahrradparken ausgestattet.

Für das wohnungsbezogene Parken sind Kleingehäuse zu prüfen. Hier ist ein flächendeckender Bedarf gegeben. Für Gastronomie und Freizeit sind Anlehnbügel die bevorzugte Wahl. An städtebaulich geeigneten Standorten können Doppelstock-Paletten in Betracht gezogen werden. Es sind Parkplätze für Lastenräder und dreirädrige Fahrräder sowie Anhänger in angemessenem Umfang zu berücksichtigen (z.B. jeder 20. Platz).

Eine genaue Quantifizierung des jeweiligen Bedarfs ist dabei nicht möglich. Vorgeschlagen wird daher eine schrittweise Ausdehnung des Angebots und erforderlichenfalls eine Nachsteuerung. Dabei können auch flexible Angebote zur Erprobung der Nachfrage und Akzeptanz zum Einsatz kommen (z.B. transportable „Fahrradflunder“, vgl. Abb. 39 f).



Abb. 39: Modell Fietshangar. Quelle: Ausstattungselemente. Foto: Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, 2021

Abb. 40: „Fahrradflunder“. Foto: Fietsvlonders.nl

Durch die Maßnahmen ist zu erwarten, dass die Nutzung von Fahrrädern erhöht werden kann. Dies gilt insbesondere für hochwertige Fahrräder mit einem hohen Nutzungskomfort, für Pedelecs und Lastenräder. Hierdurch wird ein Beitrag geleistet, den Pkw-Besitz der Bewohner\*innen sowie den MIV-Anteil des Zielverkehrs weiter zu reduzieren. Die Schaffung der zentralen Quartiersachse sowie der deutliche Aufwertung der wichtigen Radverkehrsverbindungen wird eine entsprechende Wirkung über das Projektgebiet hinaus entfalten.

## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Bushaltestellen im Umfeld des Alma-Wartenberg-Platzes haben mit täglich über 1.000 Ein- und Aussteiger\*innen eine hohe Bedeutung für die ÖPNV-Erschließung des Projektgebiets. Gleichzeitig bestehen Konflikte mit der Aufenthaltsqualität im Bereich des Alma-Wartenberg-Platzes und auch der Fahrkomfort für Fahrpersonal und -gäste ist durch die aufeinanderfolgenden Kurvenfahrten eingeschränkt.

Grundsätzlich wird der Linienbusverkehr als wichtiger Teil des Umweltverbunds weiterhin durch das Projektgebiet geführt werden. Dies ist bei den Beteiligungsformaten deutlich zum Ausdruck gekommen.

Im Rahmen der nächsten Arbeitsschritte wird das Bezirksamt Altona eine Verringerung der Belastung durch den Busverkehr im Gebiet, bei gleichbleibender Erreichbarkeit des Projektgebiets prüfen, z.B. indem die Buslinienführung durch das Quartier angepasst und/oder die Anzahl der Fahrten durch das Quartier reduziert wird. Die geeigneten Möglichkeiten müssen noch mit den zuständigen Verkehrsbetrieben vertieft und abgestimmt werden.

Eine weitere noch vertieft zu prüfende Möglichkeit für eine kleinräumige Verlegung der Buslinien wäre, diese über die Straße Am Sood zu führen. Die Linie 16 in Fahrtrichtung Bahnhof Altona könnte dabei nicht mehr über die Friedensallee fahren, so dass eine Verlegung auf die Barnerstraße und Scheel-Plessen-Straße erfolgen könnte. Für die Linienbusführung über die Straße Am Sood wäre der Straßenraum neu zu organisieren und die Fahrbahn zu asphaltieren.

*„Befürwortet wurde insbesondere eine Reduzierung des Busverkehrs entlang des Alma-Wartenberg-Platzes, da so die Aufenthaltsqualität des Platzes deutlich erhöht werden kann“*

Bürger\*innenbeteiligung, Zusammenfassung der Ergebnisse aus der 2. Informationsveranstaltung und Workshop

Sollte keine Anpassung der Linienbusführung möglich sein, würde die Verkehrsführung weiterhin über den Alma-Wartenberg-Platz führen, wo sich dann aber entsprechend weniger Spielraum für eine gestalterische Aufwertung ergeben würde. Zu prüfen wäre dann, ob eine Reduzierung der Linienfrequenz möglich und sinnvoll ist.

Durch die Eröffnung des S-Bahnhof Ottensens sowie der Einrichtung einer Bushaltestelle in der Scheel-Plessen-Straße ist zu erwarten, dass auch bei einer Verringerung der Fahrten durch das Projektgebiet weiterhin eine überdurchschnittliche ÖPNV-Anbindung gegeben ist. Die Auswirkungen sind nach Umsetzung der Maßnahmen zu beobachten. Erforderlichenfalls sind weiterführende Maßnahmen zu entwickeln, die eine Verschlechterung der Anbindungsqualität für einzelne Nutzergruppen verhindern. Hierbei ist ein besonderes Augenmerk auf mobilitätseingeschränkte Menschen zu legen.

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Für den MIV wird es zukünftig keine Möglichkeiten für die Durchfahrt durch das Projektgebiet von der Veloroute im Süden zur Behring- und Barnerstraße im Norden geben. Die Parkhäuser im Mercado und am Bahnhof Altona werden nur noch über die Scheel-Plessen-Straße und die Barnerstraße erreichbar sein. Um dies sicherzustellen, erfolgt eine Erschließung des Projektgebiets in mehreren Schleifen sowie Modalfilter z.B. durch Absenkpoller.

