

Rückmeldungen auf die häufigsten Anregungen, Hinweise und Fragen aus der ersten Beteiligungsphase im Elbchaussee-Dialog

In der ersten Beteiligungsphase des Elbchaussee-Dialogs gingen rund 1.100 Anregungen, Fragen und kritische Anmerkungen zur Sanierung der Elbchaussee zwischen Manteuffelstraße und Rathaus Altona ein. Die Beiträge wurden mit Blick auf ihre Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben, anerkannten Regeln der Technik usw. geprüft und nach Möglichkeit in die Lösungsvarianten eingearbeitet. Es wird eine ausgewogene Planung angestrebt, die die Bedarfe der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bestmöglich berücksichtigt.

Aufgrund des komplexen Planungsprozesses kann nicht jeder Beitrag einzeln beantwortet werden. Hier lesen Sie die Rückmeldungen des Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und der Planungspartner auf die am häufigsten genannten bzw. kritisierten Aspekte:

Planung	Planungsziele
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Elbchaussee ist eine Hauptverkehrsstraße und gleichzeitig eine Verbindungsachse von Westen nach Hamburg. • Die Planungsziele für die Sanierung der Elbchaussee folgen v. a. politischen Vorgaben (siehe Publikation „Mobilität in Hamburg. Die Ziele“). Neben der Schaffung von Radverkehrsanlagen gehört auch der Erhalt der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr in der Elbchaussee dazu. • Die Interessen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden in Vorbereitung der Planungen sorgfältig abgewogen. • Der Auftrag des LSBG bezieht sich auf verkehrsplanerische Maßnahmen. Hinweise aus dem Elbchaussee-Dialog zur Beachtung politischer Ziele – wie etwa der Steigerung des Radverkehrs in Hamburg – leitet der LSBG an die BWVI bzw. andere zuständige Stellen weiter.
Planung	Einbeziehen umliegender Planungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Angrenzende Kreuzungsbereiche bzw. weiterführende Straßen werden zum Teil bereits von anderen Akteuren, wie z. B. dem Bezirk Altona, überplant, z. B. die Bezirksroute A13 (Sülldorfer Kirchenweg zwischen Babendiekstraße und Goßlars Park) und die Bezirksroute A22 (zwischen Blankeneser Bahnhofstraße und Humannstraße). Der Kreuzungsbereich Schenefelder Landstraße/Manteuffelstraße ist z. B. Bestandteil dieser Veloroutenplanung des Bezirks Altona. • Mit den Planerinnen und Planern dieser Abschnitte steht der LSBG im Austausch.
Kfz-Verkehr	Geschwindigkeit in der Elbchaussee
	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzungen – z. B. Tempo 30 – ordnet die Behörde für Inneres und Sport (BIS) bei bestimmten Voraussetzungen an. In der Elbchaussee sind diese Voraussetzungen laut Aussage der BIS nicht gegeben. • Laut einer 3-Jahres-Unfallauswertung der Polizei Hamburg

