

Klaus Mensing

1. September 2023

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

freiRaum Ottensen: Stellungnahme zu den Ergebnissen der Dialogveranstaltung am 28.8.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Dialogveranstaltung am Montag war ja sehr aufgeheizt. Breiter Tenor war: Es kann doch nicht an-gehen, dass über den zentralen Platz und Treffpunkt Ottenser Kreuz zwei „benutzungspflichtige Fahr-radwege“ gelegt werden und dazwischen eine „Sprunginsel für die Fußgänger“.

Ich möchte hier ergänzend und wiederholt meine konstruktive Kritik an der Vorzugsvariante for-mulieren – mit der herzlichen Bitte um Berücksichtigung im weiteren Verfahren. Ich bin 66, Stadt-planer, in Ottensen aufgewachsen und wohne seit über 40 Jahren in der Ottenser Hauptstraße Nr. 26 – mit einem schönen und immer wieder kritischen Blick auf das Straßenleben, das Ottenser Kreuz und die Fußgängerzone. Ich fahre täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit.

► **Ottenser Kreuz: von der Konfliktzone zur Toleranzzone**

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 mit einem „benutzungspflichtigen Radweg“ über das Ottenser Kreuz wird, wird es zwingend zu weiteren Konflikten kommen, da sowohl die Frequenz als auch die Geschwindigkeit der Radler zunehmen werden.** Und wo bleibt dann Platz für die Stände der politischen Parteien, für die Kinderflohmärkte, für die Straßenkünstler, für ... für uns Ottenser?

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 Radler*innen radeln schon heute fröhlich durch die Fußgän-gerzone und mit dem Lastenfahrrad über den Biomarkt, bis vor den Haspa-Geldautomaten oder zu denn's. Merke: Autos fahren auf der Straße und Radler immer auch gerne mal auf dem Fußweg.

➔ **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 Vor-fahrt haben, sondern eine gleichberechtigte Position gegenüber Fußgängern, spielenden Kindern, Gästen von Möller und Dönerwelt und anderen Nutzern.

➔ **Shared Space, Toleranzzone, Begegnungszone oder Fairnesszone.**

Klaus Mensing

- ➔ **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 diskutiert 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?
- ➔ **Ein weiteres Problem wird die dann deutlich schwierigere Querungsmöglichkeit der Bahrenfelder Straße für Fußgänger sein.** Da die Bahrenfelder Straße eine beliebte und frequentierte Einkaufsstraße ist, sind diese Querungen sehr häufig und oft spontan. 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. Die Fahrradstraße widerspricht somit dem Ziel einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Bedingungen für Zufußgehende. Denn wir Ottenser haben gerade als Fußgänger wirklich nicht viel gewonnen, wenn die Belastung durch die Autos durch eine Belastung durch Fahrräder ersetzt wird.
- ➔ **In der Ottenser Hauptstraße wird die Situation zukünftig nicht viel besser sein,** auch wenn offenbar eine „Rest-Kopfsteinpflaster“ erhalten bleiben soll. (Wieviel, traut sich ja bislang niemand zu sagen.)

Fazit: Es ist eine immanente Herausforderung der Mobilitätswende, dass wir einerseits mehr Fahrradverkehr wollen, **die Radler sich jedoch wie alle Verkehrsteilnehmenden gleichzeitig 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.** Die bisherigen Auskünfte seitens Bezirksamtleitung und Polizei lauteten immer: zu wenig Personal. Andererseits gehen die Kolleg*innen vom Landesbetrieb Verkehr täglich bis abends durch unseren Stadtteil, um falsch parkende Autos aufzuschreiben. 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“) ist dies eine zwingend notwendige Maßnahme.

▶ **Autoarme Ottenser Hauptstraße und Bahrenfelder Straße**

Hier noch einige grundsätzliche Bemerkungen zum autoarmen Projektansatz: Der Modellversuch „Ottensen macht Platz“ hatte ja vergleichbare Regelungen, wie die für „freiRaum Ottensen“ geplanten. Grundsätzlich war das Einfahren in die oben genannten Straßen verboten, es gab jedoch viele Ausnahmen: vom Lieferverkehr über Taxis bis zu den Bewohnern, die Stellplätze auf Hinterhöfen oder in Tiefgaragen haben. Dies hat wiederholt zu Konflikten bis hin zu Handgreiflichkeiten geführt. Zudem sind die unterschiedlichen Liefernotwendigkeiten und -Lieferzeiten nur schwer unter einen Hut zu bekommen.

Es gibt eben viele Menschen, die brauchen ein Auto oder wollen nicht darauf verzichten. In beiden Straßen sind viele Arzt- und Physiopraxen. Wie kommen die Patienten zukünftig dorthin? Und was ist mit Handwerkern? **Sie haben die zahlreichen Argumente besorgter Anwohner*innen auf der**

Klaus Mensing

Dialogveranstaltung ja protokolliert. Der Wegfall von Parkplätzen führt zudem letztlich zu Verdrängungseffekten. Wirklich freiwillig fährt doch niemand mit dem Auto nach Ottensen, nicht zuletzt angesichts des Wegfalls zahlreicher Parkplätze durch Außengastronomie, Bewohnerparken und ständig entgegenkommende Radfahrer.

➔ **Vorschlag:** Einfahrt und Durchfahrt (noch) unattraktiver machen (breitere Fußwege, Grün und Fahrradabstellplätze). **Allerdings halte ich die durchgängige Anfahrbarkeit durch Gewerbetreibende sowie auch Anwohner, Kunden und Patienten für zwingend notwendig.** Hierfür sollten ausreichende Halte- und Ladezonen vorgesehen werden. Geschäfte, die ihr Lieferfahrzeug tagsüber in der Nähe ihres Geschäfts haben müssen, sollten eine entsprechende dauerhafte Ausnahmegenehmigung erhalten.

Soweit meine Anmerkungen: Abschließend **meine herzliche Bitte oder besser Forderung an die Bezirkspolitik:** Bitte geben Sie die Mittel für die vorgestellten Umbaumaßnahmen, insbesondere für das Ottenser Kreuz, 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