

## **Protokoll der ersten Dialog-Veranstaltung zum Elbchaussee-Dialog**

am Freitag, dem 4. Mai 2018, von 19.30 Uhr bis ca. 21.45 Uhr

(Infomarkt ab 18.30 Uhr)

im Rathaus Altona/Kollegiensaal

Anwesende:

- Käthe Fromm, Dr. Leonie Lange (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer)
- Sabrina Schmalz, Daniel Radloff (HAMBURG WASSER)
- Jörg Lüttmann, Erik Borger (Ingenieurbüro INROS LACKNER)
- Norbert Nähr, Erina Ulrichs, Johanna Hirte, Katja Rostock (SUPERURBAN Kommunikation)
- Moderation: Prof. Dr. Gesa Birnkraut (Birnkraut | Partner)
- rund 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmer

### **Begrüßung und inhaltliche Einführung**

**Moderatorin** Frau Birnkraut begrüßt alle Anwesenden zur ersten Dialog-Veranstaltung im Rahmen des Elbchaussee-Dialogs und stellt den Ablauf des Abends vor. Die Veranstaltung gliedert sich in einen Informations- und einen Diskussionsteil im Plenum sowie eine Arbeitsphase an den Infotafeln und Planungstischen. Per Handzeichen-Abfrage ermittelt Frau Birnkraut die Zusammensetzung des Plenums. Etwa die Hälfte der Anwesenden sind Anwohnerinnen und Anwohner der Elbchaussee. Ebenfalls etwa die Hälfte der Teilnehmenden nutzen die Elbchaussee. Auf die Frage, wer bereits aktiv Ideen in den Beteiligungsprozess eingebracht habe, meldet sich etwa ein Drittel der Anwesenden. Jeweils ein Drittel der Teilnehmenden gibt an, die Elbchaussee mit dem Auto bzw. mit dem Fahrrad zu nutzen. Als Fußgängerinnen und Fußgänger melden sich etwa sieben Personen. Weitere fünf heben die Hand auf die Frage, wer in der Elbchaussee den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutze.

Anschließend stellt Frau Birnkraut Frau Fromm und Frau Lange vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) vor. Frau Fromm ist als Fachbereichsleiterin Planung beim LSBG verantwortlich für den Planungsprozess der Elbchaussee. Frau Lange ist v. a. für den begleitenden Beteiligungsprozess verantwortlich.

**Frau Fromm** erläutert, der LSBG sei zuständig für Hauptverkehrsstraßen. Für Änderungen an solchen Straßen gebe es vier Hauptgründe. Der erste sei, dass die Fahrbahn aufgrund von Schäden, wie z. B. Schlaglöchern, grundlegend oder teilweise saniert werden müsse. Zweitens käme in Betracht, dass Flächen nicht mehr regelgerecht seien, etwa im Sinne des Hamburger Programms Fahrradstadt [Anm. d. Prot.: z. B. wenn Breiten von Radverkehrsanlagen nicht mehr den aktuell gültigen Regelwerken entsprechen]. Ein dritter Aspekt sei eine Häufung von Unfällen an einer Straße oder an Kreuzungen. Viertens bestehe dort Handlungsbedarf, wo eine veränderte Nutzung des Straßenraums, z. B. eine neue Verkehrsführung, Anpassungen erforderlich mache.

In der Elbchaussee gebe es einen weiteren Grund für die nötige Sanierung. Die Trinkwasserleitung unter der Straßendecke sei schon sehr alt und müsse erneuert werden.

Diesen Umstand hätten der LSBG und HAMBURG WASSER zum Anlass genommen, ihre Planungen bzw. den Neubau zu verbinden.

Die fünf städtischen Ziele für diese Planungen seien,

- die Trinkwasserversorgung aufrecht zu erhalten,
- die Leistungsfähigkeit für den Pkw-Verkehr zu erhalten; dies sei eine Vorgabe seitens der Stadt für eine der Hauptverkehrsstraßen im Herzen Hamburgs,
- den Radverkehr sicherer und komfortabler zu gestalten,
- den ruhenden Verkehr besser zu ordnen sowie
- den der Elbchaussee eigenen Charakter zu erhalten, indem etwa der alte Baumbestand geschützt werde, wo immer dies möglich sei.

**Die Moderatorin** fragt nach, was die „Leistungsfähigkeit der Straße“ bedeute.

**Frau Fromm** führt aus, der Begriff „Leistungsfähigkeit“ beschreibe, wie viele Kfz, also Pkw, Lkw und Motorräder, täglich durch eine Straße fahren könnten. Derzeit befahren die Elbchaussee in Höhe der Manteuffelstraße etwa 25.000 Kfz am Tag, in Höhe Klopstockstraße bereits eher 32.000. Der Lkw-Anteil liege dabei bei etwa vier Prozent. Auch Lkw sollten nach den Vorgaben der Stadt weiterhin hier fahren können. Zudem sollen die westlichen Teile Hamburgs über die Elbchaussee mit der Stadtmitte verbunden bleiben.