	<p>(2.1.2015 bis 28.12.2017) ist die Unfalllage in der Elbchaussee unauffällig.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Aufstellen von festen Blitzern entscheidet die Polizei vor allem danach, wie häufig Verkehrsunfälle auftreten. Da in der Elbchaussee keine Unfallhäufung feststellbar ist, wird hier kein fester Blitzler installiert. • Geschwindigkeitskontrollen: Im ersten Halbjahr 2018 hat die Polizei Hamburg 23 mobile Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Im Rahmen täglicher Streifen setzt die Polizei Videofahrzeuge in der Elbchaussee ein, um erhebliche Geschwindigkeitsverstöße festzustellen. Zusätzlich sollen künftig mobile Anhänger zur Geschwindigkeitsüberwachung aufgestellt werden. • Verkehrsberuhigung: Die geplante Verringerung der Fahrstreifenbreite in der Elbchaussee zugunsten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wird voraussichtlich auch zu einer Verringerung der durchschnittlichen Geschwindigkeit führen. Der Anreiz zum „Rasen“ wird geringer und der Kfz-Verkehr fließt geordneter, weil z. B. Spurwechsel entfallen.
Kfz-Verkehr	Luft und Lärm
	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Planung wird sich die Situation nicht verschlechtern. Da grundsätzlich das Erreichen eines guten Verkehrsflusses zu einer geringeren Immissionsbelastung führt, wird dieses soweit möglich bei der Planung berücksichtigt. • In der Elbchaussee ist mit Blick auf die Höhe der straßennahen Luftbelastung der Beitrag aus dem Hafen auf die Hintergrundbelastung zu berücksichtigen. • Informationen zu den Verursachern und den Maßnahmen der Stadt Hamburg zur Luftreinhaltung sind im aktuellen Luftreinhalteplan zu finden. • Über den aktuellen Stand der Lärmbelastung der Elbchaussee gibt die „Lärmkarte Straßenverkehr Tag Abend Nacht 2017“ Auskunft. Sie ist hier abrufbar: https://www.hamburg.de/interaktive-karte-strassenverkehr/. • Durch eine neu eingebaute Asphaltdeckschicht verringert sich der Lärm gegenüber der unsanierten Fahrbahndecke, weil Schäden beseitigt und die Fahrbahndecke geschlossen werden. • So genannter Flüsterasphalt (offenporiger Asphalt) ist erst ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h wirksam und kommt deshalb für Innenstadtbereiche nicht in Frage. Es wird hier jedoch sogenannter lärmarmere Asphalt eingebaut werden, der den Lärmpegel um bis zu 2 dB(A) reduziert.
Kfz-Verkehr	Anzahl Fahrstreifen je Richtung, Verkehrsfluss
	<ul style="list-style-type: none"> • Die gegebenen Straßenbreiten (Straßenraumprofile) in der Elbchaussee sowie die Anforderung, Kfz-, Fuß- und Radverkehr gleichermaßen zu berücksichtigen, sprechen für eine Einstreifigkeit der Elbchaussee – also einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung – im Abschnitt zwischen Manteuffelstraße und Hohenzollernring. • Eine Einbahnstraßen-Regelung ist mit der Planungsvorgabe, die Leistungsfähigkeit der Elbchaussee zu erhalten, nicht vereinbar. • Das Einrichten einer Dreistreifigkeit (z. B. morgens zwei Fahrstreifen stadteinwärts, ein Fahrstreifen stadtauswärts, abends