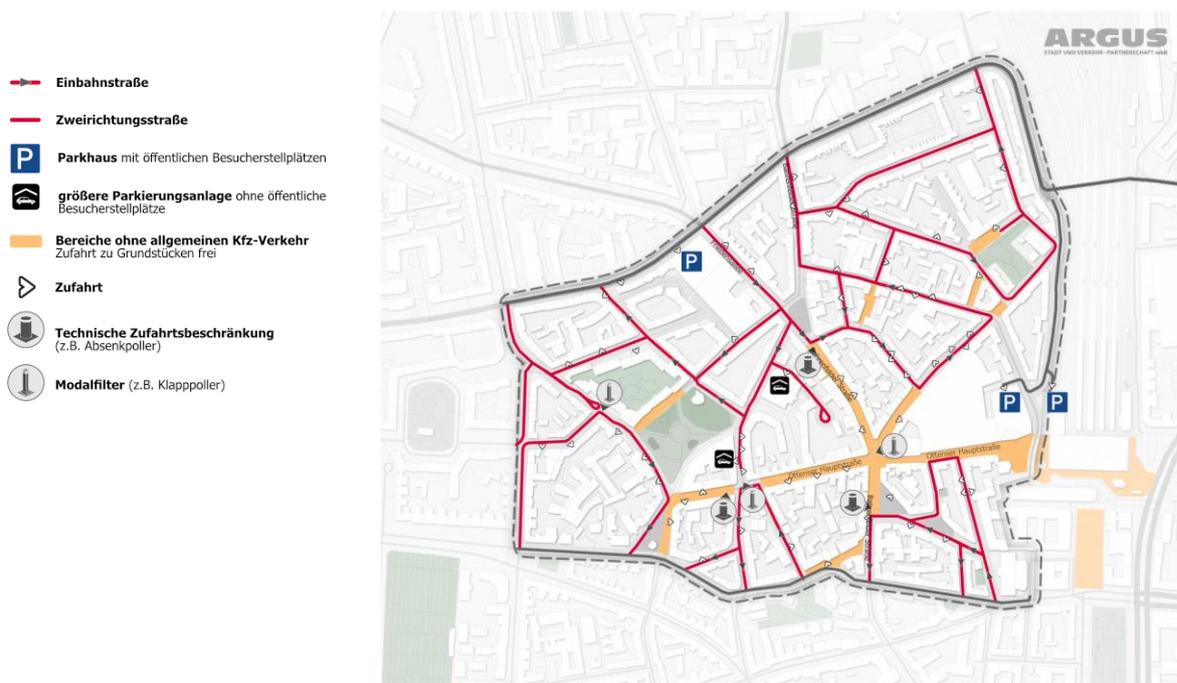


Abb. 41: MIV-Erschließungsschleifen.

*„Generelle Zustimmung fand die Unterbindung des Durchgangsverkehrs im gesamten Projektgebiet und die Verhinderung der Nord-Süd-Querung durch die Große Brunnenstraße“*

Bürger\*innenbeteiligung, Zusammenfassung der Ergebnisse aus der 2. Informationsveranstaltung und Workshop

Hierdurch wird das Projektgebiet, insbesondere die westliche Ottenser Hauptstraße, die Große Brunnenstraße, die Friedensallee und die Straße Hohenesch deutlich vom Kfz-Verkehr entlastet. Die Verlagerungen, die sich hieraus auf die umliegenden Straßen ergeben, kann qualitativ abgeschätzt werden. Die Erfahrungen mit vergleichbaren Maßnahmen zeigen, dass die Sperrung einer Straße i.d.R. nicht zu entsprechenden Mehrverkehren in Parallelstraßen führen. Stattdessen weicht ein großer Teil des bisherigen Kfz-Durchgangsverkehrs großräumig oder auf andere Verkehrsmittel aus.

Die bestätigt auch die Evaluation der Superblocks in Barcelona. Bei einem Superblock (Superilla de Sant Antoni) wurden nur 35 % der Verkehrsreduktion (Trànsit expulsat) auf andere Routen verlagert (Trànsit atret).<sup>6</sup>

Die deutliche Entlastung der Straßenräume im Projektgebiet durch eine Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs könnte daher zu einer moderaten Zunahme des Kfz-Verkehrs auf dem umliegenden Hauptverkehrsstraßen führen, die auf Grundlage des Beispiels aus

<sup>6</sup> Ajuntament de Barcelona: Estudi Impacte Mobilitat 2023 Superilla Barcelona, Anhang 2: Desinacció del Trànsit, März 2022.

Barcelona grob abgeschätzt vermutlich aber unter 100 Kfz pro Stunde und Richtung beitragen wird. Eine genauere Prognose der Verlagerungseffekte würde unter anderem eine sehr aufwändige Kordonenerhebung der Verkehrsbeziehungen in Ottensen erfordern. Daher wird empfohlen, die Verkehrssituation zu beobachten und ggf. Maßnahmen zur Reduzierung negativer Auswirkungen zu prüfen.

#### Zufahrtregelungen zum Bereich ohne allgemeinen Kfz-Verkehr

Im Projektgebiet werden folgende Straßen mittags bis abends für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt:

- Westliche Ottenser Hauptstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Platz Bei der Reitbahn
- Bahrenfelder Straße zwischen Kleine Rainstraße und Spritzenplatz.
- Große Brunnenstraße auf dem Platz Bei der Reitbahn
- Westliche Große Rainstraße zwischen Bahrenfelder Straße und Kleine Rainstraße

Darüber hinaus sind auf dem Hahnenkamp (zwischen Große Rainstraße und Parkhauseinfahrt) sowie der Bahrenfelder Straße (zwischen Hohenesch und Friedensallee) lediglich Bus- und Radverkehr erlaubt. Hierfür sind Maßnahmen zu erörtern, wie erreicht werden kann, dass das Durchfahrtsverbot für den Kfz-Verkehr befolgt wird.

