



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Altona

Niederschrift

über die Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses (im Livestream)

Termin:	Montag, 19.06.2023
Beginn:	18:00 Uhr
Ende:	20:58 Uhr
Ort:	Kollegiensaal (Rathaus Altona), Platz der Republik 1, 22765 Hamburg

Vorsitz

Herr Schmuckall	CDU-Fraktion	Vorsitzendes Mitglied
-----------------	--------------	-----------------------

Stimmberechtigte Mitglieder

Frau Faust-Weik-Roßnagel	Fraktion GRÜNE	Ausschussmitglied
Herr Stünitz	Fraktion GRÜNE	Ausschussmitglied
Frau Fitschen	Fraktion GRÜNE	Ständige Vertretung
Frau Johannsen	Fraktion GRÜNE	Ständige Vertretung
Frau Naujokat	SPD-Fraktion	Ausschussmitglied
Herr Packmohr	SPD-Fraktion	Ausschussmitglied
Frau Kistner	SPD-Fraktion	Ständige Vertretung
Herr Timm	CDU-Fraktion	Ausschussmitglied
Herr Strasser	Fraktion DIE LINKE	Ausschussmitglied
Herr Wiegand	FDP-Fraktion	Ausschussmitglied

Ständige Vertretung

Frau Matko-Ebinal	SPD-Fraktion	Ständige Vertretung
-------------------	--------------	---------------------

Fraktionslose

Herr Batenhorst	AfD	Bezirksversammlungsmitglied fraktionslos (ohne Stimmrecht)
-----------------	-----	---

Verwaltung

Herr Grosse	PK 25	Straßenverkehrsbehörde
Herr Herrmann		Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Frau Wincierz

Dezernat Wirtschaft, Bauen und
Umwelt

Protokollführung

Frau Körner

Geschäftsstelle der
Bezirksversammlung

Hinzugezogene sachkundige Person (§ 14 (4) BezVG)

Herr Dr. Lembke

Bezirksseniorenbeirat

Referent/in

Frau Fischer

Die Autobahn GmbH des Bundes
Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende

Herr Gessert

Herr Lassen-Petersen

Hamburger Energiewerke GmbH

Frau Laur

Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende

Frau Müller-Hennig

Behörde für Inneres und Sport

Herr Stutzki

HAMBURG WASSER

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

- 1 Öffentliche Anhörung (ÖA) zum Thema „Hohe Verkehrsbelastung in der Ebertallee und den umliegenden Straßen“
- 1.1 Prüfung der Fahrbahngliederung Ebertallee - Osdorfer Weg
Antrag von Uwe Batenhorst (AfD-Gruppe)
Drucksache: 21-4118

Niederschrift:

Öffentlicher Teil:

zu 1 **Öffentliche Anhörung (ÖA) zum Thema „Hohe Verkehrsbelastung in der Ebertallee und den umliegenden Straßen“**

Herr Schmuckall begrüßt die Anwesenden zur Öffentlichen Anhörung zum Thema „Hohe Verkehrsbelastung in der Ebertallee und den umliegenden Straßen“ und stellt das Podium sowie den Ablauf des Abends vor.

Herr Herrmann, Frau Laur und Herr Gessert (beide Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, BVM), Herr Stutzki und ein:e weitere:r Vertreter:in von HAMBURG WASSER, Herr Lassen-Petersen (Hamburger Energiewerke GmbH), Frau Fischer (Die Autobahn GmbH des Bundes) und Herr Grosse (Polizeikommissariat 25, PK25) stellen sich und ihre jeweiligen Aufgabenbereiche vor und erläutern anhand einer Präsentation (Anlage) die Auswirkungen der derzeitigen relevanten Baumaßnahmen auf die verkehrliche Situation in der Ebertallee sowie den umliegenden Straßen.

- Eine wichtige Aufgabe der Baustellenkoordination des Bezirksamtes sei die Informationsweitergabe an die Bürger:innen. Auf der neu errichteten Internetseite <https://www.hamburg.de/altona/baustellen/> würden jeweils die aktuellsten Informationen für den Bezirk Altona veröffentlicht. Zudem werde vierteljährlich ein Quartalsbericht mit aktuellen Maßnahmen und deren zeitlichem Umfang erstellt, der auch den Mitgliedern des Verkehrsausschusses regelmäßig vorgelegt werde.
- Bei der BVM müssten alle Baumaßnahmen der Baulastträger frühzeitig angemeldet werden, so dass alle Informationen zu relevanten Baumaßnahmen an einer Stelle zusammenliefen und aufeinander abgestimmt werden könnten. In gemeinsamen Koordinierungsrunden mit den Baulastträgern und auch den Baustellenkoordinator:innen der Bezirksämter erfolgten daraufhin weitere Abstimmungen zu geplanten Bauzeiten und möglichen Verkehrsführungen für diese Maßnahmen.
- Durch die Zusammenführung der Informationen an dieser Stelle könnten die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrskonzepten der jeweiligen Maßnahmen rechtzeitig berücksichtigt werden. Es sei jedoch nicht zu vermeiden, dass durch jede Maßnahme Einschränkungen entstünden. Der Verkehrsfluss solle letztendlich aber so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Werden festgestellt, dass es während einer Baumaßnahme Anpassungsbedarfe gebe, würden diese in Zusammenarbeit mit dem zuständigen PK und der Verkehrsdirektion umgesetzt.
- Zu den relevanten Baumaßnahmen in Altona zählten aktuell u.a. die Bauarbeiten des 1. Bauabschnitts der Elbchaussee, der Bau der Fernwärmeleitung durch Othmarschen mit derzeit acht Bauabschnitten sowie der Ausbau der A7 inkl. des Lärmschutzdeckels Altona.
- Anhand verschiedener Kriterien sei im Jahr 2006 festgelegt worden, wonach sich die Einteilung in Hauptverkehrs- und Bezirksstraßen richte. Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen liege in der Zuständigkeit der BVM.
- Für die zu erwartenden Verkehrszahlen in den nächsten Jahren gebe es unterschiedliche Prognoseansätze. Zum Beispiel habe es eine Verkehrsuntersuchung im östlichen Altona gegeben. Des Weiteren seien im Rahmen der Planungen für die Science City Hamburg Bahrenfeld Verkehrsprognosen aufgestellt worden und aktuell führe die BVM eine Machbarkeitsstudie für ein Hochleistungsbussystem entlang der Luruper Hauptstraße bis zum Neuen Pferdemarkt durch, für das ebenfalls Prognosen erstellt würden.
- Bei dem Rückbau der unechten Zweispurigkeit zwischen dem Osdorfer Weg und der Dürerstraße handle es sich um einen Prüfauftrag an die BVM. Dieser werde aktuell

durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) bearbeitet, daher lasse sich hierzu noch keine abschließende Aussage treffen. Der Hintergrund sei, dass dem Fuß- und Radverkehr durch den gewonnenen Platz bessere Möglichkeiten eingeräumt werden könnten.

Wortbeiträge der Bürger:innen:

- Bereits im Jahr 2017 sei von Bürger:innen auf die Verkehrssituation in der Ebertallee hingewiesen worden, nachdem dort ein:e Motorradfahrer:in tödlich verunglückt sei. Insbesondere für Kinder sei es im Dunkeln sehr gefährlich mit dem Fahrrad durch die Dürerstraße zu fahren und ohne einen Radweg auskommen zu müssen. Verbesserungsvorschläge seien von der damaligen und der aktuellen Bezirksamtsleitung in Altona ignoriert worden bzw. man sei an die BVM verwiesen worden, die in diesem Fall für die Hauptverkehrsstraße zuständig sei. Doch auch von dort sei bis heute keine Rückmeldung auf eingereichte Verbesserungsvorschläge eingegangen.

- Herr Gessert erklärt, die Verbesserungsvorschläge des:der Bürger:in seien ihm nicht bekannt. Er begrüße es, wenn ihm diese noch einmal zugesendet würden.

Weiterhin berichtet er, es gebe durchaus Verkehrszählungen aus früheren Jahren. Diese seien hier nicht aufgeführt worden, da man bei der Vorbereitung auf die Öffentliche Anhörung davon ausgegangen sei, dass die aktuellsten Zahlen für die Bürger:innen am interessantesten seien. Für den Bereich in der Ebertallee südlich der Luruper Chaussee gebe es seit dem Jahr 2011 Pegelzählungen, die regelhaft zwischen 9.000 und 10.000 Kfz/ 24h schwankten.

Im südlicheren Bereich der Ebertallee auf Höhe der Reventlowstraße (kurz vor der Anschlussstelle Othmarschen) hätten die Zählungen im Jahr 2019 bei rd. 19.000 Kfz/ 24h gelegen. Alle Ergebnisse der Verkehrszählungen seien online im FHH-Atlas einsehbar.

Herr Grosse fügt ergänzend hinzu, die Ebertallee sei eine Hauptverkehrsstraße mit sehr viel Verkehr zu dem u.a. Pkws, Lkws und Schwerlastverkehr zählten.

- Ein:e Anwohnende:r erklärt, sie habe nach einem Wegzug und anschließender Rückkehr nach Hamburg festgestellt, dass sich der Verkehr in dem Gebiet um die Ebertallee erheblich verschlechtert habe. Auch in den Nebenstraßen seien durchschnittlich 600 Kfz/ Std. in den Stoßzeiten zählbar. Es sei nachvollziehbar, dass sich Umleitungsverkehre aufgrund von Baumaßnahmen und den neuesten Navigationssystemen nicht vermeiden ließen, jedoch könne der Straßenbelag angepasst werden, um den Verkehrslärm für die Anwohnenden zu mindern. Dies habe sich bereits in anderen Straßen bewährt. Er:sie erkundigt sich weiterhin, ob es Überlegungen gebe, an der Ecke Ebertallee/ Kalckreuthweg einen Kreisverkehr einzurichten.

- Herr Herrmann erklärt, der Kalckreuthweg befinde sich in der Zuständigkeit des Bezirksamtes. Den Hinweis zu einem neuen Deckenbelag nehme er gerne auf. In den nächsten zwei Jahren gebe es zunächst jedoch keine weiteren Kapazitäten. Ob die Errichtung eines Kreisverkehrs an dieser Kreuzung geprüft worden sei, wolle er im Anschluss an die Sitzung zu Protokoll geben.

[Nachtrag des Amtes zu Protokoll:

Die Ebertallee ist eine Hauptverkehrsstraße und liegt in der Zuständigkeit des LSBG. Die Errichtung eines Kreisverkehrs im Kalckreuthweg wurde daher nicht geprüft. Dem Amt liegen keine Informationen über die Einrichtung eines Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich vor.]