	<p>umgekehrt) in der Elbchaussee wurde aus Sicherheitserwägungen verworfen. Zudem wären für eine solche Lösung große Überkopf-Schilderbrücken notwendig, die nicht mit dem Stadtbild vereinbar sind. Darüber hinaus bliebe dann westlich des Hohenzollernrings kein Raum für die Verbesserung des Radverkehrs.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der Planung werden Ampelschaltungen überprüft und ggf. optimiert sowie ausreichende Abbiegespuren und Aufstellflächen hergestellt, um die Leistungsfähigkeit der Kreuzung zu gewährleisten. • Im Abschnitt Hohenzollernring bis Palmaille fahren am Tag ca. 10.000 Fahrzeuge mehr als in der restlichen Elbchaussee. Aus diesem Grund kann die heute bestehende Spuraufteilung hier nicht auf einen Fahrstreifen je Richtung reduziert werden. Die Leistungsfähigkeit wäre sonst erheblich reduziert, Verkehr würde in die angrenzenden Bezirksstraßen verdrängt.
Kfz-Verkehr	Parken
	<ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge der Planungen für die Elbchaussee sollen der ruhende Verkehr geordnet und das „wilde Parken“ unterbunden werden. • Die Aufteilung des verfügbaren Straßenraumes in Flächen für fließenden und ruhenden Verkehr (einschließlich Lieferzonen) wird im Zuge der Planung sorgfältig abgewogen. • Für den Lieferverkehr sollen Haltezonen ausgewiesen werden. • Das Thema Anwohnerparken wird im weiteren Verfahren geprüft. Hierzu können erst Aussagen getroffen werden, wenn eine konkrete Straßenplanung vorliegt.
Kfz-Verkehr	LKW-/Schwerlastverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> • Ein allgemeines Fahrverbot für Großraum- und Schwerlasttransporte in der Elbchaussee ist laut Aussage des Landesbetriebes für Verkehr (LBV) nicht möglich. Zwischen Klopstockstraße und Palmaille lässt der LBV keine Großraum- und Schwerlasttransporte fahren. Diese Transporte dürfen den Bereich zwischen Manteuffelstraße und Hohenzollernring befahren.
Fußverkehr	Gehwege
	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der gegebenen und nicht erweiterbaren Straßenbreiten/Straßenquerschnitte kann nicht in allen Bereichen der Elbchaussee ein Gehweg in normgerechter Breite von 2,65 Metern eingerichtet werden. • Soweit es der Straßenquerschnitt zulässt, soll ein durchgängiger Gehweg zumindest auf einer Seite der Elbchaussee eingerichtet werden. • Die vorhandenen Gehwege in der Elbchaussee werden saniert. Es wird im Planungsprozess abgewogen, welche Flächen mit welchen Belägen gestaltet werden (z. B. wassergebundene Deckschichten in Nebenflächen bzw. Grand, Platten etc.). • Belag: Die für die Elbchaussee typischen Grand-Gehwege könnten im Zuge der Sanierung mit einem festen Mittelstreifen aus Gehwegplatten oder Pflaster versehen werden. Das wird in Vorbereitung der Planungen geprüft. Ein Landschaftsplaner wird darüber hinaus die Planung beratend begleiten, um ein besonderes

	<p>Augenmerk auf den Charakter der Elbchaussee zu setzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit der Planung soll, dort wo es möglich ist, eine Trennung von Fuß- und Radverkehr erreicht werden.
Fußverkehr	Querungen
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger sollen auf der Gesamtstrecke verbessert und das Überqueren der Straße so sicherer gestaltet werden. Hierzu dienen insbesondere die Rückmeldungen der Beteiligten zu den Querungsmöglichkeiten. In der zweiten Dialog-Veranstaltung können Teilnehmerinnen und Teilnehmer u. a. ihre Wünsche für (neue) Querungsstellen direkt im Plan verorten. • Bestehende Querungsstellen sollen erhalten bleiben. Ihre Ausgestaltung (Zebrastreifen, Fußgängerampel usw.) wird im Planungsprozess in Abstimmung mit der Behörde für Inneres und Sport geklärt. • Neue Fußgängerampeln werden als Anforderungsampeln eingerichtet. Bei Grün für die Fußgänger wird die Wartezeit für Pkw in der Regel 20 Sekunden betragen.
Fußverkehr	Barrierefreiheit
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Elbchaussee wird im Zuge der Sanierung weitgehend barrierefrei bzw. barrierearm gestaltet. Das schließt z. B. abgesenkte Borde an Querungsstellen und Kreuzungen sowie taktile Leitelemente – wie Gehwegplatten mit Rippen oder Noppen – mit ein. • Wegebreiten können aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht in allen Bereichen der Planungsstrecke normgerecht eingehalten werden.
Radverkehr	„Kopenhagener“ Radweg
	<ul style="list-style-type: none"> • In Dänemark ist ein „Kopenhagener“ Radweg in der Regel mindestens 2,20 m breit und baulich abgetrennt von der Fahrbahn mit einer 7 bis 9 cm hohen Bordkante, vom Gehweg nochmals abgetrennt mit einer 5 bis 9 cm hohen Bordkante. Die in Deutschland üblichen Sicherheitstrennstreifen sind in Kopenhagen nicht extra gekennzeichnet, sondern integriert in der Gesamtradwegbreite. • In der Elbchaussee wäre in den Abschnitten zwischen Parkstraße und Elbchaussee 190 sowie zwischen Elbchaussee 180 und Rothestraße ein Straßenquerschnitt gegeben, der theoretisch die Einrichtung eines „Kopenhagener“ Radweges erlauben würde - mit einer Gesamtbreite von ca. 2,10 m inkl. Sicherheitstrennstreifen. Dies entspräche allerdings lediglich dem Mindestmaß eines Radwegs nach deutschem Regelwerk (1,60 m plus Sicherheitstrennstreifen von 0,5m), so dass die aus Kopenhagen bekannten Vorteile (besonders großes Platzangebot zum Nebeneinanderfahren, zum Überholen, für Lastenräder und Anhänger) nicht zum Tragen kämen und kaum ein Unterschied zu einem „klassischen“ baulichen Radweg bestehen würde. Bei der Abgrenzung zum Gehweg müssen zudem die ertastbarkeit für Blinde und Sehbehinderte Personen, sowie Überfahrten für