Im Folgenden geht Frau Fromm auf den üblichen Ablauf von Straßenplanungs-Vorhaben in Hamburg ein. Der Straßenraum bezeichne die öffentlichen Flächen von Gartenzaun zu Gartenzaun oder von Gebäudekante zu Gebäudekante. Diesen Raum vermesse der LSBG, ermittle den Bestand und unverrückbare Gegebenheiten, die für die Planung zu beachten seien. In dieser Phase werde unter anderem auch der Denkmalschutz einbezogen. Nach der Grundlagenermittlung folge die Planung. Der Plan werde dann verschickt. Als Verschickung werde das formelle Beteiligungsverfahren bezeichnet, in dem alle Träger öffentlicher Belange (TÖB) (z. B. Feuerwehr, Polizei, Stadtwerke) angehört würden. Die TÖB könnten ihre Einwände oder Zustimmung abgeben, die in die endgültige Planung einbezogen würden. Es würde die Planungskostenermittlung folgen und der fertige Plan in die Schlussverschickung gegeben. Vor den eigentlichen Straßenbauarbeiten erfolge die Leitungsumlegung (Wasser, Telekommunikation etc.), soweit erforderlich.

**Die Moderatorin** übergibt das Wort an Frau Lange und bittet um Erläuterung der begleitenden informellen Beteiligung.

**Frau Lange** gibt einen kurzen Überblick über die bisherigen Beteiligungselemente des Elbchaussee-Dialogs. Der LSBG habe Gespräche vor Ort geführt unter anderem mit Bürgervereinen, unterschiedlichen behördlichen Vertreterinnen und Vertretern, Initiativen und Einrichtungen. Weiterhin wurden Info- und Aktionsstände sowie eine Online-Beteiligung durchgeführt, bei denen Nutzerinnen und Nutzer ihre Anregungen einreichen konnten. Mit all diesen Anregungen gehe der LSBG in die Planentwicklung. Eine zweite Beteiligungsphase werde sich anschließen, in der Planungsvarianten für die Sanierung der Elbchaussee diskutiert werden könnten. Voraussichtlich im September 2018 werde die zweite Dialog-Veranstaltung stattfinden, die Workshop-Charakter haben werde. Für die rege Beteiligung im Elbchaussee-Dialog bisher bedankt sich Frau Lange bei den Anwesenden. Es seien in der ersten Beteiligungsphase rund 1.100 Anregungen eingegangen und weitere sehr willkommen, weil mit ihnen die Planung sinnvoll ergänzt werden könne.

Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens gebe es zwei weitere Möglichkeiten, sich über den weiteren Planungsprozess zu informieren. Zum einen sei dies die Präsentation im bezirklichen Verkehrsausschuss, an der auch Bürgerinnen und Bürger teilnehmen könnten. Zum zweiten werde es vor dem Baubeginn eine Informationsveranstaltung geben.

Für die Elbchaussee-Sanierung kooperiere der LSBG mit HAMBURG WASSER und dem beauftragten Ingenieurbüro INROS LACKNER. Den Elbchaussee-Dialog unterstütze das Büro SUPERURBAN bei der Kommunikation und Durchführung der Beteiligungselemente. Als Moderatorin sei Prof. Dr. Frau Birnkraut im Team.

**Die Moderatorin** weist darauf hin, dass alle Infoposter aus dem Infomarkt der ersten Dialog-Veranstaltung in Kürze digital abrufbar sein werden. Auch die Präsentation und die Dokumentation der heutigen Veranstaltung werden kurzfristig online gestellt. Sie erinnert an die Anmeldeleiste für den Newsletter, die am Eingang ausliege.

**Frau Fromm** erklärt, dass der LSBG schon seit Längerem regelhaft seine Planungen ins Internet einstelle. Auch die Planungsvariante für die Elbchaussee werde dort zu finden sein, ebenso die Antworten der TÖB auf die Verschickung. Außerdem werde der LSBG Anliegerinnen und Anlieger der Elbchaussee rechtzeitig vor Baubeginn Informationen zu den Bauarbeiten und ggfls. Umleitungsempfehlungen als Hauswurfsendung zukommen lassen. Diese Informationen würden ebenfalls online hinterlegt.

**Frau Lange** geht auf den Zeitrahmen für das Beteiligungsverfahren ein. Derzeit sammle der LSBG weitere Anregungen für die Planung. Anschließend würden die Planerinnen und Planer verschiedene Varianten erstellen, die auch online zur Verfügung stehen werden und bewertet werden könnten. In der zweiten Dialog-Veranstaltung würden die Varianten vorgestellt und diskutiert werden, so dass die Planerinnen und Planer mit den Rückmeldungen eine tragfähige Planungslösung erarbeiten könnten.