- Die Bellmannstraße sei insbesondere von den Baumaßnahmen am A7-Deckel und der Fernwärmeleitung betroffen, dadurch sei es schwierig, in die Straße ein- und auszufahren. Die einzige Möglichkeit ergebe sich über die Waitzstraße. Es stelle sich die Frage, ob in der Groß Flottbecker Straße die Aufstellung einer Lichtsignalanlage möglich sei, um von dort besser in die Bellmannstraße zu gelangen.

➤ Herr Lassen-Petersen sichert zu, die Option mit dem zuständigen Polizeikommissariat und dem Verkehrsplanungsbüro zu prüfen.

- Ein:e Anwohnende:r der Ebertallee und Vertreter:in der Initiative „Nördlich und südliche Ebertallee“ erkundigt sich, wie sich die derzeitige Situation in der Ebertallee auf Einsatzfahrzeuge der Polizei auswirke. Es sei beobachtet worden, dass diese oftmals nicht durchkämen.

Des Weiteren werde kritisiert, dass die Querung der Straße am Fußgängerüberweg insbesondere für Kinder ein Risiko darstelle, da Lkws mit Tempo 50 häufig nicht rechtzeitig abbremsen könnten. Die Ebertallee sei eine oft genutzte Umleitung für Lkws, wenn es sich auf der A7 stauet. Eine Alternative zu Tempo 30 seien ggf. Bodenschwellen.

Der Radfahrstreifen in der nördlichen Ebertallee vermittele den Radfahrenden aufgrund der fehlenden Breite der Straße kein sicheres Gefühl. Die Autofahrenden hätten lediglich die Möglichkeit, hinter den Radfahrenden zu verweilen oder mit fehlendem Abstand an diesen vorbeizufahren. Für Kinder sei die Benutzung daher zu gefährlich. In der südlichen Ebertallee gebe keinen Radweg.

Es sei zudem schwer nachvollziehbar, dass der Lärm- und Erschütterungspegel die Grenzwerte nicht überschreite. Vor allem in der Steenkampsiedlung könnten Mängel an den Gebäuden festgestellt werden, die die normale Abnutzung überstiegen.

- Weitere Anwohnende heben hervor, dass der Fußgängerüberweg für andere Verkehrsteilnehmende schlecht erkennbar sei und dies der Grund sei, warum häufig zu spät gebremst werde. Zur Verbesserung der Sichtbarkeit würden u.a. Hinweisschilder, ein Parkverbot angrenzend an den Fußgängerüberweg oder eine bessere Beleuchtung vorgeschlagen. Zudem entstehe der Eindruck, dass Autofahrende, die die Ebertallee herunterführen, deutlich schneller seien. Auch dies führe zu einer Unsicherheit bei den schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Daraus entstehe der Wunsch, darauf hinzuwirken, dass die Ebertallee zukünftig nicht mehr als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen werde.

➤ Herr Grosse bestätigt die Beobachtungen der Anwohnenden, dass die Einsatzfahrzeuge nicht passieren könnten, wenn es in der Ebertallee zu Staus komme. Dies führe zu Verzögerungen, die auch von der Feuerwehr kritisiert würden.

Die Sichtachsen am Fußgängerüberweg seien bereits kontrolliert worden und die Einsehbarkeit sei grundsätzlich in Ordnung. Den Vorschlag den Fußgängerüberweg auszuleuchten, werde er zur Prüfung mitnehmen.

Ein Durchfahrtsverbot für Lkw in der Ebertallee wäre mit einem hohen Personalaufwand verbunden, da dieses Verbot dauerhaft kontrolliert werden müsste. Zudem sei es erforderlich, Ausweichrouten für den Schwerlastverkehr festzulegen. Hierdurch komme es lediglich zu einer Verlagerung des Problems.

Herr Gessert berichtet, Bodenschwellen würden in Hamburg weder auf Hauptverkehrsstraßen noch auf Nebenstraßen eingerichtet. Hintergrund sei, dass ansonsten auch Rettungsfahrzeuge während der Einsätze über diese hinwegfahren müssten.

Es gelte grundsätzlich, wenn der notwendige Platz zum Überholen eines Radfahrenden nicht vorhanden sei, müssten Pkws und Lkws hinter den

Radfahrenden bleiben. Zudem sei es derzeit nicht vorgesehen, die Dürerstraße neu zu planen und im Zuge dessen, einen Radweg zu errichten.

Bei der Durchführung von Verkehrszählungen würden in der Regel über einen Zeitraum von 24 Stunden Daten erfasst. Es gebe jedoch auch andere Verkehrszählungen, die z.B. in einem bestimmten Zeitraum oder für eine gewisse Anzahl von Stunden (Teilmenge) durchgeführt würden.

Hinsichtlich des Lärm- und Erschütterungspegels müsse eine Prüfung erfolgen, die u.a. den Zustand der Straße und die Gegebenheiten vor Ort einbeziehe. Hierzu seien ihm für die Steenkampsiedlung aktuell keine Informationen bekannt.