Zwischen 23 Uhr abends und 11 Uhr vormittags (die genauen Zeiten sind noch abzustimmen) sind die Bereiche für Anlieger\*innen uneingeschränkt erreichbar, so dass z.B. Bewohner\*innen Getränke oder größere Einkäufe ausladen können. Menschen mit Schwerbehindertenparkausweis erhalten eine dauerhafte Zufahrtberechtigung und einen Stellplatz in Wohnungsnähe. Für Umzüge kann eine einmalige Ausnahmegenehmigung beantragt werden. Menschen mit Stellplatz auf einem Hinterhof oder in einer Tiefgarage erhalten ebenfalls eine dauerhafte Zufahrtberechtigung. Sofern noch nicht vorhanden, wird empfohlen, als begleitende Maßnahme per Satzung die Errichtung weiterer Stellplätze auf den Grundstücken in den Bereichen ohne allgemeinen Kfz-Verkehr zu untersagen.

Besucher\*innen mit blauem oder orangenem Schwerbehinderten-Parkausweis sollte ebenfalls dauerhaft eine Zufahrt zu den Bereichen ohne allgemeinen Kfz-Verkehr ermöglicht werden. Dies könnte z.B. vorherige Anmeldung und eine Kennzeichenerfassung oder über direkten Austausch zwischen Mobiltelefon und Sperreinrichtung erfolgen.

Im Rahmen der nächsten Arbeitsschritte wird das Bezirksamt Altona das genaue Verfahren für die Ausnahmegenehmigungen prüfen.

#### Pkw-Parken

Durch die im Konzept vorgesehenen Maßnahmen entfallen etwa 330 Pkw-Parkstände in den Straßenräumen des Projektgebiets, wobei diese teilweise bereits heute nicht dauerhaft von Bewohner\*innen genutzt werden dürfen, insbesondere in der Ottenser Hauptstraße. In einigen engeren Straßen wird heute unzulässigerweise beidseitig geparkt, wodurch die verbleibende Fahrgasse zu schmal für breite Rettungsfahrzeuge ist.

Im Kerngebiet entfallen etwa 155 Pkw-Parkstände, im übrigen Projektgebiet etwa 175 Parkstände. Im Kerngebiet werden etwa 90 Parkstände erhalten.

Kund\*innen, die heute mit dem Auto kommen, müssten zukünftig die Parkhäuser nutzen oder auf den ÖPNV umsteigen. Bewohner\*innen können ebenfalls das Parkhaus am Bahnhof Altona nutzen, in dem noch ausreichend Dauer-Stellplätze für zzt. 105 Euro im Monat verfügbar sind. Hierfür wäre eine Aufwertung des Parkhauses hilfreich, um die Akzeptanz des Angebotes zu erhöhen. Mittelfristig kann Pkw-Besitz in größerem Umfang durch stationsgebundenes Carsharing kompensiert werden. Städte wie Zürich zeigen, dass in Hamburg noch großes Verlagerungspotenzial besteht. Empfohlen wird, eine große Zahl dezentraler und gut sichtbarer Stationen vorzusehen. Erfahrungsgemäß ist die Wirtschaftlichkeit von Carsharingangeboten in dichten, gemischten Quartieren hoch, so dass sich Anbieter finden sollten, die an einer Angebotsausweitung interessiert sind. Hierfür bedarf es der Abstimmung mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Es ist zu erwarten, dass die Reduzierung des Parkraumangebots im öffentlichen Straßenraum des Quartiers mittelfristig weitgehend kompensiert werden kann, insbesondere durch

- die Reduzierung des Pkw-Besitzes der Bewohner\*innen,
- die Reduzierung des MIV-Anteils des Zielverkehrs sowie
- die Verlagerung der Nachfrage in die freien Kapazitäten der Parkieranlagen im Quartier.

In direktem Anschluss an die Umsetzung der Maßnahmen kann es jedoch zu spürbaren Verlagerungen der Parkraumnachfrage innerhalb der einzelnen Bewohnerparkzonen (Abb. 42) kommen.

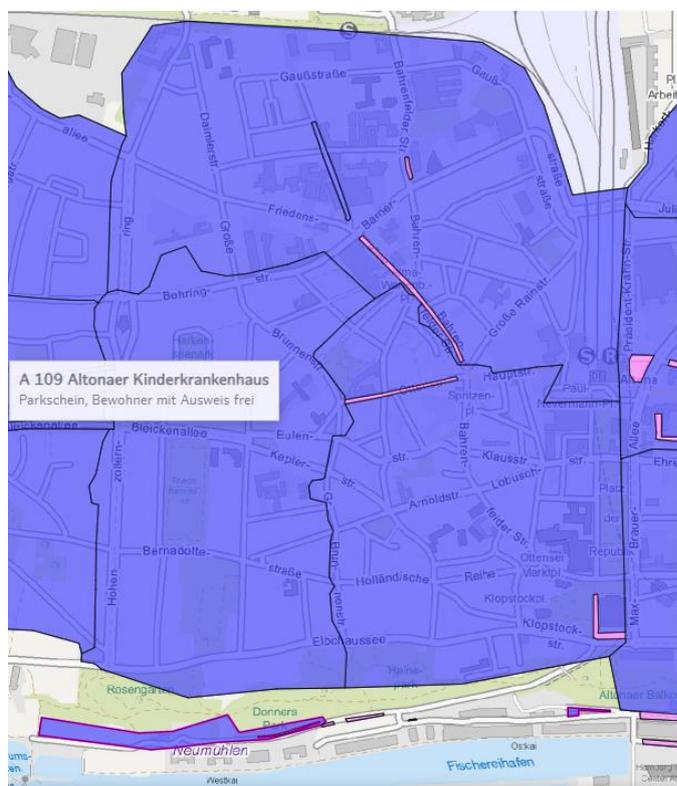


Abb. 42: Bewohnerparkgebiete in Ottensen. Quelle: Landesbetrieb Verkehr, hamburg.de, zuletzt abgerufen am 29.07.2022. Kartographie und Gestaltung: LGV

Im Rahmen der nächsten Arbeitsschritte wird das Bezirksamt Altona mit den zuständigen Behörden die Auswirkungen auf das Bewohnerparken sowie die Nutzbarkeit vorhandener Parkhäuser als Alternativen prüfen.

