



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-0623

Datum 30.01.2020

Beschluss

Gute Planung statt eiliger Entscheidungen – Stellungnahme zur Zweitverschickung Elbchaussee Abschnitt Manteuffelstraße-Parkstraße

Am 20.01.2020 wurden im Verkehrsausschuss erstmalig die Verkehrsplanungen für die Elbchaussee im 1. Bauabschnitt im Zuge des Erneuerungsmanagements für Straßen in Hamburg (EMS-HH) durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) vorgestellt. Die Baumaßnahme soll mit der Sanierung der Trinkwasserleitung koordiniert werden, die von Hamburg Wasser in einem mehrjährigen Verfahren entlang der gesamten Elbchaussee durchgeführt werden soll.

Vorausgegangen war eine im August 2019 an den Ausschuss übersandte Erstverschickung, die jedoch aufgrund mangelnder Genehmigungs- und Anordnungsfähigkeit grundlegend überarbeitet wurde.

Ausdrücklich zu begrüßen sind die nun enthaltenen Ansätze, Fuß- und Radverkehr konsequent zu trennen und auf der Südseite einen 2,65 m breiten Gehweg einzurichten. Auch die in Aussicht gestellte Einführung von Tempo 30 im Bereich Hasselmannstraße-Sieberlingstraße beim Hotel Louis C. Jakob sowie die Verwendung von Radfahrstreifen in Abschnitten zwischen Christian-F.-Hansen-Straße und Parkstraße stellen deutliche Verbesserungen dar.

Dennoch sind mehrere Probleme bei der Radverkehrsführung nicht genügend beachtet worden:

- Die Führungsformen Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Mischverkehr kommen im Abstand weniger hundert Meter wechselnd zum Einsatz und erschweren so die Orientierung für die Radfahrenden.
- Steigungsstrecken, bei denen der Radverkehr eigene Wege benötigt und die daher besser mit Radfahrstreifen ausgeführt werden, wurden nicht ausreichend berücksichtigt.
- Die Führung im Mischverkehr bei Tempo 50 stellt bei ca.1500 Kfz/h eine Belastung dar und sollte auf mögliche Konflikte untersucht werden.
- Grundstücksankäufe zur Gewinnung nötiger Verkehrsflächen wurden generell ausgeschlossen.
- Die im Bürgerbeteiligungsverfahren diskutierte und in der Erstverschickung genannte Stärkung des Elberadwegs findet keine Erwähnung mehr.

Die Bezirksversammlung fordert daher die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), den LSBG sowie die Behörde für Inneres und Sport (BIS) gemäß § 27 BezVG auf:

1.
 - a. Die in der Zweitverschickung vorliegende Planung für die Elbchaussee 1. Bauabschnitt wird erneut überarbeitet. Ziel ist es, die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr weiter zu verbessern und Konflikte mit motorisiertem Verkehr und Fußverkehr zu minimieren. Bei der Beschreibung der Bauleistung mit Hamburg Wasser ist dies zu berücksichtigen.
 - b. Die gesamte Planung ist einem Sicherheitsaudit zu unterziehen. Hierbei sollen besonders die Gefährdungslagen für Radfahrende und mögliche Konflikte auf Gehwegen mit dem Radverkehr untersucht werden.
2. Die Radverkehrsführung ist einheitlicher zu gestalten und möglichst an der Topographie der Strecke auszurichten:
 - a. Der Abschnitt Sieberlingstraße bis Christian-F.-Hansen-Straße wird daher im nördlichen Bereich als Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m ausgeführt. Auf der südlichen Seite wird die Führung im Mischverkehr fortgeführt.
 - b. Im Bereich Holztwiete bis Parkstraße wird der Radfahrstreifen der Steigung folgend auf der Südseite eingerichtet.
 - c. Als Alternative soll die Einrichtung eines durchgehenden Radfahrstreifens im nördlichen Bereich geprüft werden.
3. Die Radfahrstreifen und die Schutzstreifen sind wegen der hohen Kfz-Belastung der Elbchaussee farblich zu markieren. Um Farbabrieb zu verhindern, soll die Farbe der Asphaltdecke beigemischt werden.
4. Bei der Führung im Mischverkehr sind in regelmäßigen Abständen Piktogramme mit Fahrradsymbolen am Fahrbahnrand anzubringen. Damit wird Rad- wie Autofahrenden signalisiert, dass der Radverkehr hier zulässig ist.
5.
 - a. Der Elberadweg zwischen Manteuffelstraße und Christian F. Hansen-Straße sowie der zuführende Mühlberg werden mit entsprechender Beschilderung, Beleuchtung und Befestigung ertüchtigt, um eine ganzjährige Befahrbarkeit zu ermöglichen. Eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr ist dabei zu gewährleisten. Somit kann dem Radverkehr insbesondere stadteinwärts eine gut befahrbare Alternative zur Elbchaussee angeboten werden.
 - b. Der Elberadweg ab Jenischpark bis Parkstraße wird durch Markierungen oder Farbgebung kenntlicher gemacht und mit taktilen Leitelementen versehen, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu minimieren.
6. Am Anleger Teufelsbrück starten die Fähren zu Airbus. Es ist durch die große Anzahl von Mitarbeiter*innen mit erhöhtem Radverkehr zu rechnen. Daher sind auf Höhe Baron-Voght-Straße die Abbiegebeziehungen des Radverkehrs zu optimieren. Dabei ist auf ausreichend große Aufstellflächen (ARAS) für den Radverkehr zu achten. Eine deutliche Markierung für den Radverkehr beim Übergang zum Elbradweg ist vorzusehen.
7. Auf der nördlichen Seite zwischen Holztwiete und Parkstraße liegt die Straßenbegrenzungslinie noch hinter dem vorhandenen Baumbestand. Mehrere Grundstücke befinden sich im städtischen Besitz. Es ist zu prüfen, ob

Verhandlungen mit dem Ziel aufgenommen werden können, die wenigen fehlenden Flächen zu erwerben. Die so gewonnenen Flächen sollen dem Fuß- und Radverkehr zu Gute kommen. Geprüft werden soll in diesem Zusammenhang die Führung des Fußverkehrs auf einem komfortablen Gehweg hinter der vorhandenen Baumreihe sowie die Einführung eines Radfahrstreifens auf der Nordseite. Der Baumbestand ist so weit wie möglich zu bewahren.

8. Für das Umfeld des Hotels Louis C. Jacob im Bereich Hasselmannstraße bis Sieberlingstraße ist Tempo 30 festzulegen. Darüber hinaus ist – gemeinsam mit dem/der Sicherheitsauditor/in – festzulegen, wo weitere Strecken mit Gefährdungslage vorliegen, die die Einführung von Tempo 30 erforderlich machen.
9. Die Bushaltestellen an der nördlichen Seite der Elbchaussee sind in einer Breite herzustellen, die sie auch für Rollstuhlfahrer mit Platz für Busklappen barrierefrei nutzbar machen.
10. Bei Teufelsbrück ist wieder ein Behindertenparkplatz in regelkonformer Breite und Länge anzulegen.
11. Auf Höhe Winckelmannstraße ist zu prüfen, ob man die Mittelinsel braucht oder ob diese Fläche für eine Verlängerung des Schutzstreifens für den Radverkehr genutzt werden kann.