Die Daten für den Lärm- und Luftschutz würden berechnet, nicht vor Ort gemessen. Hierfür würden bspw. auch Verkehrszahlen und die Zahl der betroffenen Anwohnenden einbezogen. Die festgestellten Verkehrszahlen für die Ebertallee seien nicht so hoch, dass diese für den Lärmschutz relevant seien. In anderen Teilen der Stadt gebe es Verkehrszahlen von durchschnittlich 30.000 – 60.000 Kfz/ 24h. Der dann berechnete Lärmwert müsste über 60 in der Nacht und über 70 am Tag liegen. In der Ebertallee würden diese Werte nicht erreicht und es seien keine Maßnahmen im aktuellen Lärmaktionsplan vorgesehen.

Grundsätzlich sei es möglich, eine Straße auf- oder abzustufen. Hierfür sei die Einwilligung des Bezirksamtes und des Senats notwendig. Eine Zustimmung des Senats, die Ebertallee als Hauptverkehrsstraße abzustufen, sei derzeit unwahrscheinlich, da aus Richtung Westen zwei Anschlussstellen der A7 erreicht würden. Dies sei u.a. eine wichtige Aufgabe des Hauptverkehrsstraßennetzes.

- Weiterhin wird von Bürger:innen kritisiert, dass die Gesamtsituation im betroffenen Gebiet nicht ausreichend betrachtet und keine Alternativen erwogen würden. Es lasse sich nur schwer konkret feststellen, welche Stelle in der Stadt hauptverantwortlich sei. Die Anwohnenden wünschten sich, bei den Planungen stärker einbezogen zu werden.
- Zudem fehle es den Bürger:innen an konstruktiven Lösungsansätzen für die aufgeführten Problemstellen. Alle Anwesenden seien sich einig, dass die aktuelle Situation nicht zufriedenstellend sei. Es werde bisher lediglich dargelegt, warum gewissen Maßnahmen nicht für die Ebertallee und die umliegenden Straßen umsetzbar seien. Letztendlich stelle sich die Frage, wer die Personen seien, die langfristig Maßnahmen für eine Verbesserung der bestehenden Verkehrsproblematik vorantreiben könnten.
- Die Betrachtung erfolge darüber hinaus viel zu Kleinteilig und entspreche nicht den aktuell definierten Zielen des mobilen Wandels. Ziel sei es, weniger Kfz und mehr Radfahrende auf die Straßen zu bekommen. Es müsse klar definiert werden, wie der Individualverkehr reduziert werden könne.
- Herr Gessert erklärt, konzeptionell sei die BVM für die südliche Ebertallee zuständig. Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) werde von der BVM mit den Planungen für Umbaumaßnahmen beauftragt. Hierbei seien jedoch alle beteiligten Stellen an die geltenden Regularien gebunden.

Eine Beteiligung der Anwohnenden bei den Planungen für die Ebertallee sei möglich. Er hebe jedoch hervor, dass es aktuell lediglich einen Prüfauftrag und keine Planungen für eine Umbaumaßnahme gebe. Die Situation in der Ebertallee werde vom LSBG betrachtet und die Fragestellungen des Prüfauftrags würden beantwortet.

- Ein:e Anwohnende:r der Walderseestraße lobt die guten Planungen für den Ausbau des A7-Deckels. Jedoch erachte er:sie die Situation für Radfahrende als sehr

schwierig, da es immer wieder zu schweren Unfällen komme. Er:sie spreche sich dafür aus, den Fokus noch stärker auf diesen Kreis der Verkehrsteilnehmenden zu legen. Jedoch müsse auch für die Radfahrenden die Einhaltung der Verkehrsregelungen stärker in den Fokus gerückt werden. Verstöße seien mittlerweile die Regel.

