

Klaus Mensing

2. Februar 2023

freiRaum Ottensen: Input für den Workshop am 18.2.2023

► **Stellungnahme zu der Fahrradstraße Bahrenfelder Straße / Ottenser Kreuz**

An
Bezirkspolitik,
Bezirksamt Altona,
Projektteam freiRaum Ottensen
Ingenieurbüro MASUCH + OLBRISCH

Sehr geehrte Damen und Herren,

da ich an dem Workshop leider verhindert bin, auf diesem Wege einige dringende Empfehlungen – mit der herzlichen Bitte um Berücksichtigung in der Diskussion. Ich bin 65, Stadtplaner und wohne in der Ottenser Hauptstraße nahe dem Ottenser Kreuz.

Das Ottenser Kreuz ist bereits heute ein multifunktional genutzter und sehr stark frequentierter Platz („Wohnzimmer von Ottensen“) – und eine Konfliktzone. Dazu tragen wesentlich die Radfahrenden bei, die im Übrigen nicht nur über die markierte Durchfahrt fahren, sondern häufig quer und schräg direkt in die Fußgängerzone oder Richtung Spritzenplatz. **Wenn nun die Bahrenfelder Straße eine Fahrradstraße wird, wird es zwingend zu weiteren Konflikten kommen, da sowohl die Frequenz als auch die Geschwindigkeit der Radler zunehmen wird.** Da helfen sicher nur Geschwindigkeitsbeschränkungen (Schrittgeschwindigkeit, Schieben) plus ständige Kontrollen.

Ich fahre mit dem Fahrrad jeden Tag auf der Veloroute 1 zur Arbeit und weiß daher, wovon ich rede. Oder stellen Sie sich mal auf den Alma-Wartenberg-Platz und schauen sich an, wie viele Radler aus der Friedensallee auf den Platz und dann in die Große Rainstraße oder in die Bahrenfelder Straße „donnern“ (trotz des Zebrastreifens).

Die Idee einer „Toleranzzone“ oder „Begegnungszone“ klingt gut – aber glauben Sie ernsthaft, dass alle Radler diese Toleranz aufbringen?

→ **Wichtig ist neben einer deutlichen Beschilderung (Schrittgeschwindigkeit oder Schieben) eine Neupflasterung des Ottenser Kreuzes, die keinen Vorrang für Fahrradfahrer signalisiert (so wie die derzeitige „Fahrradtrasse“):** Den Radlern muss auch optisch klar sein, dass sie hier keine Vorfahrt haben, sondern eine gleichberechtigte Position gegenüber Fußgängern, spielenden Kindern, Gästen von Möller und Dönerwelt und anderen Nutzern. Ich arbeite derzeit als Planer in der Stadt Bramsche bei Osnabrück, wo auf dem Kirchplatz ein ähnliches Projekt geplant ist – ebenfalls mit einer Toleranzzone und einer Pflasterung, die eine gleichberechtigte „Mischverkehrsfläche“ signalisiert. Zu überlegen sind auch Bodenwellen, die entsprechend zum Langsamfahren zwingen.

Klaus Mensing

Ein weiteres Problem wird die dann deutlich schwierigere Querungsmöglichkeit der Bahrenfelder Straße für Fußgänger sein. Sie kennen sicherlich die Diskussion um die Friedrichstrasse in Berlin. Hier haben Untersuchungen ergeben, dass durch die schnelle Geschwindigkeit der Radler eine Querung durch Fußgänger deutlich erschwert wurde. Da die Bahrenfelder Straße eine beliebte und frequentierte Einkaufsstraße ist, sind diese Querungen sehr häufig und oft spontan. Die Fahrradstraße widerspricht somit dem Ziel einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Bedingungen für Zufußgehende. Insofern müsste man Sprunginseln oder Ähnliches in den Straßenraum bauen. Sind Zebrastreifen eigentlich in Fahrradstraßen zulässig?

Fazit: Es ist eine immanente Herausforderung der Mobilitätswende, dass wir einerseits mehr Fahrradverkehr wollen, die Radler sich wie alle Verkehrsteilnehmenden gleichzeitig jedoch an die Spielregeln, sprich: an die Straßenverkehrsordnung halten müssen. Und wenn wir zukünftig eine hohe Akzeptanz für Radler auch bei den Fußgängern erreichen wollen, dann müssen sich alle an die Spielregeln halten. Und da werden nur Kontrollen helfen.

Da es zukünftig ja weniger Parkplätze im Umfeld des Ottenser Kreuzes geben wird, gibt es sicherlich ein paar Kolleg*innen vom Landesbetrieb Verkehr, die sich dann – anstelle falsch parkende Autos aufzuschreiben – um die Kontrolle der Radler kümmern können. Da dies bislang unterschiedliche Zuständigkeiten zweier Fachbehörden sind, müssen hier entsprechend Personalkapazitäten umgeschichtet werden.

Im Sinne eines neuen „Freiraums“ für Ottensen oder gar eines „Flanierquartiers“ (so der Untertitel des Vorläufer-Modellversuchs „Ottensen macht Platz“) wäre dies sicher eine sinnvolle Maßnahme. Denn wir Ottenser haben gerade als Fußgänger wirklich nicht viel gewonnen, wenn die Belastung durch die Autos durch eine Belastung durch Fahrräder ersetzt wird. Denn bei aller Wertschätzung des Fahrrads gibt einen wichtigen Unterschied: Autos fahren auf der Straße und Radler immer auch gerne mal auf dem Fußweg.

Meine Frage an das Ingenieurbüro: Gibt es denn mit der konkreten Situation in Ottensen (!) vergleichbare Beispiele, wo eine Toleranzzone oder Ähnliches wirklich funktioniert hat? Und können Sie diese Beispiele und idealerweise eine entsprechende Evaluation auf die Homepage von freiRaum Ottensen online stellen? Derartige erfolgreiche, aber auch nicht erfolgreiche Beispiele, sollten auf dem Workshop präsentiert werden – jenseits der pauschalen Forderung „Vorrang für den Radverkehr“. Oder sind wir hier in Ottensen erneut Pilotgebiet für einen Modellversuch, der auf politischen Zielen und nicht auf verkehrsplanerisch sinnvollen und erprobten Lösungen basiert und der möglicherweise erneut durch eine Klage gestoppt wird?

Und meine herzliche Bitte oder besser Forderung an die Bezirkspolitik: Bitte geben Sie die Mittel für die Fahrradstraße erst dann frei, wenn Sie die anderen Beispiele ausgewertet haben und sich sicher sein können, dass es hier nicht zu weiteren Konflikten kommt. Hier appelliere ich an Ihre Verantwortung für unseren auch in Zukunft lebens- und liebenswerten Stadtteil.

Mit hoffnungsvollen Fußgänger- und Radlergrüßen



Klaus Mensing