Planerisch schließe sich dann die behördeninterne Abstimmung an, ergänzt **Frau Fromm**. Im ersten Quartal 2019 solle die Verschickung erfolgen und der verschickte Plan im Verkehrsausschuss Altona vorgestellt werden. Die Ausschuss-Sitzungen seien öffentlich. Gegen Ende 2019 erwarte man die Fertigstellung der Planungen, so dass dann die Schlussverschickung erfolgen könne. Im Anschluss müsse ausreichend Zeit für das formale Vergabeverfahren für die Bauarbeiten eingeplant werden. Sofern das Verfahren erwartungsgemäß verlaufe, könnten nach dem aktuellen Zeitplan im Frühjahr 2020 Leitungsbau bzw. Leitungsverlegung und anschließend der Straßenbau beginnen.

**Moderatorin Frau Birnkraut** fragt, welche Grenzen dem Planungsprozess aus fachplanerischer Sicht gesetzt seien.

**Frau Fromm** erläutert, dass selbstverständlich bestehende Planungsrichtlinien eingehalten werden müssten, die z. B. bestimmte Flächenbreiten für bestimmte Verkehrsarten vorschreiben. Alle Markierungen, verkehrsregelnden Schilder etc. würde die Innenbehörde als Verkehrsdirektion anordnen – das falle nicht in die Zuständigkeit des LSBG. Auch die Zeit sei ein begrenzender Faktor, denn man wolle zeitgerecht und zusammen mit Hamburg Wasser bauen. Nicht zuletzt gebe es finanzielle Grenzen. Für alle Hamburger Straßen habe der Senat ein bestimmtes Budget veranschlagt, das nicht allein für die Elbchaussee zur Verfügung stehe.

**Frau Lange** legt dar, die informelle Beteiligung gebe eine Möglichkeit zur Mitwirkung. Es müsse aber klar sein, dass im Beteiligungsprozess nicht die Entscheidung fallen werde, wie die Elbchaussee künftig aussehen wird. Der Input aus diesem Verfahren werde in die Planung mit einfließen und dabei ein bestimmtes Gewicht haben.

Der Beteiligungsprozess biete die Chance, voneinander zu lernen, ergänzt **Frau Fromm**. Einerseits nehme der LSBG die Erfahrungen der Nutzerinnen und Nutzer mit. Andererseits könne es für die Bürgerinnen und Bürger von Vorteil sein, die Hintergründe und Grenzen der Planung kennenzulernen.

Die **Moderatorin** dankt Frau Fromm und Frau Lange und übergibt das Wort an Katja Rostock von SUPERURBAN, die die Ergebnisse der ersten Beteiligungsphase zusammenfasst. (siehe Folien)

**Frau Rostock** berichtet, von Februar bis April habe der LSBG 24 Gespräche vor Ort geführt. Vom 26. März bis zum 16. April 2018 konnten sich Interessierte bei der Online-Beteiligung und -umfrage in das Verfahren einbringen. Parallel boten Info- und Aktionsstände an fünf Terminen Gelegenheit zur Beteiligung. Das Ziel aller Beteiligungselemente sei gewesen, möglichst viele Anregungen und Ideen für die Planung zu sammeln. Frau Rostock weist darauf hin, dass die Beteiligungsergebnisse nicht repräsentativ seien, sondern einen Trend der Einschätzung durch die Nutzerinnen und Nutzer der Elbchaussee abbilden.

Alle eingereichten Ideen seien auf den Infopostern aufgeführt, die an diesem Abend im Kollegiensaal zu sehen seien. Alle Ideen und Hinweise mit konkretem Ortsbezug seien auf dem Plan der Elbchaussee verortet.

Insgesamt seien 140 Fragebögen und 82 Mitmach-Karten ausgefüllt worden. Das Büro SUPERURBAN habe alle Anregungen und Ideen auf die Online-Plattform übertragen. Zusammen mit denen, die Nutzerinnen und Nutzer direkt eingegeben hätten, seien insgesamt 758 Beiträge gezählt worden. Aus Beiträgen, die mehrere Anregungen zu unterschiedlichen Themen enthielten, seien alle Einzel-Ideen den Kategorien Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr, Aufenthaltsqualität, ÖPNV oder Sonstiges zugeordnet worden. Damit belaufe sich die Summe der Anregungen, Ideen und Wünsche auf rund 1.100.