- Herr Grosse berichtet, auch das Fehlverhalten von Radfahrenden werde sanktioniert. In Hamburg gebe es die Fahrradstaffel, die dieses Thema vermehrt in den Fokus nehme. Die Polizei habe die Entwicklung im Blick, jedoch fehle es an Personal, um gegen jedes Vergehen vorzugehen.
- Der Vorschlag eines:einer Bürgerer:Bürgerin, die Fernwärmeleitung nicht durch die Groß Flottbeker Straße zu leiten, sondern stattdessen durch die Ebertallee, sei auf schriftlich Nachfrage nicht beantwortet worden. Dies hätte die Möglichkeit eröffnet, im Zuge dieser Maßnahme das Straßenprofil der Ebertallee zu erneuern. Er:sie erkundigt sich, ob es möglich sei, ein Abfahrtsverbot für Lkws an den Autobahnabfahrten der A7 nördlich des Elbtunnels zu erteilen.
- Frau Fischer stellt klar, dass kein Schwerlastverkehr über die Ebertallee umgeleitet werde. Gemeinsam mit der Verkehrsdirektion würden vor Beginn der Baustelleinrichtung geeignete Umleitungsempfehlungen ausgearbeitet. Grundsätzlich dürften jedoch keine Routen vorgeschrieben werden. Die Ebertallee sei keine offizielle Umleitungsstrecke für die Baumaßnahme auf der A7. Die Erteilung eines Abfahrtsverbots für Lkw sei nicht realistisch. Damit würde auch verhindert, dass Anlieferungen für Unternehmen über die Autobahn ins Stadtgebiet erfolgen könnten.
- Ein:e Anwohnende:r schlägt vor, die Einrichtung von Tempo 30 für die Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr morgens in Erwägung zu ziehen, da auch in dieser Zeit häufig Schwerlastverkehr durch die Ebertallee fahre.
- Herr Gessert erläutert, die Einrichtung von Tempo 30 in der Nacht sei eine typische Maßnahme aus dem Lärmaktionsplan, die an Lärmbrennpunkten eingerichtet werde, zu der die Ebertallee nicht zähle.
- Ein:e Bürger:in erkundigt sich, welche Konsequenzen die Prüfung der unechten Zweispurigkeit in der Ebertallee nach sich ziehen könnte. Er:sie berichtet, es komme insbesondere bei stockendem Verkehr häufig dazu, dass Autofahrende sehr dicht nebeneinander herführen und versuchten, so schneller voranzukommen oder sich vorbeizudrängeln.
- Es sei auch zu beobachten, dass die unechte Zweispurigkeit ausschließlich von Pkws in Anspruch genommen werden könne. Daraus entwickelten sich häufig Rennen zwischen den Autofahrenden, bis zur nächsten Einengung. Die gesamte Ebertallee gleiche eher einem ungleichmäßigen Gebilde aus verschiedenen Teilen, welche zusätzlich für Chaos bei den Verkehrsteilnehmenden sorgten. Er:sie spreche sich dafür aus, eine kontinuierliche Einspurigkeit in der gesamten Straße umzusetzen und den Radfahrenden einen sichereren Bereich einzuräumen. Dies diene letztendlich auch dem Verkehrsfluss und ermögliche es den Rettungsfahrzeugen, leichter vorbeizukommen.
- Herr Gessert legt dar, sollte es bei der unechten Zweistreifigkeit bleiben, werde es aufgrund der fehlenden Breite trotzdem keine Markierungen geben. Es sei ausgeschlossen, dass zusätzliche Fahrbahnfläche von den Geh- oder Radwegen hinzugenommen werde. Wahrscheinlicher sei hingegen, dass eine einstreifige Fahrbahn gewählt und abgewogen werde, wie die freiwerdende Fläche für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden könne.

Die zu erwartende Verkehrsbelastung bleibe die Kernfrage dieses Prüfauftrags und aus diesem Grund gebe es aktuell erneute Verkehrszählungen. Erst dann könne geprüft werden, welche Lösungen es gebe und welche Maßnahmen den gewünschten Effekt brächten. Eine Kapazitätseinschränkung durch die Reduzierung auf einen Fahrstreifen, könne auch dazu führen, dass sich die Verkehrssituation zukünftig entspanne, da Navigationssysteme die Route ggf. dann nicht mehr als Option in Betracht zögen.

- Die zu beobachtenden verkehrlichen Entwicklungen und die damit verbundenen ansteigenden Lärmbelastungen stünden im widersprüchlichen Verhältnis dazu, dass es den Bewohner:innen der Steenkampsiedlung untersagt sei, lärmdämmende Maßnahmen an ihren Häusern vorzunehmen.
- Herr Schmuckall weist darauf hin, dass hierfür ggf. die Mitglieder des Bau- oder Planungsausschusses zuständig seien. Er schlage vor, dass sich der:die Bürger:in mit dieser Frage noch einmal an die Geschäftsstelle der Bezirksversammlung wende.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Polizei dagegen vorgehe, wenn Anwohnende zum Teil auf dem Geh- oder Radweg parkten. Die Autos sollten auf der Fahrbahn geparkt werden. Dies habe auch zur Folge, dass der Verkehr entschleunigt werde. Das Risiko, dass die vorbeifahrenden Fahrzeuge die Seitenspiegel der parkenden Pkws abführen, bleibe jedoch bestehen.
- Ein:e andere:r Bürger:in kritisiert, dass die Polizei nicht stärker gegen die falsch geparkten Fahrzeuge auf den Geh- und Radwegen in der Ebertallee vorgehe. Würde dies erfolgen und alle Fahrzeuge stünden auf der Fahrbahn, würde die unechte Zweistreifigkeit automatisch aufgehoben.
- Herr Grosse weist darauf hin, dass in einigen Abschnitten noch angeordnet sei, dass rechtsseitig geparkt werden müsse. Dies werde natürlich auch überprüft und Ordnungswidrigkeiten- und Busgeldverfahren würden eingeleitet.
- Ein:e Bürger:in erkundigt sich, ob für die Stadt Hamburg geplant sei, der Städteinitiative Lebenswerte Städte und Gemeinden beizutreten und dann, nach der notwendigen Gesetzesänderung für die Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, dies u.a. in der Ebertallee umzusetzen.
- Herr Gessert erklärt, das Hamburg aktuell kein Teil dieser Initiative sei. Sollte das Gesetz geändert werden und den Gemeinden und Städten die Möglichkeit eröffnen überall Tempo 30 anzuordnen, würden aller Voraussicht nach neue Anforderungen formuliert werden, die Regelungen hierzu festlegten.

Antworten auf Fragen und Stellungnahmen der Bürger:innen (Anlage) aus dem Livestream:

- Herr Gessert erklärt, es sei nicht vorgesehen eine Umzugsbeihilfe in Aussicht zu stellen, wenn Anwohnende aufgrund des Verkehrslärms einen Umzug in Erwägung zögen.

Hinsichtlich der Erschütterungen durch Schwerlastverkehr und den daraus resultierenden Schäden an Wohngebäuden könne heute keine Stellungnahme abgegeben werden. Er sichert zu, dieses Anliegen im Anschluss an die Öffentliche Anhörung an die zuständigen Stellen weiterzuleiten. Konkrete Ansprechpartner:innen oder die zuständige Stelle für Rückfragen der Anwohnenden könnten im Anschluss an die Öffentliche Anhörung benannt werden.

