



Klaus Mensing  
30. Oktober 2019

## Ottensen macht Platz

### ► Vorläufiges Fazit und Forderungen an die Bezirkspolitik

*Fragen an den Verkehrsausschuss der BV Altona am 4.11.2019, TOP 1 und 2*

Sehr geehrte Bezirkspolitiker\*innen und Mitglieder des Verkehrsausschusses in Altona,

Sie haben am 28. März den Beschluss für ein Pilotprojekt gefasst, das mangels transparenter Information bereits vor Beginn am 1. September auf Bedenken bei Anwohnern und Gewerbetreibenden gestoßen ist und mittlerweile für eine aggressive Stimmung in unserem Quartier sorgt. Ein Grund ist insbesondere, dass Sie keine ausreichenden Personalressourcen in der Verwaltung bereitgestellt haben, um – im Dialog mit der Polizei und dem Landesbetrieb Verkehr – rechtzeitig notwendige Informationen bereitzustellen, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen etc. Zudem war (und ist teilweise immer noch) eine erhebliche Unkenntnis der Betriebsabläufe, Kundenherkunft und Lieferbedürfnisse einzelner Gewerbebetriebe seitens der zuständigen Mitarbeiter\*innen im Bezirksamt festzustellen.

**Die Initiative von Anwohnern und Gewerbetreibenden „Ottensen bewegt“ hat sich daher seit ihrer Gründung im August für transparentere Informationen und für die direkt Betroffenen nutzerfreundlichere und praktikable Regelungen eingesetzt.** Wir konnten lediglich die Einfahrerlaubnis für Taxifahrer sowie für Anwohner „zum kurzen Be- und Entladen nicht händisch transportierbarer Ware“ während der Lieferzeiten erreichen. Zudem gab es von Anfang September bis Ende Oktober einen **Jour fixe** mit dem Bezirksamt, teilweise mit Beteiligung unseres Anwalts Thomas Rieche.

**Mittlerweile läuft das Pilotprojekt seit 2 Monaten. Hierzu ziehen wir folgendes Zwischenfazit:**

- **Der wichtigste Punkt: Die fehlende Flexibilität seitens des Bezirksamtes bzw. der Polizei und des LBV bzgl. einer Anpassung der „Spielregeln“** bis hin zur Straßenverkehrsordnung (vgl. das Thema „Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer“). Gleichzeitig dienen Bewohner und Gewerbetreibende im Pilotgebiet als „Versuchskaninchen“, denen durch die Interventionen des „Reallabors“ Geschäftsabläufe und Alltagsbewältigung erschwert werden. Dabei heißt es doch auf der OMP-Homepage über „die einzigartige Möglichkeit für Hamburgs größtes Verkehrsexperiment“: „Das Projekt erlaubt außerdem Aufschluss darüber, auf welche individuellen und lokalen Erfordernisse besondere Rücksicht genommen werden muss und wie sich die zugunsten von nicht-motorisierter Mobilität veränderten „Spielregeln“ auf die Zufriedenheit von Anwohnern, Passanten und Gewerbetreibenden sowie die Aufenthaltsqualität vor Ort auswirken.“ Wie sagte Herr Gerdemann am 23. Juli sinngemäß: „Man muss einfach mal anfangen und was ausprobieren.“ **Ja – aber dann muss man auch einfach mal ein bisschen nachjustieren und die Spielregeln an die veränderte Situation vor Ort anpassen! So geht Reallabor!**
- **Beispiel Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer:** Die neue Fußgängerzone (FGZ) im westlichen (autofreien) Teil der Ottenser Hauptstraße ist als „FGZ“ mit Zusatzschild „Radfahrer frei“ beschildert. Im weiteren Verlauf (Mercado) steht am Beginn der bisherigen FGZ das Zusatzschild „Radfahrer frei 20.00 bis 8.00 Uhr“. Die Beschilderungen sind somit uneinheitlich. Zudem wissen die meisten Radfahrer nicht, dass in FGZ „Schrittgeschwindigkeit“ gilt, das heißt 4-7 km/h. **Konsequenzen: Viele Radler fahren den ganzen Tag – und zwar schnell und ohne auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen, da sie glauben „ihnen gehöre jetzt die Straße“.** Also nix mit „Flanierquartier“. Unsere Bitte auf dem Jour fixe nach einem Zusatzschild „Schrittgeschwindigkeit“ wurde von der Verwaltung mit Hinweis auf die StVO abgelehnt. Auch ein (von Herrn Albers vorgeschlagener) großer Button auf den Einlets wurde nicht realisiert. Es sind bislang zahlreiche Strafmandate an Autofah-