Die meisten Beiträge seien für die Kategorien Kfz-Verkehr eingereicht worden (416), gefolgt von 335 Einreichungen zum Radverkehr. 122 Wünsche zum Thema Aufenthaltsqualität wurden registriert, 94 zum Fußverkehr, 64 zum ÖPNV und 52 zu Sonstigem.

In der Kategorie Kfz-Verkehr war mit 126 Nennungen die Verkehrsberuhigung das Top-Thema, 86 Anregungen bezogen sich auf die Stellplatz-Situation. In der Kategorie Radverkehr zielten mit 134 die meisten Wünsche auf eine durchgängige Radverkehrsanlage. In puncto Aufenthaltsqualität wurde 45-mal der Erhalt von Bäumen und Grünflächen befürwortet. 50 Hinweise, der größte Anteil im Bereich Fußverkehr, nahmen Bezug auf die unzureichende Querungssituation in der Elbchaussee. Beim Thema ÖPNV lag mit 33 Nennungen der Busverkehr an der Spitze. Unter „Sonstiges“ bezogen sich die meisten Anregungen auf die Umsetzungsphase der Planung, nämlich 19.

Zu der Frage, was sie in der Elbchaussee am meisten störe, wurde der Zustand der Rad- und Fußwege am häufigsten genannt. Am dritthäufigsten wurde das wilde Parken bemängelt, gefolgt von Staubildung und dem Zustand der Fahrbahnen. Unter „Sonstiges“

waren Geschwindigkeitsüberschreitungen und fehlende Radwege meistgenannt. Mehrfachnennungen waren möglich.

Die meisten der Umfrage-Teilnehmenden gaben an, Pendlerin/Pendler, Elbe-Besucherin/-Besucher oder Anwohnerin/Anwohner zu sein. Den geringsten Anteil an der Teilnehmerzahl nahmen Gewerbetreibende ein. Auch hier waren Mehrfachnennungen möglich.

Der Großteil der Teilnehmenden wohnt nach eigener Angabe in Altona, jedoch nicht an der Elbchaussee, gefolgt von direkten Elbchaussee-Anwohnerinnen und -Anwohnern und Personen, die anderswo in Hamburg zuhause sind. Den geringsten Anteil an der Zahl der Umfrage-Teilnehmenden nahmen Personen ein, die außerhalb von Hamburg wohnen.

Bei der Frage nach der überwiegenden verkehrlichen Nutzung der Elbchaussee lag der Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrer knapp vor dem der Autofahrerinnen und Autofahrer. An der Umfrage haben etwa ebenso viele Fußgängerinnen und Fußgänger wie Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV teilgenommen.

Von den Umfrage-Teilnehmenden wird die Elbchaussee etwa zu gleichen Teilen auf dem Weg zur Arbeit, nach Hause, zum Elbstrand oder in die Innenstadt genutzt. Weniger häufig sind die Befragten hier zu Freizeit, Sport oder Spaziergang, auf dem Weg zu Freunden, zur Schule, Kita oder zum Einkauf unterwegs.

[Anm. d. Prot.: Die Ergebnisse im Einzelnen können in der Präsentation vom 4. Mai 2018 nachgelesen werden, die online auf [http://geoportal-hamburg.de/beteiligung\\_elbchaussee/](http://geoportal-hamburg.de/beteiligung_elbchaussee/) zur Verfügung steht.]

## **Rückfrage- und Diskussionsrunde**

**Ein Teilnehmer** möchte wissen, was der LSBG in der Planung gegen die Lieferdienste der Online-Versender tun werde, die in der zweiten Reihe parken.

**Eine Teilnehmerin** möchte wissen, wie viele Anwohner es an der Elbchaussee gebe und ob die Övelgönner nicht dazu zählten. Ihre zweite Frage ist an Frau Lange gerichtet: Habe der LSBG bei seinen Gesprächen vor Ort auch die Övelgönner Initiativen einbezogen? Die Teilnehmerin bemängelt, sie habe die Mitmach-Karte nicht in ihrem Briefkasten gehabt, obwohl sie sehr daran interessiert gewesen wäre. Zuletzt würde sie gern wissen, ob sich die Herkunft des Trinkwassers nach der Leitungssanierung ändern werde.

**Herr Radloff** (HAMBURG WASSER) antwortet, das Wasser werde weiterhin aus gleichen Quellen und Brunnen kommen wie bisher.

**Frau Lange** erläutert zu den Gesprächen vor Ort, dass diese nie repräsentativ sein könnten. Der LSBG habe möglichst viele Akteure vor Ort angesprochen, u. a. die Initiativen „Elbstrandweg für alle“ und „Elbstrand retten“ sowie verschiedene Bürgervereine, den ADFC, den ADAC und die Kirche Nienstedten. Man sei nach dem Schneeballprinzip vorgegangen, bei dem sich aus den Gesprächen weitere Kontakte generiert haben.