## Logistik und Wirtschaftsverkehr

Laden und Liefern findet heute im gesamten Tagesverlauf statt (siehe Abb. 43).

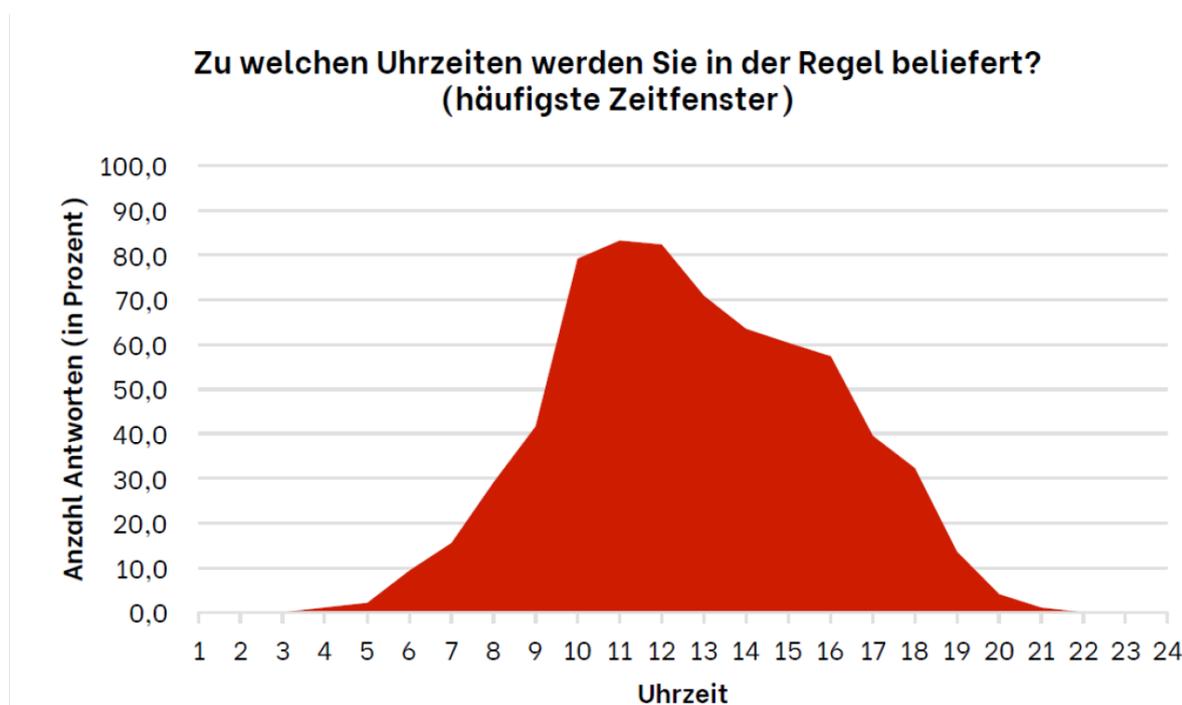


Abb. 43: Häufige Lieferzeiten im Tagesverlauf, Ergebnis der Befragung der Gewerbetreibenden

*Die Zulieferung muss weiterhin gewährleistet werden. Optimalerweise kann diese flexibel und nicht nur in einem festgelegten Zeitfenster erfolgen, da Lieferzeiten teilweise nicht ausreichend geplant werden können bzw. Anlieferungen zu bestimmten Gewerben (z.B. Apotheken) jederzeit möglich sein müssen.*

Zentrale Aussagen der aufsuchenden Beteiligung der Gewerbetreibenden zum Thema Zulieferung



Abb. 44: Liefervorgang im Kerngebiet

Die Belieferung der Gewerbeeinheiten in den Bereichen ohne allgemeinen Kfz-Verkehr ist nachts und vormittags (23-11 Uhr) für Anlieger\*innen uneingeschränkt möglich. Für die berechtigt einfahrenden Fahrzeuge in den Bereichen ohne allgemeinen Kfz-Verkehr werden Ladezonen vorgesehen (vgl. Abb. 44).

Mittags bis abends (11-23 Uhr) können Ladezonen genutzt werden, die am Rand der Bereiche ohne allgemeinen Kfz-Verkehr eingerichtet werden. Von hier aus sind alle Gewerbeeinheiten mit maximal 150 m Fußweg erreichbar. Für große Sonderlieferungen, die nicht mit Sackkarre oder Hubwagen transportiert werden können, ist eine einmalige Ausnahmegenehmigung zu beantragen.

Handwerksbetriebe und Pflegedienste, die längere Zeit parken müssen, können ebenfalls die Ladezonen am Rand des Bereichs ohne allgemeinen Kfz-Verkehr oder gesonderten Parkständen mit einer Ausnahmegenehmigung nutzen. Dabei erscheint es pragmatisch, die vorhandenen Ausnahmegenehmigungen für Bewohnerparkgebiet entsprechend auszuweiten, so dass diese auch für die Ladezonen in Ottensen gelten.