rer verteilt worden, nicht jedoch an Radler. **Realsatire statt Reallabor!** Derzeit sind offenbar Banner in Vorbereitung, die über die FGZ gespannt werden. Lediglich auf der Homepage „Ottensen macht Platz“ steht: „Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen jederzeit in Schrittgeschwindigkeit einfahren. Fußgängerinnen und Fußgänger haben jedoch Vorrang. Es muss entsprechend Rücksicht genommen werden.“ Eben!

- **Es gibt zunehmende Spannungen zwischen Fußgängern, Autofahrern und Radfahrern – auf der Straße und in den sozialen Netzwerken:** mit „Hilfssheriffs“, Angriffen und massiven Behinderungen von Autos, die mit deutlich sichtbarer Ausnahmeregelung durch die ‚Fußgängerzone‘ oder durch die gar nicht von der Sperrung betroffenen Straßen fahren, und aggressiven Posts auf Facebook. Die Stimmung ist schlecht, es gibt kein Miteinander mehr. **So kennen wir unseren Stadtteil nicht – wir machen uns große Sorgen!** Ein Grund ist, dass offenbar noch nicht allen klar ist, wer was darf. Hier zeigt sich die unzureichende Information und Kommunikation seitens des Bezirksamtes – auf Basis eines „Hau-ruck-Beschlusses“ der Bezirkspolitik.
- **Nicht ausreichende Bürgerbeteiligung:** Im Beschluss der BV vom 28. März 2019 steht unter Punkt 6: „Bürgerbeteiligung vor und während des Piloten ist dringende Voraussetzung für die erfolgreiche Durchführung [...]“. Und weiter unter 7: „Die Einrichtung des Piloten wird laufend evaluiert. [...] Um eine mögliche Verstetigung umzusetzen, muss ein **umfassender und laufender Beteiligungsprozess** der Ottenser\*innen, der betroffenen Gewerbetreibenden, Gastronomen und Eigentümer während des gesamten Projektes stattfinden. [...]“

**Hierzu stellt „Ottensen bewegt“ fest:** Es hat am 28. und 29. Mai 2019 jeweils eine Informationsveranstaltung für Gewerbetreibende im Altonaer Museum und am 22. Mai eine Informationsveranstaltung in der FABRIK gegeben. **Keiner der direkt Betroffenen ist nach unserer Kenntnis vor Projektbeginn beteiligt worden.** Und seitdem sind weder Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt worden noch ist auf anderem Wege eine öffentliche und für alle zugängliche Beteiligungsmöglichkeit (außerhalb der sozialen Medien) geschaffen worden. Für November ist eine Veranstaltung für Gewerbetreibende vorgesehen, deren Termin leider immer noch nicht kommuniziert wurde. (Gerade im Vorweihnachtsgeschäft sind die Termine knapp.) Die Postwurfsendungen an Haushalte und Gewerbe im und um das Projektgebiet im Mai und August haben mitnichten alle Haushalte und Gewerbebetriebe erreicht, was Frau Dr. Melzer seinerzeit auch zugeben musste.

- **Die Informationen auf dem zu Projektbeginn verteilten Flyer und auf den Einlets sind veraltet:** insbesondere die Regelung, dass Anwohner „zum kurzen Be- und Entladen nicht händisch transportierbarer Ware“ ebenfalls zwischen 23 und 11 Uhr hineinfahren dürfen, fehlt dort. Dies führt zu Irritationen bis hin zu Handgreiflichkeiten. Hier ist trotz wiederholter Vorschläge von „Ottensen bewegt“ auf dem Jour fixe keine Abhilfe geschaffen worden (z.B. aktualisierte Flyer).
- **Wofür machen wir Platz?** Statt „Stadtteilyoga, Winterstrand, Sonntagstafel oder Skulpturenmeile“ (Zitat OMP-Homepage“) herrscht überwiegend gähnende Leere auf den Straßen. Sicher – es gehen Menschen auf der Fahrbahn, allerdings eher aus Neugier als aufgrund von realen Platzproblemen. Trotz wiederholter moderierter Ideenrunden in der Motte findet nicht viel statt auf der Straße, nicht einmal am Parking Day! Und für dieses „Flaniervergnügen“ weniger Menschen (darunter vermutlich viele von außerhalb) müssen wir Menschen im Pilotquartier Opfer bringen. Ist das angemessen?