[Nachtrag zu Protokoll:

Die Informationen liegen Stand 29.08.2023 nicht vor und werden voraussichtlich im September/ Oktober an dieser Stelle nacherfasst.]

- Herr Grosse berichtet, es seien vom 07. bis zum 22.12.2022 Geschwindigkeitsmessungen mit einem Verkehrsstatistikgerät durchgeführt worden. Das Ergebnis der Messung sei eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 52km/h.

Maßnahmen der Polizei, um gegen Verstöße vorzugehen, seien u.a. regelmäßige Kontrollen. Des Weiteren gebe es die Kampagne „Mobil. Aber sicher!“.

Hinweisschilder, die Verkehrsteilnehmende auf Schulkinder hinwiesen, könnten in der Ebertallee nicht aufgestellt werden, da die Schule nicht unmittelbar an dieser Straße liege.

Er sichert zu, die Parksituation auf der Fahrbahn, insbesondere zu den Zeiten an denen Gottesdienste stattfänden, zu überprüfen.

- Frau Fischer erläutert, die verkehrlichen Einschränkungen durch die Baumaßnahme des A7-Deckels würden bis zur Fertigstellung nach aktuellem Stand im Jahr 2028 andauern. Das Verkehrskonzept sehe vor, dass der Verkehr auf der A7 auf den vorhandenen Fahrstreifen in beide Richtungen immer offengehalten werde. Die Öffnung der zusätzlichen Fahrstreifen innerhalb des Elbtunnels sei nicht sinnvoll, da vor und hinter dem Elbtunnel derzeit weniger Fahrstreifen befahrbar seien. Die Einschränkungen durch die Großbaustelle sei immer offen kommuniziert worden. Detaillierte Fragen könnten auch im Anschluss an die Öffentliche Anhörung an sie gerichtet werden.

Hinsichtlich der mehrfach angesprochenen Schäden an Wohngebäuden durch Erschütterungen habe die Autobahn GmbH des Bundes vorab die Gebäude, die im Einzugsgebiet der Baustelle des A7-Deckels lägen, einer Beweissicherung unterzogen.

- Herr Stutzki führt aus, die temporäre Vollsperrung in der Elbchaussee zwischen 9 und 17 Uhr werde voraussichtlich zum Jahresende aufgehoben. Die Fertigstellung des Bauabschnitts im April 2024 könne sichergestellt werden, da sich die Baumaßnahme voll im Zeitplan befinde.

Stellungnahmen der Politik:

Frau Naujokat (SPD-Fraktion) bedankt sich bei den anwesenden Bürger:innen und den teilnehmenden Referent:innen für ihre Teilnahme an der Öffentlichen Anhörung. Sie erachte es für wichtig, dass dieser Austausch stattgefunden habe, um klarzustellen, wo die Bedarfe seien, welche Lösungsmöglichkeiten in Erwägung gezogen werden könnten und welche Ansätze für das Gebiet um die Ebertallee nicht geeignet seien. Nur durch den persönlichen Austausch sei die notwendige Kommunikation zwischen allen Stellen möglich gewesen.

Auf die zu erwartenden neuen Ergebnisse der Verkehrszählungen sei auch sie gespannt. Jedoch gehe sie davon aus, dass ein Großteil des Verkehrs von der A23 über die Autobahnabfahrt Pinneberg Nord komme. Dies sei eine hervorragende Route für Pkws und vor allem auch die Lkws, da es sich auf dieser Strecke um gut ausgebaute, breite Straßen handle. Auch Sie habe beobachtet, dass diese sehr großen Lkws erst seit ungefähr zwei Jahren vermehrt in der Stadt zu sehen seien. Zuvor waren es deutlich kleinere Lkws.

Hinsichtlich der Umgestaltung der Ebertallee habe sich die SPD-Fraktion mit dem zuvor bereits häufig angesprochenen Prüfauftrag an die Fachbehörde (BVM/ LSBG) zunächst schwergetan, da der Fokus darin vor allem auf den Radverkehr gelegt worden sei. Grundsätzlich sei gegen die Stärkung des Radverkehrs und die Einspurigkeit der Straße

nichts einzuwenden. Das Problem sehe sie jedoch an den Kreuzungsbereichen und den Linksabbiegenden. Wenn an dieser Stelle keine zwei Fahrstreifen angeboten würden, stau sich der Verkehr sehr schnell weit zurück und es gebe keine Ausweichmöglichkeit. Eine Neuplanung des gesamten Straßenzugs sei dennoch wichtig. Eine schnelle, kurzfristige Lösung sei jedoch nicht zielführend und auch der Erhalt der Bäume und die Stärkung des ÖPNV dürften nicht außer Acht gelassen werden.

Die angesprochenen Kopenhagener Radwege im nördlichen Teil der Ebertallee seien ggf. eine Möglichkeit, es müsse jedoch bedacht werden, dass in der Steenkampsiedlung nur wenige Parkplätze zur Verfügung stünden und das Parken auf der Fahrbahn entfalle dann. Hier müsse sorgfältig abgewogen werden. Eine große Einigkeit zu finden, sei in solchen Fällen sehr schwierig. Es sei die Aufgabe der Politiker:innen in diesen Fällen alle Interessen zu berücksichtigen und Optionen abzuwägen.