Betriebe mit Kfz-Stellplätzen in den Hinterhöfen des Bereichs ohne allgemeinen Kfz-Verkehr erhalten eine dauerhafte Zufahrtberechtigung. Dies gilt außerdem für Taxen, MOIA, Einsatzfahrzeuge, Krankentransporte, Entsorgungsfahrzeuge und ähnliches.

Ergänzend wird empfohlen, barrierefreie und gut sichtbare und auffindbare Paketstationen einzurichten, da heutige Paketstationen z.B. in Kiosken teilweise nicht barrierefrei erreichbar sind.



Abb. 45: Zufahrtbeschränkungen und Ladezonen.

## AUSBLICK

Vorbemerkung: Die genaue Ausgestaltung der einzelnen Straßenräume und Plätze erfolgt im Rahmen einer Objektplanung und ist nicht Teil der Konzeption.

Hierbei werden Maßnahmen priorisiert, die bis 2024 umgesetzt werden können und zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation und der Aufenthaltsqualität in Ottensen beitragen. Gleichwohl sind auch über diesen Umsetzungshorizont hinaus weitergehende Maßnahmen für die Verkehrswende in Ottensen möglich und sinnvoll.

Die Vorzugsvariante des Verkehrskonzepts bildet die Grundlage für die weiteren Umsetzungsschritte des Projektes, die nach dem Beschluss initiiert werden sollen:

- Objektplanung der Ottenser Hauptstraße
- Objektplanung der Bahrenfelder Straße
- sowie die Planung und möglichst frühzeitige Umsetzung kleinerer Einzelmaßnahmen im gesamten Projektgebiet

### Maßnahmenbeschreibung große Baumaßnahmen

#### Westliche Ottenser Hauptstraße

Für die Ottenser Hauptstraße (zwischen Bahrenfelder Straße und Große Brunnenstraße) ist eine bestandsorientierte und symmetrische Aufteilung des Straßenraums vorzusehen. Auf einem schmalen Streifen im Übergangsbereich zwischen Bebauung und Straßenraum könnten Sitzgelegenheiten und Pflanzkübel zugelassen werden. Auf dem Gehweg sollte aber ein durchgehendes Laufband von 3,00 Meter Breite von Einbauten und anderen Hindernissen freigehalten werden. An beiden Fahrbahnrandern könnten auf Mehrzweckstreifen unter anderem folgende Nebennutzungen untergebracht werden:

- Technische Einbauten (z.B. Verkehrszeichen, Beleuchtung, Verteilerkästen)
- Nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten
- Fahrradbügel, Abstellflächen für Kurzzeit-Fahrradparken, Abstellflächen für Lastenräder
- Flächen für Laden und Liefern
- Bestandsbäume, Pflanzkübel, Begrünung
- Außengastronomie, Warenauslagen
- (informelle) Spielgelegenheiten

Auf der Fahrbahn sollte in Vereinbarkeit mit dem Denkmalschutz für den Radverkehr zumindest ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung mit verbesserter Oberflächenbeschaffenheit (z.B. geschnittenes Pflaster) eingesetzt werden.



Abb. 46: Beispielhafte Darstellung der Grundprinzipien einer möglichen Umgestaltung der westlichen Ottenser Hauptstraße (Blickrichtung von Mercado Richtung Westen)

### Bahrenfelder Straße (Ottenser Kreuz bis Alma-Wartenberg-Platz)

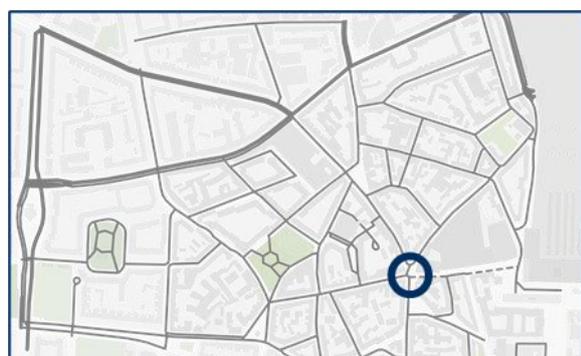
In der Bahrenfelder Straße können die Gehwege verbreitert werden, so dass die o.g. Nebenbenutzungen dort untergebracht werden können, ohne den Nutzungskomfort des Fußverkehrs wesentlich einzuschränken. Eine Gehwegseite könnte dabei etwas breiter vorgehen werden als die gegenüberliegende, so dass der Platz u.a. auch für Außengastronomie ausreicht, ohne den Fußverkehr zu stören.

Als Zentrale Quartiersachse für den Radverkehr wird die Bahrenfelder Straße in diesem Bereich als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Oberflächenqualität wird verbessert, die Trennung vom Fußverkehr bleibt erhalten, auf weiten Abschnitten erfolgt eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs, die zukünftige Fahrbahn wird ausreichend breit zum Nebeneinanderfahren.



Abb. 47: Beispielhafte Darstellung der Grundprinzipien einer möglichen Umgestaltung der Bahrenfelder Straße zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Ottenser Kreuz (Blickrichtung vom Alma-Wartenberg-Platz Richtung Süden)

## Ottenser Kreuz



Am Ottenser Kreuz treffen fünf Straßen aufeinander und es kreuzen sich zahlreiche Fuß- und Radverkehrsströme. Im Rahmen der Objektplanung ist daher eine umfangreiche Befassung mit diesem Ort erforderlich.