**Für wen soll denn Platz gemacht werden?** An einigen stark belebten Stellen könnte mehr Platz geschaffen werden, indem der Gehweg verbreitert wird: am Spritzenplatz oder vor dem einen oder anderen Bäcker – dort könnten tagsüber Stühle stehen oder Parkplätze für Lastenfahrräder angelegt werden. (Für die müssen wir übrigens dringend Lösungen finden.) Und dazu ausgeschil-



derte Parkzonen für die Kunden und Lieferanten – die dann aber auch kontrolliert werden müssen. **Warum muss man sämtliche Autos (mit Ausnahme des Lieferverkehrs und der Taxis) verbannen, um etwas mehr Platz an einigen frequentierten Standorten zu schaffen?**

- **Durch die Sperrung von drei Straßen gibt es kaum ein Auto weniger in Ottensen.** Die stehen jetzt überwiegend im Umfeld und führen dort zu Parkdruck und Verdrängungseffekten. Wollen die dortigen Auto-Besitzer ins Parkhaus, müssen sie dort deutlich höhere Preise als die Anwohner im Pilotgebiet zahlen – im Mercado über 150 €. Das kann und will sich nicht jede(r) leisten.
- ▶ **„Ottensen bewegt“ fordert daher ein Mobilitätskonzept, das alle Nutzungen und Verkehrsteilnehmer im gesamten Quartier berücksichtigt, anstatt ausschließlich auf „autofrei in drei Straßen“ zu setzen.** Ein Konzept, das Chancen im Sinne einer Verkehrswende bietet, aber keine unkalkulierbaren Risiken für die Anwohner und Gewerbetreibenden.

### **Auswirkungen auf das lokale Gewerbe**

**Die Mischung von Handel, Dienstleistungen, Gastronomie, Praxen und Handwerk macht den Charme des Pilotquartiers aus.** In der Ottenser Hauptstraße und in der Bahrenfelder Straße existieren viele inhabergeführte Geschäfte (und keine Filialisten). Viele dieser Betriebe sind auch auf Autokunden angewiesen, da sie aufgrund des attraktiven Branchenmixes von Kunden aus Itzehoe, Buchholz und anderen Umlandkommunen angefahren werden. Denn nur von den Ottensern können die nicht leben – unser Stadtteil hat ein großes Einzugsgebiet. **Ottensen ist im Hamburger Zentrensystem Teil des Bezirkszentrums Altona (B 1-Zentrum).** Unter [www.hamburg.de/zentren](http://www.hamburg.de/zentren) heißt es:

„Als Mittelpunkte des öffentlichen Lebens mit eigener Identität und Ausstrahlung tragen die Zentren ganz wesentlich zur urbanen Lebensqualität bei. [...] Dem Einzelhandel kommt aufgrund seiner Magnetwirkung für Besucher eine besondere Rolle zu. Die belebten Einkaufslagen bilden mit ihrer hohen Besucherfrequenz die Grundlage für andere, ergänzende Nutzungen und Angebote. Durch die Leitfunktion des Einzelhandels sichern die zentralen Standorte eine flächendeckende, verbrauchernahe Versorgung der Hamburger Wohnbevölkerung. Daher muss ein besonderes Augenmerk darauf liegen, die Einzelhandels- und Versorgungsfunktion in den Zentren zu erhalten und zu entwickeln.“

**Die Meinung der Gewerbetreibenden im Pilotgebiet ist gemischt – einige berichten von positiven Effekten, mehr über negative.** Die Politiker der Bezirksversammlung haben wiederholt im Verkehrsausschuss, in der Bezirksversammlung und vor laufenden Kameras betont, das Pilotprojekt werde gestoppt, wenn es ein Misserfolg ist und / oder Nachteile für Gewerbetreibende zu beobachten sind. **Wann ist das Projekt ein „Misserfolg“?**

**Da die Evaluation durch die TUHH trotz wiederholter Nachfragen bislang nicht bekannt war, hat „Ottensen bewegt“ – auch auf Bitte des Bezirksamtes um Unterstützung – eine eigene schriftliche Umfrage durchgeführt.** 44 Gewerbetreibende und 45 Anwohner haben den Fragebogen ausgefüllt und abgegeben. Die Auswertung hat unter anderem ergeben, dass

