

**Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende  
auf die informelle Anfrage  
des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona vom 20.03.2024  
„Fragen zur ad-hoc Maßnahme Ebertallee“**

**Sachverhalt:**

*Der Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung Altona hat sich in seiner Sitzung am 04.03.2024 entschieden, Fragen an den LSBG zum Thema ad-hoc Maßnahme Ebertallee zu stellen. Anbei finden Sie die Fragen der Fraktionen von SPD, Grünen und Linken, mit der Bitte um Beantwortung.*

**Vorbemerkung:**

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) hat in der Sitzung des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona am 19.02.2024 die geplante ad-hoc Maßnahme Radfahrstreifen Ebertallee vorgestellt. Dabei haben die Referierenden erläutert, dass die Maßnahme ab Mitte 2025 umgesetzt werden könnte, da zu diesem Zeitpunkt die notwendigen planerischen und vergaberechtlichen Schritte abgeschlossen sein würden. Zudem wurde erläutert, dass zusätzlich zu der geplanten Maßnahme Radfahrstreifen Ebertallee eine weitere Maßnahme zur Fahrbahnsanierung sowie eine teilweise Sanierung der Nebenflächen im Straßenabschnitt Ebertallee-Dürerstraße erfolgen soll.

Genauere Angaben zur geplanten Baudurchführung und der damit verbundenen verkehrlichen Einschränkungen während der Bauzeit sowie Angaben zum genauen Zeitplan der Baumaßnahmen konnten in der o.g. Sitzung nur grob dargelegt werden, da sich die Maßnahme noch in der Planungsphase befindet, die Ausführungs- und Bauablaufplanung noch nicht abgeschlossen waren und auch noch keine Abstimmung mit der Baustellenkoordination in Hinblick auf angrenzende Maßnahmen erfolgt war.

Inzwischen wurde festgelegt, dass die beiden Maßnahmen gemeinsam umgesetzt werden sollen und nicht unabhängig bzw. nacheinander, damit die verkehrlichen Einschränkungen während der Bauzeit gebündelt werden können.

Auch fand eine erste Abstimmung im Rahmen der Baustellenmaßnahmenkoordination für die Umsetzung beider Maßnahmen statt mit dem Ergebnis, dass beide Maßnahmen frühestens im Jahr 2026 und nicht bereits im Jahr 2025 umgesetzt werden. Für die Baufreigabe ist es erforderlich, dass zunächst Erfahrungen rund um die Rampensperrung A7 gesammelt werden. Hintergrund ist die sehr hohe Belastung Altonas durch eine Vielzahl von Baumaßnahmen unterschiedlicher Realisierungsträger im Jahr 2025.

Zudem wurde am 20.03.2024 die Kenntnisnahmeschlussverschickung für die ad-hoc Maßnahme Radfahrstreifen Ebertallee an die Träger öffentlicher Belange versandt. Die Unterlagen können ebenso online auf den LSBG-Seiten eingesehen werden: [Bericht](#), [Plan](#).

Dies vorausgeschickt, beantwortet die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) die Fragen wie folgt.

**Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM):**

**SPD-Fraktion:**

1. *Wegfall von einer gesonderten Linksabbiegespur an der Kreuzung Osdorfer Weg in Richtung A7. Es wird regelmäßig beobachtet, dass sich der KFT-Verkehr bis über den Bahrenfeld Trabrennbahn Kreisel zurückstaut. Wird die Kombispur (Geradeaus, Links- und*

*Rechtsabbieger) am Osdorfer Weg nicht dann nicht noch mehr durch Linksabbieger blockiert und damit auch der Metrobus1 plus den Stadtbussen?*

Durch die Einrichtung von Radfahrstreifen am Knotenpunkt Ebertallee/Osdorfer Weg ist eine Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen erforderlich. Die Planung sieht neben einem separaten Fahrstreifen zum Linksabbiegen einen Kfz-Fahrstreifen vor, von dem aus alle Fahrtbeziehungen wahrgenommen werden können.

Durch eine Änderung des Signalprogramms am Knotenpunkt werden die Verkehre besser abgewickelt. Die Leistungsfähigkeit wurde anhand von aktuellen Verkehrszahlen nachgewiesen. Durch die Berücksichtigung der Busbeschleunigung in der Signalisierung sind zudem weitere Potentiale vorhanden.

*2. Die Bauzeit ist zu ungenau. Wie lange soll die Baustelle sein? 2, 4 oder mehr Monate?*

Für die Umsetzung beider Maßnahmen, ‚ad-hoc Maßnahme Radfahrstreifen Ebertallee‘ und ‚Fahrbahnsanierung sowie eine teilweise Sanierung der Nebenflächen im Straßenabschnitt Ebertallee-Dürerstraße‘ sind für Arbeiten an der Kfz-Fahrbahn rund anderthalb Monate und an den Nebenflächen rund dreieinhalb Monate erforderlich, so dass gegenwärtig von einer Gesamtbauzeit von fünf Monaten ausgegangen wird.