Sie nehme weiterhin die Themen Lichtsignalanlage in der Bellmannstraße mit, da sie davon zum ersten Mal gehört habe, die Sorge der Bürger:innen bzgl. der Schäden an den Häusern und die Einsehbarkeit der Fußgängerquerung in der Ebertallee. Sie erinnere sich, dass dies bereits vor einigen Jahren im Verkehrsausschuss behandelt worden sei.

Herr Timm (CDU-Fraktion) bedankt sich bei allen Anwesenden für die rege Beteiligung. Auch wenn sich viele Dinge wiederholt hätten, sei der Austausch wichtig, um die Anliegen der Bürger:innen besser nachvollziehen zu können. Es sei verständlich, dass die aktuelle Situation in der Ebertallee polarisiere und ein dringender Handlungsbedarf gesehen werde. Insbesondere die langen Planungsphasen und die unterschiedlichen Zuständigkeiten erschwerten die Nachvollziehbarkeit für die Betroffenen.

Er weise noch einmal darauf hin, dass es verschiedene Handlungsfelder gebe und jede Stelle an diesem Abend signalisiert habe, die Bedenken und Anliegen der Bürger:innen mitzunehmen und für die nächsten Schritte in ihrer jeweiligen Zuständigkeit zu berücksichtigen.

Ein weiteres Thema sei die Städteinitiative Lebenswerte Städte und Gemeinden. Die Stadt Hamburg habe sich im letzten Jahr dazu entschieden, nicht daran teilzunehmen. Im Hinblick auf die bevorstehende Bürgerschaftswahl empfehle er den Bürger:innen, dieses Anliegen weiter voranzubringen und darauf aufmerksam zu machen, da es sich um Punkte handle, die auf Landes- und Bundesebene zu entscheiden seien.

Herr Strasser (Fraktion DIE LINKE) bedankt sich für die umfangreiche Beteiligung an der Öffentlichen Anhörung und die vielen Hinweise und Vorschläge zur Verbesserung der Situation in der Ebertallee, die er für die weiteren Schritte der Planung für die Fraktion DIE LINKE mitgenommen habe. Hierbei sei es wichtig, auch die umliegenden Straßen bei einer Umgestaltung einzubeziehen.

Er schlage vor, frühzeitig eine Planungswerkstatt einzurichten, um zu gewährleisten, dass sich interessierte Bürger:innen einbringen könnten und deren Ideen berücksichtigt würden. Dies erachte er als einen wichtigen Schritt, um die Kommunikationswege offen zu halten und auf die individuellen Bedürfnisse bestmöglich eingehen zu können.

Natürlich sei es ebenfalls wichtig, die Verkehrszählungen noch einmal zu aktualisieren, um ggf. auch vorsorglich handeln zu können. Nicht immer sei dafür ein Überschreiten der Grenzwerte ausschlaggebend.

Auch die Einführung eines innerstädtischen Tempolimits von 30 km/h nehme er aus der Diskussion mit. Die Fraktion DIE LINKE habe in der letzten Sitzung der Bezirksversammlung einen Antrag eingereicht, in dem sie sich zunächst regelhaft für die Einführung von Tempo 30 in Altona ausgesprochen habe. Leider habe es bisher noch nicht für eine Mehrheit gereicht. Die Fraktion DIE LINKE werde dieses Ziel jedoch weiterverfolgen. Hierfür seien zunächst Änderungen der geltenden Vorschriften notwendig.

Die Zunahme des Gütertransports in den Städten und insbesondere die Verlagerung des Transports von der Schiene auf die Straßen müsse wieder umgesteuert werden. Hierfür seien moderne Logistikkonzepte notwendig, um die Schwerlasttransporte aus den Städten herauszuhalten. Dies müsse jedoch vor allem auf Bundesebene weiterverfolgt werden.

Herr Wiegand (FDP-Fraktion) bedankt sich ebenfalls für die rege Beteiligung aller Anwesenden. Die Öffentliche Anhörung habe aus seiner Sicht zunächst bestätigt, dass sich die Anwohnenden der Ebertallee und der umliegenden Straßen nicht genügend informiert fühlten. Die Folgen und Probleme der großen Baumaßnahmen für die Anwohnenden müssten ernst genommen werden. Er wisse jedoch auch darauf hin, dass es diese Probleme nicht nur in der Ebertallee gebe. Der gesamte Hamburger Westen sei hier von den zahlreichen großen und kleineren Baustellen betroffen.

Als besonders interessant erachte er die Komplexität der umfangreichen Konzepte der Baufirmen mit Blick auf die verkehrliche Infrastruktur, von denen am Ende eine Vielzahl von Menschen profitiere. Hierfür seien zum Teil umfangreiche Güterlieferungen notwendig, die von den Lkws transportiert würden. Trotz alledem gebe es Optimierungsbedarfe.

Er bitte die zuständige Stelle darum, Erhebungen zur Lärm- und Luftbelastung nachzusteuern. Des Weiteren müssten Straßenbeläge, z.B. im Kalckreuthweg, angepasst werden. Hier bitte er das Bezirksamt, der zugesagten Prüfung nachzukommen. Hinsichtlich der Risse an Gebäuden sei es dringend notwendig, weitere Informationen zu erhalten.