Insgesamt seien gut 3.000 Info-Folder und Mitmach-Karten verteilt worden. Es sei möglich, dass an das Verteilgebiet angrenzende Bereiche nicht beliefert wurden. Die Infostände seien als Beteiligungsmöglichkeit jedoch auch breit angekündigt worden. Es tue ihr leid, wenn sich

jemand nicht mitgenommen fühle, aber an diesem Abend gebe es für alle erneut die Chance sich einzubringen.

**Die Moderatorin** ruft weitere Initiativen-Vertreterinnen und -Vertreter auf, sich bei Gesprächsbedarf im Anschluss an die Rückfragerunde bei Frau Lange zu melden.

**Frau Fromm** geht auf die Frage nach der Anwohnerzahl an der Elbchaussee ein. Solche Daten erhebe das Statistische Landesamt. Der LSBG habe sie allerdings nicht abgefragt, weil sie für die Planungen nicht relevant seien. Auf die Frage nach der Lösung des Problems mit dem Parken in zweiter Reihe entgegnet Frau Fromm, das könne straßenplanerisch eher nicht gelöst werden.

**Ein Teilnehmer**, nach eigener Aussage Anwohner der Elbchaussee, findet den Straßenbau in Hamburg sehr behäbig und zeitaufwändig. Er schätzt die kurzen Fahrzeiten auf der Elbchaussee u. a. für private Erledigungen als Teil seiner Lebensqualität. Der Teilnehmer möchte wissen, wann das zügige Befahren der gesamten Strecke nach Beginn der Bauarbeiten wieder möglich sein werde. Er befürchte, dass die Bauarbeiten sich hinziehen werden.

Daran anknüpfend fragt ein **weiterer Teilnehmer**, ob die Sanierung sich nicht in einem Schritt durchführen lasse.

**Frau Fromm** antwortet, es werde zwei unterschiedliche geartete Baubereiche geben. Im östlichen Bereich, etwa bis zur Hälfte des Planungsbereichs, werde die Trinkwasserleitung in sogenannter offener Bauweise saniert. Im westlichen Planungsbereich werde die neue Leitung in das vorhandene Rohr eingezogen, so dass nur alle 50 bis 100 Meter ein Kopfloch nötig sei. Dort werde nur wenig vom Leitungsbau zu sehen sein. Behinderung seien nur dort zu erwarten, wo aktuell gebaut werde. Ein Bauabschnitt werde jeweils erst nach Fertigstellung des vorhergehenden begonnen.

**Der Teilnehmer** wirft ein, dann müsse man also mit kilometerlangen Staus rechnen.

Als Alternative käme einzig eine Vollsperrung der Straße in Frage, entgegnet **Frau Fromm**. Mit dieser wäre niemandem gedient.

**Herr Radloff** ergänzt, man schreibe den Leitungs- und Straßenbau gerade deshalb gemeinsam aus, um die schnellstmögliche Bauweise zu erreichen.

**Der Teilnehmer** fragt nach der geschätzten Dauer der Bauarbeiten.

**Frau Fromm** beziffert die Bauzeit mit geschätzt drei Jahren.

**Ein Teilnehmer** schlägt vor, die Schilder an den Verkehrsinseln nachts zu beleuchten, da sie bei Gegenverkehr kaum erkennbar seien.

**Ein Teilnehmer** ist irritiert, dass in der Präsentationsfolie zum Projektablauf keine Bedarfs- bzw. Potentialanalyse aufgetaucht sei. Er stellt infrage, ob die zugrunde gelegten Zahlen zur Kfz-Nutzung dem tatsächlichen Bedarf ab dem Jahr 2020 entsprechen und bittet hierzu um transparente Darstellung. Seiner Auffassung nach werde der Kfz-Verkehr zurückgehen und der Radverkehr deutlich zunehmen, so dass die Voraussetzungen für eine Radstraße gegeben seien. Mit der Neugestaltung der Elbchaussee ergebe sich aus seiner Sicht die Chance, die Straße sicherer und lebenswerter werden zu lassen.

**Ein Teilnehmer** stellt sich als Mitglied des Verkehrsausschusses Altona vor. Er möchte wissen, inwiefern eine mögliche Nebenstrecke in der Planung angedacht werde. Er schlägt eine Strecke von Teufelsbrück durch den Jenischpark, Holzwiete, Albertinenweg, Parkstraße, Bernadottestraße und Holländische Reihe vor. Alternativ sei auch eine Strecke über Elbchaussee, Holzwiete, Albertinenweg, Parkstraße, Bernadottestraße und Holländische Reihe denkbar. Der Abschnitt bis zum Kreisel Liebermannstraße sei derzeit eine reine Anwohnerstraße und könnte sogar zur Radfahrstraße werden. Von dort aus sei bereits ein funktionierender Radfahrstreifen vorhanden. Hier könnten Kosten gespart werden. Im Hinblick auf die Ziel-Formulierung, dass „möglichst“ viele Bäume erhalten werden sollen, befürchtet er, dass vermutlich viele Bäume für die Bauarbeiten gefällt werden müssten. Zusätzlich vermutet er, dass viele Parkplätze in der Elbchaussee entfallen werden, so dass noch mehr Fahrzeuge in der zweiten Reihe parken würden.