*3. Wie ist die Baustellenführung? Gibt es Sperrungen, oder kann der Verkehr vorbeifahren? Wenn es Sperrungen gibt, wie lange?*

Die bauzeitliche Verkehrsführung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht final abgestimmt. Für die für voraussichtlich rund anderthalb Monate angesetzten Arbeiten an der Kfz-Fahrbahn sind zeitweise einzelne Abschnitte der Ebertallee nur in eine Fahrtrichtung befahrbar. Umleitungen sollen weiträumig ausgeschildert werden.

Für die Arbeiten an den Nebenflächen über voraussichtlich rund dreieinhalb Monate Bauzeit ist eine Verschmälerung des überbreiten Fahrstreifens Ebertallee Richtung Süden zwischen Osdorfer Weg und Kalckreuthweg notwendig. Der Kfz-Verkehr wird daher nur geringfügig beeinträchtigt, kann also in beide Fahrtrichtungen am Baufeld vorbeifahren.

*4. Wann genau soll die Maßnahme umgesetzt werden? Ist sie auch in einem Zeitfenster zum A7-Deckel und zur Elbchaussee?*

Ein genauer Bauzeitraum ist noch nicht festgelegt (siehe Vorbemerkung). Die konkrete Baustellenkoordinierung im Hinblick auf angrenzende Maßnahmen erfolgt in diesem Zusammenhang.

### **Fraktion GRÜNE:**

*Die Grüne Fraktion begrüßt die vom LSBG in Aussicht gestellte Ad-hoc Maßnahme in der Ebertallee. Sie ist geeignet, Konflikte von Radfahrenden mit zu Fuß Gehenden besonders an den Bushaltestellen zu vermeiden und entspricht Wünschen, die sowohl vom Bezirks-seniorenbeirat als auch von Bürger\*innen bei einer öffentlichen Anhörung im Juni 2023 geäußert worden sind. Im Zusammenhang mit weiteren Baustellen im Umfeld hätten wir folgende Fragen:*

*1. Ist es aus Sicht des LSBG geboten, die Baumaßnahme mit einer Sanierung der Deckschicht der Straße zu verbinden und somit die Bauzeit entsprechend zu verlängern? In Rede stand bislang eine Verlängerung von zwei auf vier Monate.*

Siehe Vorbemerkung und Antwort zu Frage 3 der SPD-Fraktion. Gegenwärtig ist für die Umsetzung beider Maßnahmen eine Gesamtbauzeit von voraussichtlich fünf Monaten angesetzt.

2. *Soll die Baumaßnahme mit weiteren Umbauten im Umfeld direkt verknüpft werden, sodass sich weitere Einschränkungen ergeben würden?*

Gegenwärtig sind dem LSBG keine weiteren Maßnahmen bekannt, die mit den beiden vorhandenen Maßnahmen verknüpft werden könnten.

3. *Ein genauerer Zeithorizont steht bislang nicht fest. Wäre es womöglich sinnvoll, die im Jahr 2025 noch laufenden Bauarbeiten an der Fernwärmetrasse abzuwarten, sodass die Baukoordination dann erleichtert würde?*

Ein genauer Bauzeitraum ist noch nicht festgelegt (siehe Vorbemerkung). Die konkrete Baustellenkoordination im Hinblick auf angrenzende Maßnahmen erfolgt in diesem Zusammenhang.

*Zur Baumaßnahme selber:*

1. *Gibt es bereits Überlegungen, wie der Radverkehr aus der Ebertallee in die Dürerstraße weitergeleitet werden soll (Planungsgrenze). Als Problem könnte sich hier der Wechsel in den Mischverkehr an der Kreuzung Cranachstraße darstellen.*

Im Bereich Dürerstraße ist ein deutlich schmalerer Straßenquerschnitt als in der Ebertallee vorhanden, so dass eine Abmarkierung von Radfahrstreifen nicht ohne größere planerische und bauliche Eingriffe möglich sein würde. Aus diesem Grund ist die Dürerstraße nicht Teil der *ad-hoc Maßnahme Radfahrstreifen Ebertallee*.

Der Übergang von den geplanten Radfahrstreifen an der Planungsgrenze findet in Höhe Cranachplatz statt. Der Radfahrstreifen läuft hier aus, und der Kfz-Verkehr und der Radverkehr können sich in dem überbreiten Bereich entsprechend verflechten. Die Konfliktfläche wird hierzu rot markiert.

In der Dürerstraße kann der Radverkehr wie im heutigen Bestand im Mischverkehr auf der Fahrbahn weiterfahren oder den Gehweg benutzen, der durch das Zusatzzeichen "Radfahrer frei" (VZ 1022-10) freigegeben ist.

2. *Wäre es möglich, die Linksabbiegespur für den Radverkehr aus der Ebertallee in die Cranachstraße besonders hervor zu heben, z.B. mit roter Markierung, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen?*

Im Rahmen der *ad-hoc Maßnahme Radfahrstreifen Ebertallee* ist kein gesonderter Linksabbiegefahrstreifen für den Radverkehr in die Cranachstraße geplant. Der Radverkehr kann über den eingekürzten Linksabbiegefahrstreifen in die Cranachstraße abbiegen. Aus diesem Grund erfolgt keine besondere Markierung für den Radverkehr.