	<p>Rollatoren- und Rollstuhlfahrer berücksichtigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im westlichen Planungsabschnitt zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße ist der Straßenquerschnitt für die Einrichtung eines „Kopenhagener“ Radweges neben der Fahrbahn zu schmal. • In Bereichen, in denen ein „Kopenhagener“ Radweg angelegt werden könnte, entfielen voraussichtlich sämtliche Pkw-Stellplätze am Fahrbahnrand.
Radverkehr	Durchgängigkeit, Radfahrstreifen/Schutzstreifen, Trennung Rad- und Kfz-Verkehr bzw. Rad- und Fußverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> • Es wird angestrebt, soweit wie möglich durchgängige Radverkehrsanlagen in der Elbchaussee einzurichten. • Aufgrund der gegebenen und nicht erweiterbaren Straßenbreiten bzw. Straßenquerschnitte kann ein Radfahrstreifen jedoch nicht durchgängig auf der Gesamtstrecke der Elbchaussee eingerichtet werden. Hierfür müssten zahlreiche Bäume gefällt, Parkplätze gestrichen, Gehwege teils unter das Mindestmaß reduziert und angrenzender Privatgrund erworben werden. • Für den Abschnitt von Hohenzollernring bis Palmaille bedarf es einer alternativen Radverkehrsführung über die Bernadottestraße/Holländische Reihe, da ein Radfahr- oder Schutzstreifen wegen des zu schmalen Straßenquerschnittes der Elbchaussee und des überdurchschnittlich hohen Verkehrsaufkommens (ca. 10.000 Kfz mehr als westlich Hohenzollernring) in diesem Abschnitt nicht eingerichtet werden kann. Diese Variante wird planerisch ausgearbeitet. Durch den Wegfall des Kfz-Linksabbiegers vom Hohenzollernring in die Bernadottestraße verringert sich das Verkehrsaufkommen in der Bernadottestraße. Dies wirkt sich positiv auf die Straße als alternative Strecke aus. Zusätzlich kann dadurch ein Anschluss an die Veloroute 12 im Bereich Königstraße (Umsetzung in Vorbereitung) und damit eine durchgehende Verbindung in Richtung Stadtmitte geschaffen werden. • In den Bereichen, in denen kein Radfahrstreifen eingerichtet werden kann, ist stattdessen die Markierung eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn möglich. Siehe auch FAQ im Service-Bereich zum Radverkehr Hamburg unter https://www.hamburg.de/radverkehr/service/5854442/faqs/ • Ein Zweirichtungsradweg kann nicht angelegt werden, weil der Querschnitt der Elbchaussee dafür nicht durchgängig breit genug ist. Für einen solchen Radweg müssten viele Bäume gefällt und an vielen Stellen Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr geschaffen werden, um die Erreichbarkeit von Zielen auf der gegenüberliegenden Seite des Zweirichtungsradwegs anzubinden. Dies würde neben Komforteinbußen wieder neue Konfliktpunkte erzeugen. • Mit der Planung soll dort, wo es möglich ist, eine Trennung von Fuß- und Radverkehr erreicht werden.
Radverkehr	Alternative Strecken zur Elbchaussee
	<ul style="list-style-type: none"> • Für den Abschnitt von Hohenzollernring bis Palmaille siehe oben („Durchgängigkeit“). • Im westlichen Bereich ab dem Knotenpunkt Manteuffelstraße besteht neben der Elbchaussee die zusätzliche Möglichkeit, den