**Frau Fromm** widerspricht der Auffassung, in der Elbchaussee seien die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße gegeben. Die Zulässigkeit einer Fahrradstraße zu prüfen, sei Sache der Verkehrsdirektion. Eine Anordnung sei nur dann möglich, wenn das erwartete Radverkehrsaufkommen das Kfz-Aufkommen aktuell oder in Zukunft übersteige. Die Analyse des Verkehrsaufkommens sei Sache des Auftraggebers des LSBG und stehe im Mobilitätsprogramm der Stadt Hamburg. Dort sei u. a. nachzulesen, dass in den Innenstadtbereichen der Kfz-Verkehr leicht abnehme und in den Außenstadtbereichen leicht zunehme. Einen Trend zu einem sehr viel geringeren Kfz-Aufkommen sieht Frau Fromm noch sehr weit entfernt. Voraussetzung für die Anordnung einer Fahrradstraße sei, dass die in der STVO genannten Bedingungen dafür erfüllt seien.

Auf den Vorschlag der Nebenstrecke antwortet Frau Fromm, diese Strecken könne jede Radfahlerin und jeder Radfahrer nutzen. Wenn aber das Radfahren in der Elbchaussee ermöglicht werden solle, müssten dafür die entsprechenden Verkehrsanlagen eingerichtet werden. Auch die Anwohnerinnen und Anwohner der Elbchaussee bräuchten eine regelgerechte Radverkehrsführung. Sofern diese nicht gegeben sei, müsste das Radfahren dort verboten werden.

**Ein Teilnehmer** wirft ein, Radfahrstreifen oder Radwege seien auch dann möglich, wenn keine Fahrradstraße angeordnet werden könne. Aus seiner Sicht ließen sich diejenigen Anwohnerinnen und Anwohner der Elbchaussee, die das Fahrrad nutzten, an einer Hand abzählen. Im Übrigen sei seiner Meinung nach von jeder Stelle der Elbchaussee aus die Möglichkeit gegeben, auf kurzem Weg die Nebenstrecke zu erreichen und dort gefahrlos Fahrrad zu fahren.

Anknüpfend an die Planungsziele fragt **ein Teilnehmer**, wie denn die Leistungsfähigkeit bemessen werde. Seiner Meinung nach sei der Ansatz fragwürdig, die Kfz zu zählen. Vielmehr sollte die Anzahl der beförderten Menschen abgebildet werden.

Einen weiteren **Teilnehmer** stört, dass die Leistungsfähigkeit auf Kraftfahrzeuge gemünzt sei. Er findet es außerdem bedauerlich, dass bei den Ergebnissen der ersten Beteiligungsphase und der Umfrage nicht die Zusammenhänge herausgearbeitet wurden, sondern die Ergebnisse nur zahlenmäßig genannt worden seien. Er lese viele der Anregungen so, dass der Kfz-Verkehr zurückgedrängt werden solle, etwa durch Geschwindigkeitsbegrenzungen oder verstärkte Kontrollen. Er bittet darum, Zusammenhänge und Tendenzen darzustellen.

**Frau Fromm** erklärt, die Elbchaussee sei eine Hauptverkehrsstraße in Hamburg. Die Stadt wolle ausdrücklich die Hauptverkehrsströme über diese Straßen abwickeln, um dadurch die Nebenstraßen vergleichsweise verkehrsarm zu gestalten. Der zugelassene Pkw-Verkehr reduziere sich derzeit in Hamburg nicht. Die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraßen solle nicht nur für Hamburger, sondern auch für Pendlerinnen und Pendler aufrechterhalten werden.

**Ein Teilnehmer** äußert sich vehement gegen die Anordnung von Fahrradstraßen. Nach seiner Auffassung müssten Radfahrerinnen und Radfahrer lernen, sich verkehrsgerecht zu verhalten.

**Eine Teilnehmerin** möchte mit Blick auf das Verfahren wissen, welche Möglichkeiten nach der zweiten Dialog-Veranstaltung noch bestünden, die Meinungen von Bürgerinnen und Bürgern in die Planung einzubeziehen. Zudem fragt sie, wie das Anwohnerparken, etwa zum Einkaufen oder für Personen mit körperlichen Einschränkungen, geregelt werden solle. Es sehe für sie so aus, als ob alle benötigten Parkplätze entfallen sollen.