Als Fazit müsse festgehalten werden, dass sich die Folgen der Bauarbeiten noch jahrelang hinziehen würden. Daher fordere die FDP-Fraktion die zuständigen Behörden und die verantwortlichen Bauunternehmen auf, dauerhaft aktuelle Informationen zu den Bauphasen für Betroffene zu veröffentlichen und die Anwohnenden rechtzeitig zu informieren. Mehr Transparenz zu den Zuständigkeiten, direkten Ansprechpartner:innen, zu den Baufortschritten sowie dadurch entstehende verkehrliche Einschränkungen seien besonders wichtig. Es wäre toll, wenn hierfür auch auf neue Kommunikationsformate, wie z.B. Flyer, Anwohner:innen-Newsletter oder auch Baustellenbesichtigungen, zurückgegriffen werde.

Herr Batenhorst (AfD-Gruppe) erklärt, er könne die Einwände der Anwesenden größtenteils sehr gut nachvollziehen. Seiner Meinung nach sei in der Ebertallee und den umliegenden Straßen relativ leicht Abhilfe zu schaffen. Am Kreisverkehr an der Trabrennbahn befinde sich ein Verkehrsschild, das in Richtung Ebertallee weise, um zur Autobahn zu gelangen. Er sei der Ansicht, dass dieses Schild entfernt werden müsse und sich der Verkehr so um mindestens 50 % reduziere. Stattdessen könne der Verkehr vom Kreisverkehr in Richtung Theodorstraße geleitet werden, die direkt zur Autobahn führe.

Frau Faust-Weik-Roßnagel (Fraktion GRÜNE) berichtet, die Idee für die Durchführung einer Öffentlichen Anhörung zur Verkehrssituation in der Ebertallee sei im November 2022 aufgekommen, als das Verkehrsaufkommen aufgrund einer Straßensperrung sehr stark angestiegen sei. Damals habe sie sich noch dagegen ausgesprochen, da der Grund klar und auf bezirklicher Ebene nicht viel auszurichten gewesen sei. Heute sei klar geworden, dass der Austausch mit den Anwohnenden sehr hilfreich gewesen sei.

Sie halte fest, dass eine hohe Verkehrsbelastung für alle Betroffenen ein Störfaktor sei und dass es hierbei einen Konsens gebe. Die Diskussion über das Thema Verkehr und Parkplätze sei in Altona generell sehr schwierig und die Fronten seien verhärtet.

Der Prüfauftrag an die BVM sei durch einen Antrag der Fraktion GRÜNE initiiert worden. Alle Hintergründe hierzu ließen sich im Bürgerinformationssystem Altona nachlesen. Sie hoffe, dass die Rückmeldung das Ergebnis bringe, die unechte Zweispurigkeit aufzuheben und den Verkehr zukünftig nur noch auf einem Fahrstreifen durch die Ebertallee zu führen. Denn mehr Angebot schaffe auch mehr Nachfrage, dies gelte auch für den Individualverkehr.

Die Grundlage für die Einrichtung von Tempo 30 befinde sich immer wieder in der Diskussion. Es werde geprüft, ob die Einrichtung einer Tempo-30-Strecke vor sozialen Einrichtungen möglich sei, oder für die gesamte Straße Tempo 30 angeordnet werden

könne. Die Gesamtverantwortung könne daher nicht auf die BVM abgewälzt werden, sondern auch die Behörde für Inneres und Sport (BIS) sei in die Verantwortung zu nehmen.

Wenn Bürger:innen ein Anliegen oder einen Verbesserungsvorschlag hätten, könnten Sie sich an die Bezirkspolitiker:innen wenden und die wiederum diskutierten die Themen in den zuständigen Fachausschüssen und bereiteten Anträge für die Bezirksversammlung vor.

Sie begrüße die Offenheit der Referent:innen, die insbesondere hinsichtlich der Bauzeiten deutlich gemacht hätten, dass die Probleme nicht in kürzester Zeit verschwinden würden. Die Entscheidung für den Bau des A7-Deckels sei zudem nicht nur von den Fachbehörden beschlossen worden, sondern es habe auch eine Initiative der Anwohnenden gegeben, die sich dafür ausgesprochen hätten.

Herr Schmuckall bedankt sich für die Teilnahme aller Beteiligten und weist darauf hin, dass weitere Fragen, Anmerkungen und Eingaben zum Thema, die im Anschluss in der Geschäftsstelle der Bezirksversammlung eingingen, den Mitgliedern des Verkehrsausschusses zur Verfügung gestellt würden. Er sichert zu, dass auch nach der heutigen Öffentlichen Anhörung weiter an einer Lösung für die Ebertallee und die umliegenden Straßen gearbeitet werde.

zu 1.1 Prüfung der Fahrbahngliederung Ebertallee - Osdorfer Weg
Antrag von Uwe Batenhorst (AfD-Gruppe)
Drucksache: 21-4118

Die Drucksache wird auf Wunsch von Herrn Batenhorst in die nächste Sitzung vertagt.

gez.
Schmuckall

gez.
Körner

Geschäftsstelle der Bezirksversammlung Altona
Platz der Republik 1, 22765 Hamburg - Tel: 42811-2136, Fax: 4279-02100
bezirksversammlung@altona.hamburg.de
www.bezirksversammlung-altona.hamburg.de