### **Fraktion DIE LINKE**

1. *Welche Möglichkeiten sieht der LSBG die Dauer der Baumaßnahme in der Ebertallee (zwischen Osdorfer Weg und Cranachplatz) von derzeit zwei Monaten zu verkürzen?*

Siehe Vorbemerkung und Antwort zu Frage 3 der SPD-Fraktion. Die Bauzeit ist bereits so optimiert, dass die beiden Baumaßnahmen unter den verkehrlichen Gegebenheiten schnellstmöglich umgesetzt werden können.

2. *Welche Möglichkeiten sieht der LSBG durch Verzicht auf einzelne Teilmaßnahmen des Vorhabens die baustellenbedingten Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr in Umfang und Dauer zu reduzieren?*

Siehe Vorbemerkung und Antwort zu Frage 1 der Fraktion DIE LINKE.

- 3. Welcher Realisierungszeitraum ist für die Abmarkierung der niveaugleichen Radfahrstreifen vorgesehen? Welche baustellenbedingten Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr sind in welchem Umfang und mit welcher Dauer zur Realisierung erforderlich?*

Siehe Vorbemerkung und Antwort zu Frage 3 der SPD-Fraktion.

- 4. Sind für die Aufstellung von Fahrradbügeln baustellenbedingt Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs notwendig? Wenn ja: In welchem Umfang und in welcher zeitlichen Dauer?*

Zum derzeitigen Zeitplan siehe Vorbemerkung und Antwort zu Frage 3 der SPD-Fraktion. Zu den Arbeiten an den Nebenflächen zählt auch die Montage von Fahrradbügeln. Hierfür ist eine Verschmälerung des überbreiten Fahrstreifens Ebertallee im jeweiligen Abschnitt notwendig. Der Kfz-Verkehr wird daher hier nur geringfügig beeinträchtigt, kann also in beide Fahrtrichtungen am Bau-  
feld vorbeifahren.

- 5. Zurzeit sind entlang der Ebertallee im Abschnitt Kreuzung Osdorfer Weg in Richtung Kreuzung Kalckreuthweg Gehwegradwege durch rote Pflasterung ausgewiesen. Kann der Bauaufwand und damit die Bauzeit verkürzt werden, indem auf einen Rückbau der roten Pflasterung verzichtet und mit Verkehrszeichen darauf hingewiesen wird, dass dies kein Radweg mehr ist? Wenn nein: Warum nicht?*

Der Radweg muss für eine eindeutige Führung des Radverkehrs im Zuge der Markierung der Radfahrstreifen in der Ebertallee zurückgebaut werden, da baulich erkennbare Radwege weiterhin genutzt werden dürfen. Eine Beschilderung des Radwegs als Gehweg steht der Eindeutigkeit entgegen.

- 6. Aus welchen Gründen ist für die Erneuerung der Fahrbahndecke in der Ebertallee eine Bauzeit von weiteren zwei Monaten angesetzt?*

Für die Erneuerung der Fahrbahndecke zwischen Osdorfer Weg und Dürerstraße ist eine Bauzeit von ca. sechs Wochen berechnet worden. Diese Arbeiten können dann mit der Markierung der Radfahrstreifen zwischen Osdorfer Weg und Cranachplatz kombiniert werden. Diese Bauzeit wird erforderlich, weil die Strecke in mehrere Baufelder unterteilt werden muss, um die verkehrlichen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr so gering wie möglich zu halten. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 3 der SPD-Fraktion.

- 7. Aus welchen Gründen ist eine Erneuerung der Fahrbahndecke in der Ebertallee mit einer Bauzeit von weiteren zwei Monaten angesetzt?*

Siehe Antwort zu Frage 6 der Fraktion DIE LINKE.

- 8. Welchen Umfang hat die Instandsetzung bzw. Erneuerung der Fahrbahndecke? Wird der komplette vorhandene Fahrbahnbelag abgefräst und erneuert?*

Es ist die Instandsetzung der Deckschichten im Verlauf des gesamten Streckenzugs Dürerstraße, Ebertallee sowie im Kreuzungsbereich Osdorfer Weg/Ebertallee geplant. Dazu wird die Deckschicht zunächst abgefräst und anschließend erneuert.

- 9. Warum ist es nicht ausreichend eine weitere Asphaltdecke aufzutragen?*

Die Haltbarkeit einer weiteren Asphaltdecke, die auf die bestehende Deckschicht aufgetragen werden würde, ist im Vergleich zur geplanten Deckschichtsanierung mit Abfräsen der alten

Deckschicht geringer zu bewerten. Grund hierfür ist die geringe Schichtdicke des Asphalts, die durch vorhandene Anschlusshöhen limitiert ist. Auch im Hinblick auf die vorhandene Verkehrsbelastung der Ebertallee als Hauptverkehrsstraße würde eine zusätzlich aufgetragene Asphaltenschicht schneller verschleifen und dadurch eine erneute Sanierung der Fahrbahn früher erforderlich werden. Zudem ist der Zeitgewinn gegenüber den vorgesehenen Arbeiten mit Abfräsen der vorhandenen Deckschicht gering.