*„Die Kreuzung Ottenser Hauptstraße / Bahrenfelder Straße sollte als Toleranzraum gesondert gekennzeichnet [bzw.] als Begegnungsraum gestaltet [werden].“*

Bürger\*innenbeteiligung, Zusammenfassung der Ergebnisse aus der 2. Informationsveranstaltung und Workshop

Im Rahmen der nächsten Arbeitsschritte wird die Ausgestaltung und Verkehrsführung am „Ottenser Kreuz“ (Kreuzung der Bahrenfelder Straße und Ottenser Hauptstraße) insbesondere hinsichtlich der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Rahmen der anstehenden Objektplanungen geprüft. Die Umsetzbarkeit der Weiterführung der Fahrradstraße über den südlichen Teil der Bahrenfelder Straße als zentrale Quartiersachse wird Teil dieser planerischen Prüfung sein.

### **Kleinteilige Maßnahmen im gesamten Projektgebiet**

Über das gesamte Projektgebiet werden kleinteilige Maßnahmen insbesondere zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Stärkung des Fußverkehrs umgesetzt. Diese Maßnahmen stellen sicher, dass nicht nur das Kerngebiet, sondern das gesamte Projektgebiet vom Projekt „freiRaum Ottensen – Das autoarme Quartier“ profitieren.

Die Bezirksversammlung Altona hat am 25. Mai 2022 (Link siehe Seite 27) beschlossen, dass kleinere Einzelmaßnahmen im gesamten Projektgebiet möglichst frühzeitig umgesetzt werden sollen.

#### Erzberger-Platz



Im Südosten des Projekts besteht ein besonderer Mangel an nachbarschaftlichem Freiraum, so dass dem Erzberger-Platz hier eine besondere Bedeutung zukommt. Es wird empfohlen, den westlichen Teil des Platzes vom Parken zu befreien und die gewonnene Fläche für weitere Sitzgelegenheiten, Jugendspielelemente und eine Erweiterung des Markts zu nutzen.

#### Hohenesch (Am Sood bis Große Rainstraße)



Der Hohenesch verbindet den Alma-Wartenberg-Platz mit dem Osterkirchplatz. Hier wird eine Begrünung vorgeschlagen, um den Stadtraum aufzuwerten. Im Bereich von Cafés und Restaurants sind punktuell auch Nebennutzungen auf bisherigen Pkw-Parkständen vorstellbar.

### Zeißwiete



Die Zeißwiete ist bereits heute für den Kfz-Verkehr gesperrt, besitzt aber keine entsprechende Qualität für die Nachbarschaft. Die Fläche kann begrünt und mit Sitz- und Spielgelegenheiten ausgestattet werden.

### Abbestraße Süd (zwischen Kleine Rainstraße und Hohenesch)



Die südliche Abbestraße hat viel zu schmale Gehwege. Es wird vorgeschlagen, hier den Kfz-Verkehr herauszunehmen, um einen attraktiven Straßenraum für den Fußverkehr zu schaffen.

### Abbestraße Nord (zwischen Hohenesch und Zeißstraße)



In der Abbestraße sind die Fahrradabstellmöglichkeiten überlastet. Dadurch wird die nutzbare Breite des Gehwegs auf der östlichen Straßenseite eingeschränkt. Es wird empfohlen, auf der westlichen Straßenseite etwa alle 15 Meter Fahrradparkmöglichkeiten zu ergänzen.

### Am Sood



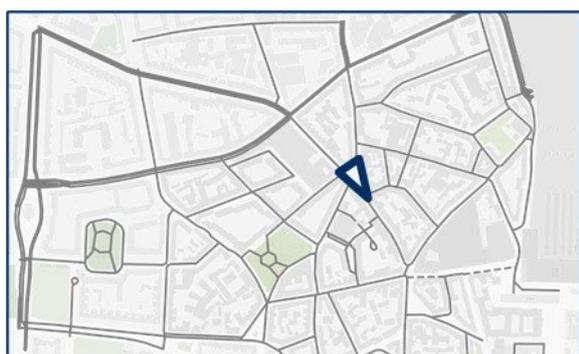
Unabhängig von der Linienbusführung darf das Parken nur einseitig zugelassen werden, um eine Befahrbarkeit mit Rettungsfahrzeugen sicherzustellen.

### Zeißstraße



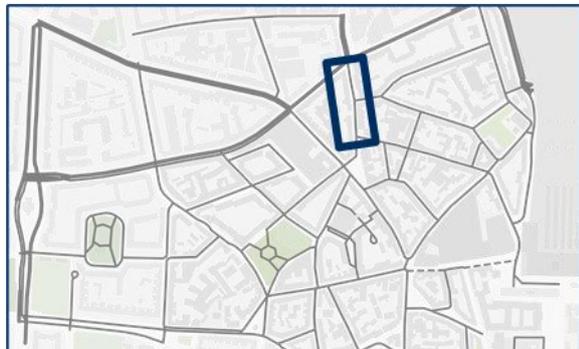
Die Zeißstraße hat eine gewisse Bedeutung für die Verbindung zwischen Alma-Wartenberg-Platz und Osterkirchplatz. Hier sollte die Querungssituation zwischen Zeißwiete und Osterkirchplatz verbessert werden, indem die Sichtbeziehungen von parkenden Pkw freigehalten werden. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte als ergänzende Maßnahme eine zusätzliche Aufpflasterung zur Bevorrechtigung des querenden Fußverkehrs erfolgen.

### Alma-Wartenberg-Platz



Für den Alma-Wartenberg-Platz sind in Abhängigkeit der zukünftigen Linienbusführung Maßnahmen zu prüfen. Dabei ist besondere Rücksicht auf den Verlauf des Radverkehrs auf der geplanten Fahrradstraße zu nehmen.

#### Bahrenfelder Straße Nord (Alma-Wartenberg-Platz bis Barnerstraße)



Die Ausfahrt zur Barnerstraße könnte für den Radverkehr verbessert werden, indem ein Vorbeifahrstreifen und aufgeweiteter Rad-aufstellstreifen im Kreuzungsbereich vorgesehen werden.