- 34 % aller Antwortenden das aktuelle **Miteinander bzw. die Stimmung** der Verkehrsteilnehmer im Projektgebiet mit „schlechter“ und 35 % mit „viel schlechter“ bewerten;
- 22 % aller Antwortenden nicht zufrieden und 51 % überhaupt nicht zufrieden sind mit der **bisherigen Informationspolitik des Bezirksamtes** in Bezug auf Hamburgs größtes Verkehrsprojekt;
- **30 % der Gewerbetreibenden „nicht zufrieden“ und 27 % „überhaupt nicht zufrieden“ sind mit ihrer Umsatzentwicklung seit Beginn des Projektes im Vergleich zum Vorjahresmonat;**
- **16 % der Gewerbetreibenden angeben, ihr Umsatz betrage im Vergleich zum August 2019 „bis zu 10 % minus“, 7 % „bis zu 20 % minus“, 9 % „bis zu 30 % minus“ und 20 % „über 30 % minus“.** (→ vgl. die Ergebnisse in der anliegenden Pressemitteilung und auf [www.ottensenbewegt.de](http://www.ottensenbewegt.de)).



**Gemäß dem am 26. Oktober (endlich) auf der OMP-Homepage veröffentlichten Untersuchungsdesign der TUHH ist die Befragung der Gewerbebetriebe erst im Januar 2020 geplant.** Mithin werden die Ergebnisse erst im Februar vorliegen. Was ist mit den Gewerbebetrieben, die bereits jetzt – nach 2 Monaten – über Umsatz- und Frequenzrückgänge berichten? Es ist Ihnen sicher bekannt, dass gerade die „kleinen Geschäfte“ erheblich vom Strukturwandel und insbesondere vom Onlinehandel betroffen sind. **Nimmt das Pilotprojekt in Kauf, dass Existenzen „real“ bedroht werden?**

► **Vor diesem Hintergrund hat „Ottensen bewegt“ folgende Fragen an die Mitglieder des Verkehrsausschusses:**

1. Wann findet die nächste Informations- / Beteiligungsveranstaltung für Anwohner und Gewerbetreibende statt, auf der über den bisherigen Projektverlauf diskutiert und über die Evaluationskriterien informiert wird?
2. Ist geplant, insbesondere die Gewerbetreibenden per Postwurfsendung (oder besser per Brief) bereits jetzt darüber zu informieren anstatt nur auf der OMP Homepage?
3. Wie wird ein „Misserfolg“ des Pilotprojektes seitens der TUHH, der Mitglieder des Verkehrsausschusses und des Bezirksamtes definiert (z.B. Zahl / Anteil der Betriebe mit bis zu wieviel % Umsatzeinbußen etc.)?
4. Welche Möglichkeiten des kurzfristigen Nachjustierens bestehen?
5. Welche Lösungen sind für die bereits jetzt von deutlichen Umsatzeinbußen betroffenen Betriebe vorgesehen (namentlich die Comet-Reinigung) – z.B. ausgeweitete Lieferzeiten oder finanzielle Entschädigungen?
6. Warum werden Anwohnern (manchen mit Mobilitätseinschränkung) Ausnahmegenehmigungen verweigert, damit sie z.B. wieder von ihren Kindern abgeholt werden und sich um ihre Enkel kümmern können?
7. Welche Maßnahmen sind geplant, um angesichts der aggressiven Stimmung auf der Straße deeskalierend zu wirken und über die geltenden Regelungen zu informieren und somit den Rechtsstaat wiederherzustellen?
8. Wie lauten die Erfolgskriterien für eine Verstetigung des Piloten? Gibt es „Benchmarks“?
9. Ist es in Ihrem Interesse, dass anstelle der gewachsenen Mischung zunehmend Gastronomie und Kioske entstehen, deren Betrieb die arbeitende Bevölkerung in ihrer Nachtruhe stört – auch, weil jetzt mehr Platz für Cornern und andere Aktivitäten auf der Straße ist?
10. Stehen für den Fall einer Verstetigung Mittel für den Umbau der Straßen zur Verfügung?
11. Wann ist Bewohnerparken für Ottensen oder Teilquartiere geplant? Welche Untersuchungen sind hierfür geplant – über die vorhandenen Untersuchungen hinaus (z.B. die Parkraumuntersuchung von SHP Ingenieure vom Februar 2014 „Bewohnerparken in Altona-Altstadt und Ottensen“)?