	Radverkehr stadteinwärts bis Teufelsbrück auf dem Elberadweg zu führen.
Radverkehr	Fahrradstraße
	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Fahrradstraße kann nach StVO nur dann angeordnet werden, wenn das erwartete Radverkehrsaufkommen das Kfz-Aufkommen aktuell oder in Zukunft übersteigt. Eine solche Entwicklung ist für die Elbchaussee nicht zu erwarten. Siehe auch Service-Bereich zum Radverkehr Hamburg unter https://www.hamburg.de/radverkehr/service/5981242/fags-3/
Radverkehr	Abstellplätze und StadtRAD
	<ul style="list-style-type: none"> • Während der zweiten Beteiligungsphase und in der zweiten Dialog-Veranstaltung Mitte November können Sie weitere Anregungen hierzu einbringen. • Die Aufstellung neuer StadtRAD-Stationen wird im Rahmen der weiteren Verkehrsplanung sowie der StadtRAD-Erweiterungsplanung geprüft und abgestimmt. • Es werden nach Möglichkeit die Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren der BWVI zu den StadtRAD-Stationen aufgenommen.
ÖPNV	Busse, Fähren, S-Bahn-Anbindung
	<ul style="list-style-type: none"> • Vorschläge zum Ausbau des Busverkehrs, z. B. dichtere Taktung der Busse, sowie zu einer Takterhöhung der S-Bahn wurden an den HVV weitergereicht. • Der HVV prüft zwei mögliche zusätzliche Haltestellen-Standorte am Schulberg (Strandperle) und in Höhe Corinthstraße. • Die StadtBus-Linie 111 wird ab 9.12.2018 über die Elbchaussee bis Teufelsbrück verlängert und übernimmt das Angebot der StadtBus-Linie 286 zwischen Halbmondsweg und Teufelsbrück (Fähre). • Die SchnellBus-Linie 39 wird zum Fahrplan 2019 durch die zuschlagfreie Angebote ersetzt. Zwischen Teufelsbrück und U S Ohlsdorf wird das Angebot von der neuen StadtBus-Linie 392 übernommen. Ab U S Ohlsdorf wird die StadtBus-Linie 172 mit einem erweiterten Fahrplan angeboten. Zwischen U Wandsbek Markt, S Rübenkamp, der City Nord sowie der Lufthansa-Basis wird die MetroBus-Linie 28 als schnelle Tangentialverbindung neu eingerichtet. • Zwischen Teufelsbrück (Fähre) und S Klein Flottbek wird eine ganztägige regelmäßige Busverbindung mit der StadtBus-Linie 286 eingerichtet. • Vorschläge für neue Fährverbindungen (z. B. Övelgönne – Teufelsbrück oder Blankenese – Teufelsbrück), dichtere Taktung der Fähren etc. wurden an den HVV weitergeleitet. Derzeit sind keine Änderungen für den Fährverkehr der Linie 64 geplant. • Das Ersatzverkehrskonzept des HVV für die Bauphase der Elbchaussee wird vorzugsweise über Busse entwickelt, weil die Fähren verkehrlich und wirtschaftlich den Bussen unterlegen sind.
Aufenthalts-	Bäume und Grünflächen/Parks