#### Friedensallee



In der Friedensallee bestehen vielfältigen Nutzungen in den Erdgeschosszonen. Dies spiegelt sich im Straßenraum nicht angemessen wider. Zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität könnten Parklets vorgesehen werden.

#### Nöltingstraße (Wohnhof bis Alma-Wartenberg-Straße)



Die Nöltingstraße verbindet den Kemal-Altun-Platz, den Wohnhof Nr. 33-45 und den Alma-Wartenberg-Platz. Der Abschnitt zwischen Piependreierweg und Alma-Wartenberg-Platz könnte durch eine punktuelle (einseitige) Begrünung aufgewertet werden.

### Nöltingstraße (Kemal-Altun-Platz bis Wohnhof)



Die Nöltingstraße verbindet den Kemal-Altun-Platz, den Wohnhof Nr. 33-45 und den Alma-Wartenberg-Platz. Am Übergang vom Kemal-Altun-Platz hat heute der Fahrverkehr Vorrang vor dem Fußverkehr. Die Quersituation ist unübersichtlich. Es wird vorgeschlagen, die Sichtbeziehungen zu verbessern, indem der Einmündungsbereich vom ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten wird. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte als ergän-

zende Maßnahme eine zusätzliche Aufpflasterung zur Bevorrechtigung des querenden Fußverkehrs erfolgen.

Am südlichen Ende der Nöltingstraße ist keine Durchfahrt für den Kfz-Verkehr möglich. Hier sollte ein Klapppoller o.ä. vorgesehen werden, um die Durchfahrt für Entsorgungs- und Einsatzfahrzeuge zu ermöglichen. Der Abschnitt zwischen Am Born und Ottenser Hauptstraße ist aber weiterhin befahrbar, so dass eine größere Anliegergarage anfahrbar bleibt. Dieser Abschnitt sollte allerdings als Sackgasse ohne Wendemöglichkeit für Lkw ausgewiesen werden.

### Bergiusstraße



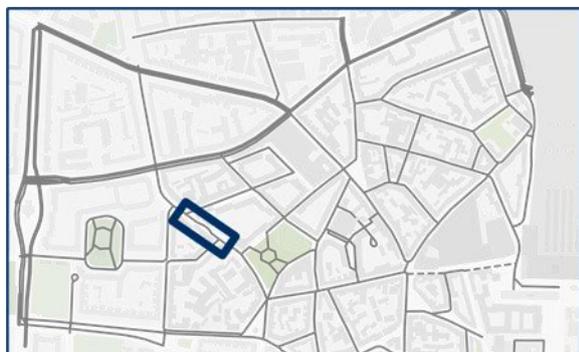
Die Bergiusstraße soll zu einer attraktiven fußläufigen Verbindung des Kemal-Altun-Platzes und des Alma-Wartenberg-Platzes aufgewertet werden. Dies erfolgt unter anderem durch eine (einseitige) Begrünung, ggf. ergänzt durch Aufenthaltsinseln. Zudem werden Fahrradabstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand bereitgestellt, um sicherzustellen, dass die nutzbare Gehwegbreite nicht durch abgestellte Fahrräder eingeschränkt wird.

### Am Born



In der Straße Am Born wird die Querung zwischen Mottenkiste und Spielplatz verbessert, indem die Sichtbeziehungen von parkenden Pkw freigehalten werden. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte als ergänzende Maßnahme eine zusätzliche Aufpflasterung zur Bevorrechtigung des querenden Fußverkehrs erfolgen.

### Große Brunnenstraße



Auf der Großen Brunnenstraße wird der Kfz-Durchgangsverkehr unterbunden. Dies erfolgt, indem der Abschnitt zwischen Erdmannstraße und Holstentwiete zur Sackgasse und am südlichen Ende abgepollert wird. Für Entsorgungs- und Einsatzfahrzeuge sollte ein Klappoller o.ä. vorgesehen werden. Transporter können in der Sackgasse wenden, wenn das südliche Ende als Mischverkehrsfläche ausgewiesen wird.

*„Der Durchgangsverkehr auf der Großen Brunnenstraße sollte eingeschränkt werden, um unter anderem die Aufenthaltsqualität am Platz bei der Reitbahn zu erhöhen.“*

*„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.“*

Bürger\*innenbeteiligung, Zusammenfassung der Ergebnisse aus der 2. Informationsveranstaltung und Workshop

### Platz Bei der Reitbahn

Es wird vorgeschlagen, ein Werkstattverfahren mit den Anlieger\*innen des Platzes durchzuführen, um ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept für den Platz zu erarbeiten. Vorab könnten bis 2024 punktuelle Aufwertungsmaßnahmen umgesetzt werden, bspw. der Zaun auf der Ostseite entfernt und Flächen für Urban Gardening ausgewiesen werden. Das Parken auf der Westseite des Platzes kann vorübergehend bestehen bleiben, der switchh-Punkt sollte in eine spätere Konzeption integriert werden.