**Ein Teilnehmer**, der nach eigener Aussage die Elbchaussee sowohl mit dem Auto und mit dem Rad als auch zu Fuß nutzt, appelliert an alle, aufeinander im Straßenverkehr Rücksicht zu nehmen. Wenn der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt werden solle, seien aus seiner Sicht vor allem Markierungslinien wichtig.

Ein anderer **Teilnehmer** merkt an, es sei kein Konzept zu sagen, die Leistungsfähigkeit der Straße solle nicht angetastet werden. Er fragt, ob es ein Verkehrskonzept für die Innenstadt gebe und ob darin Anreize dafür vorgesehen seien, dass künftig mehr Menschen vom Auto auf andere Verkehrsmittel umstiegen. Grundsätzlich stellt er infrage, dass immer Rücksicht auf die Autos genommen werde. Die Elbchaussee sei durch den Kfz-Verkehr laut, brandgefährlich und mache auf Dauer krank. Aus seiner Sicht sei erstrebenswert, die Innenstadt künftig für das Autofahren unattraktiv zu gestalten, weil sich dadurch die Frage nach den Einfallstraßen erübrige. Außerdem möchte er wissen, wie stark die Stimme der Anwohnerinnen und Anwohner in der Beteiligung ins Gewicht falle gegenüber den Kfz-Fahrerinnen und -Fahrern, die nach seiner Annahme zahlenmäßig stärker vertreten seien.

Die Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner sei mit der ersten Verschickung beendet, erläutert **Frau Fromm**. Danach bestehe eine Informationsmöglichkeit noch über die bezirklichen Ausschüsse, deren Sitzungen öffentlich seien. Hier haben Bürgerinnen und Bürger auch selbst die Möglichkeit zu sprechen. Das weitere Planungsverfahren verlaufe behördenintern.

**Frau Lange** geht auf das öffentliche Beteiligungsverfahren ein, in das sich alle Interessierten gleichermaßen einbringen können. Jede Anregung fließe in das Planungsverfahren ein. Die Erfahrung aus anderen Beteiligungsverfahren zeige, dass die Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Straße sich im Verhältnis gesehen stärker beteiligen als andere Gruppen. Allerdings führe der LSBG keine bestimmte Gewichtung durch.

**Frau Fromm** erklärt, Verkehrskonzepte für Hamburg stelle die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation auf, nicht der LSBG. Man könne zu diesbezüglichen Fragen für die nächste Veranstaltung eine Behördenvertreterin oder einen Behördenvertreter einladen.

Die Anregung zu Fahrbahnmarkierungen nimmt Frau Fromm entgegen. Es könnte z. B. ein „singender“ Markierungsstreifen geprüft werden. Da noch keine Planung vorliege, könne derzeit zum Thema Anwohnerparken noch keine Aussage getroffen werden. Ebenso könne sie noch nicht beantworten, ob Bäume oder Parkplätze entfallen müssten.

**Eine Teilnehmerin** berichtet, dass in Deutschland jährlich 3.000 Verkehrstote durch Kfz-Verkehr zu beklagen seien. Sie möchte wissen, welche Maßnahmen der LSBG ergreife, damit es auf der Elbchaussee keine Unfälle mehr gebe. Außerdem fragt sie, wie gewährleistet werden solle, dass auf Kfz angewiesene Personen, wie kranke und gehbehinderte Menschen, Handwerker etc., die Elbchaussee ohne Stau oder andere Verzögerungen nutzen könnten.

Auf die geschlossene Tankstelle an der Kreuzung Manteuffelstraße spricht ein anderer **Teilnehmer** an. Er empfiehlt zu prüfen, ob mit dem Erwerb des Grundstückes durch die Stadt ein Kreisverkehr anstelle einer Ampel eingerichtet werden könnte, was aus seiner Sicht für die Kreuzung eine echte Entlastung bedeuten würde.

**Frau Fromm** antwortet, dass die Planung jeweils nur einen bestimmten Abschnitt der Straße umfasst, im Fall der Elbchaussee-Sanierung sei das vor der Kreuzung Manteuffelstraße.

In der Unfallstatistik sei die Elbchaussee unauffällig, es gebe hier keine nennenswerte Häufung von Unfällen und in den letzten drei Jahren keine Unfalltoten. Im selben Zeitraum habe es z. B. auf der Stresemannstraße auf kürzerer Strecke doppelt so viele Unfälle gegeben. In der Elbchaussee verzeichne man einige Auffahrunfälle an Fußgängerquerungen und an der Einmündung Hohenzollernring.