qualität	
	<ul style="list-style-type: none"> • Der vorhandene Baumbestand soll bei der Sanierung weitestgehend erhalten bleiben. Der LSBG bestellt einen Baumgutachter, der die Planung und Bauausführung begleitet. • Die Zugangsbereiche zu den angrenzenden Grünflächen und Parks bleiben erhalten und werden im Zuge der Sanierung der Elbchaussee ggf. erneuert bzw. angepasst. • Ein Landschaftsplaner wird die Planungen beratend begleiten, um besonderes Augenmerk auf den Charakter der Elbchaussee zu legen (Baumbestand, Einfriedungen, Fahrbahn- und Wege-Beläge, Zuwegungen zu Parks und Grünanlagen, ...)
Aufenthalts-qualität	Beleuchtung
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Beleuchtung in der Elbchaussee wird im Rahmen der Verkehrsplanung geprüft. Standorte werden mit der Hamburg Verkehrsanlagen GmbH abgestimmt.
Sonstiges	Bauphase
	<ul style="list-style-type: none"> • Hamburg Wasser beginnt mit der Sanierung der Trinkwasserleitung im Bereich zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße im Frühjahr 2020. Der Abschnitt zwischen Parkstraße und Palmaille wird voraussichtlich ab 2023 saniert. Die Sanierung ist abhängig vom Autobahnbau. • Hamburg Wasser, Gasnetz Hamburg, Stromnetz Hamburg und der LSBG werden ihre Bautätigkeiten bündeln und koordinieren, ggf. mit weiteren Leitungsgesellschaften. • Der LSBG, Hamburg Wasser und die weiteren Leitungsträger werden Anliegerinnen und Anlieger der Elbchaussee rechtzeitig vor Baubeginn Informationen zu den Bauarbeiten und ggf. Umleitungsempfehlungen als Hauswurfsendung zukommen lassen. Diese Informationen werden ebenfalls online hinterlegt. • Die Zufahrt zu den Grundstücken an der Elbchaussee wird während der Bauphase gewährleistet. • Während der Bauphase kann sich auf Nebenstraßen das Verkehrsaufkommen zeitweise erhöhen. • Anwohnerinnen und Anwohner, die den HVV nutzen, erhalten keine Zuschüsse oder Erstattungen für ihre Tickets.
	Beschilderung und Fahrbahnmarkierung
	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Markierungen, verkehrsregelnden Schilder etc. ordnet die Behörde für Inneres und Sport an. Dies liegt nicht in der Zuständigkeit des LSBG.
	Elektromobilität, CarSharing, Autonomes Fahren etc.
	<ul style="list-style-type: none"> • Ob Ladestationen für Elektroautos oder CarSharing-Stationen in der Elbchaussee installiert werden, prüft der LSBG im weiteren Planungsprozess in Abstimmung mit der BWVI und Stromnetz Hamburg. • Für automatisiertes und vernetztes Fahren wird im Bereich der Messe eine Teststrecke eingerichtet werden. Für die Elbchaussee ist das nicht geplant.
	Sonderbauten, z. B. Tunnel

	<ul style="list-style-type: none"> • Der Kostenrahmen für die Sanierung der Elbchaussee ist begrenzt. Der Bau eines Tunnels oder anderer Sonderbauten wäre unverhältnismäßig kosten- und zeitaufwändig. Zudem wäre in jedem Fall eine oberirdische Straße nötig, um den Anliegerverkehr abzuwickeln.
Teufelsbrück	Verkehrssituation insgesamt, Fußgängerquerungen, Radverkehr
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrssituation wird im Zuge der Sanierung der Elbchaussee neu geordnet. • Alle Querungsstellen werden in Abstimmung mit der Behörde für Inneres und Sport im weiteren Planungsprozess geprüft. • Der stadtauswärts fahrende Radverkehr kann nicht durch den Jenischpark geleitet werden, weil der Jenischpark denkmalgeschützt ist und die Wege im Park dafür nicht ausgelegt sind.
Hohenzollernring	Abbiegesituation verbessern
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Möglichkeit zum Linksabbiegen aus dem Hohenzollernring in die Elbchaussee bleibt erhalten. • Die Abbiegesituation für Radfahrer in und aus dem Hohenzollernring wird optimiert.

Superurban/LSBG, 17.10.2018