*„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.“*

Bürger\*innenbeteiligung, Zusammenfassung der Ergebnisse aus der 2. Informationsveranstaltung und Workshop

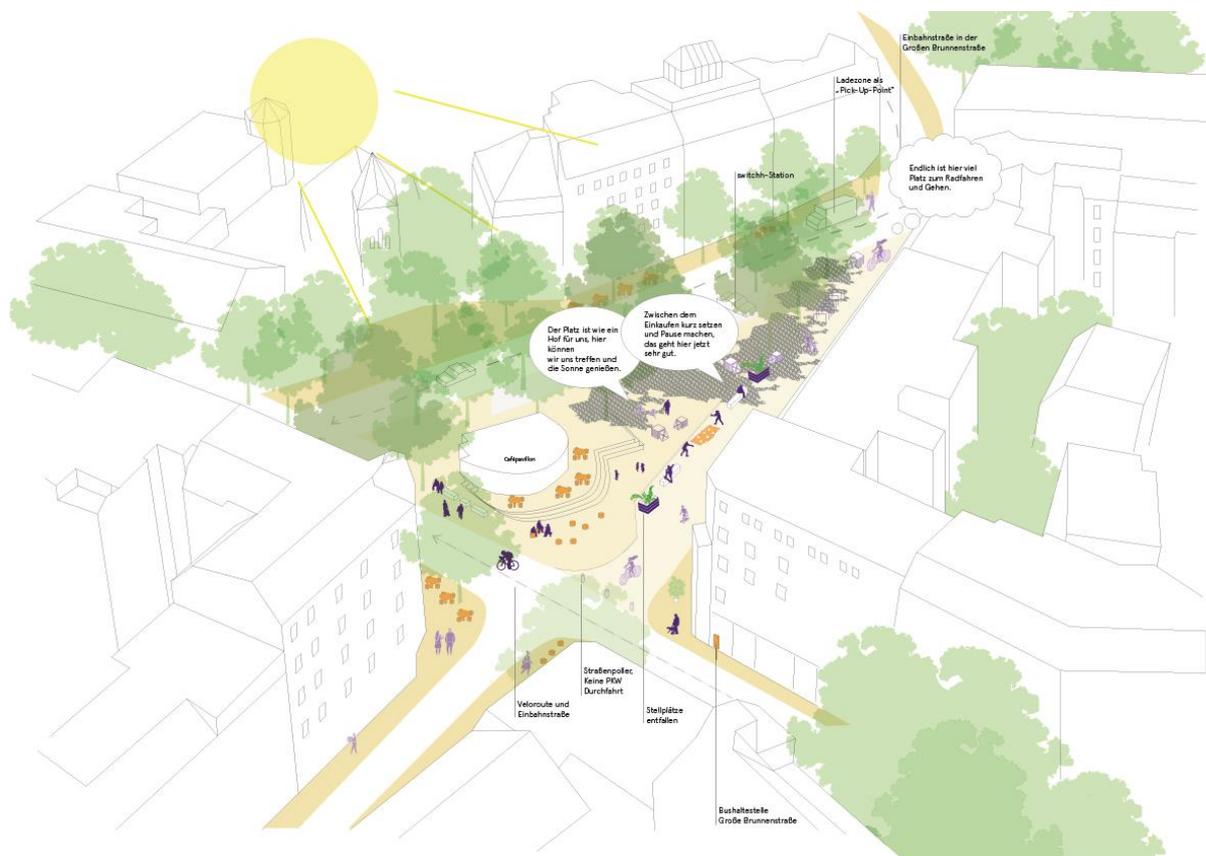


Abb. 48: Beispielhafte Darstellung der Grundprinzipien einer möglichen Umgestaltung der Großen Brunnenstraße im Bereich des Platzes An der Reitbahn (Blickrichtung von Süden)

Weitere Informationen finden Sie stets aktuell unter [www.freiraumottensen.de](http://www.freiraumottensen.de).  
Bei Bedarf können hoch auflösende Karten über das Projektteam angefordert werden.



Dieses Werk ist unter einer CC BY-NC-ND 4.0 Lizenz veröffentlicht.

## Kosten und Finanzierung / Maßnahmentabelle (Stand vom 05. Mai 2022)

### Ottenser Hauptstraße

Ort	Maßnahme	Grobe Kostenabschätzung
Bahrenfelder Straße bis Bei der Reitbahn	Grundhafte Sanierung, Absenkpoller	2.120 TEUR
<b>Summe</b>		<b>2.120 TEUR</b>

### Bahrenfelder Straße

Ort	Maßnahme	Grobe Kostenabschätzung
Klausstraße bis Ottenser Hauptstraße	Verbesserung Oberfläche, Absenkpoller	550 TEUR
Kreuzung Ottenser Hauptstraße	Grundhafte Sanierung	600 TEUR
Ottenser Hauptstraße bis Alma-Wartenberg-Platz	Grundhafte Sanierung, Absenkpoller	1.180 TEUR
Alma-Wartenberg-Platz bis Barnerstraße	Grundhafte Sanierung	1.320 TEUR
<b>Summe</b>		<b>3.650 TEUR</b>

### Übriges Projektgebiet

Ort	Maßnahme	Grobe Kostenabschätzung
Erzberger-Platz	Stadtmöbliering	50 TEUR
Stangestraße	Baumpflanzungen prüfen	90 TEUR
Hohenesch	Punktuelle Begrünung, Urban Gardening	120 TEUR
Zeißtwiete	Stadtmöbliering	50 TEUR
Friedensallee	Stadtmöbliering	120 TEUR
Nöltingstraße	Punktuelle Begrünung	30 TEUR
Bergiusstraße	Punktuelle Begrünung, Urban Gardening	90 TEUR
Große Brunnenstraße	Sackgasse mit Wendemöglichkeit schaffen	50 TEUR
Platz Bei der Reitbahn	Stadtmöbliering, Urban Gardening	100 TEUR
Hahnenkamp	Absenkpoller	20 TEUR
Sonstige Straßen	Bänke, Sitzgelegenheiten	100 TEUR
Gesamtes Projektgebiet	Fahrradparken	100 TEUR
Gesamtes Projektgebiet	Markierungen und Beschilderungen, kleinere Einbauten.	60 TEUR
<b>Summe</b>		<b>980 TEUR</b>