**Ein Teilnehmer** begrüßt, dass an der Elbchaussee endlich eine durchgängige Radverkehrsanlage eingerichtet werden solle. Er fragt, was hinsichtlich Lärmschutz, Luftverschmutzung bzw. Einhaltung der Grenzwerte für die Anwohnerinnen und Anwohner getan werde. Die Richtwerte würden nach seiner Aussage teils überschritten und die Stadt müsse umgehend handeln. Außerdem möchte er wissen, inwieweit die Förderung des ÖPNV in die Planungen einbezogen werde, ob etwa neue Bushaltestellen geplant würden. Es werde Zeit, andere Verkehrsmittel als das Auto attraktiver zu machen.

Ein **Teilnehmer** äußert den Eindruck, in der Diskussion stehe für das Publikum der Mensch im Fokus, auf dem Podium hingegen die maschinengerechte Infrastruktur. Andere Städte, wie Toronto, Paris, Basel und Frankfurt am Main, hätten es geschafft, auch Straßen mit 20.000 Kfz pro Tag in Nahmobilitätszonen zu wandeln. Er fragt, wann die Fahrradstadt Hamburg endlich den Mut dazu finde.

Eine **Teilnehmerin** äußert Unverständnis, wie die Elbchaussee Radverkehr sinnvoll aufnehmen könne, wenn es zu ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße keine Alternative gebe.

Auf die Frage zum Lärmschutz antwortet **Frau Fromm**, dass aktuell bei Fahrbahnsanierungen in Hamburg immer lärmarme Asphalte genutzt werden, die auch bei niedrigen Geschwindigkeiten den Verkehrslärm um ca. 2 bis 3 Dezibel reduzieren. Das entspreche in etwa der Reduzierung bei einer Halbierung des bisherigen Verkehrs. Die

Minderung der Luftverschmutzung könne im Wesentlichen nur durch Abgasreinigung erreicht werden. Die Anregung zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots werde man mitnehmen und prüfen, ob z. B. eine höhere Taktfrequenz bei den Bussen sinnvoll sein könne, etwa an verschiedenen Tagen mit hoher Nutzungsfrequenz.

Beim Stichwort „Mut zur Fahrradstadt“ gehe es um eine politische Entscheidung. Einerseits habe Hamburg das Programm „Fahrradstadt“ aufgelegt. Andererseits gebe es von städtischer Seite die Bestrebung, die Hauptverkehrsstraßen zu erhalten, die auch den übergeordneten Verkehr aufnehmen müssten.

**Moderatorin Frau Birnkrant** schließt den Diskussionsteil und leitet zur Arbeitsphase über.

**Frau Fromm** lädt an den „Straßenraumausprobiertisch“ ein. Hier könne ausprobiert werden, wie die einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit dem ihnen gesetzlich zustehenden Platz nebeneinander auskämen. Dies könne an zwei Beispiel-Querschnitten der Elbchaussee exemplarisch durchgespielt werden.

**Frau Lange** weist die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf die Möglichkeit hin, in einem Stimmungsbarometer verschiedene Vorschläge für grundsätzliche Lösungsrichtungen zu bewerten. Jede bzw. jeder habe dafür fünf Markierungspunkte erhalten, die sie/er frei auf die Vorschläge verteilen könne.

Abschließend bittet die **Moderatorin** die Anwesenden darum, die Feedback-Bögen des LSBG auszufüllen und am Empfang abzugeben. Sie verweist nochmals auf die Projekt-Website und die ausliegenden Anmelde Listen für den Newsletter zum Elbchaussee-Dialog, dankt allen Anwesenden für ihre Teilnahme und wünscht einen schönen Abend.

9. Mai 2018, Katja Rostock (Protokoll)

## **Anregungen von Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Plantisch**

- Bäume und Charakter der Straße erhalten! Wenn sicherere Fahrradwege schwierig, dann bitte Parallelwege für Radfahrer prüfen und stärken!
- bei Elbchaussee 190 bitte Sprunginsel oder Zebrastreifen (kein Gehweg vorhanden)
- Anwohnerparken Höhe Schulberg für Övelgönne sowie angrenzende Elbchaussee-Adressen!
- Lkws auf die Bundesstraße (431)
- Vollzugsdefizit Geschwindigkeitskontrolle (zwischen Zedernweg und ??)
- Fußgängerampel Jenischpark/Teufelsbrück: bloß nicht!
- Unfallschwerpunkt an unübersichtlicher Steigung [Anm. d. Prot.: Hausnr. 287-279]
- Staugefahr hinter Kurve/zu hohe Geschwindigkeit [Anm. d. Prot.: Höhe Hausnr. 204]
- sanft ansteigender Radweg [Anm. d. Prot.: von Hans-Leip-Ufer über Övelgönner Hohlweg, Privatgrund und Schröders Park zur Elbchaussee)