

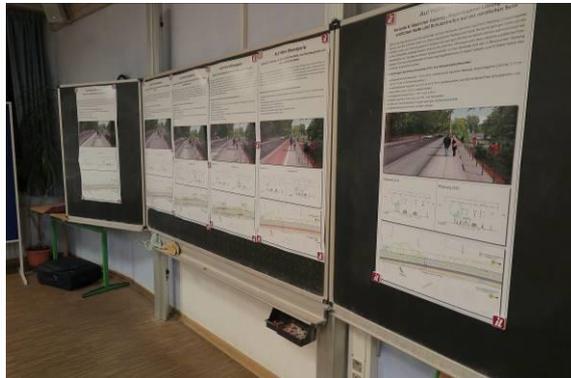
## Protokoll der zweiten Dialog-Veranstaltung zum Elbchaussee-Dialog (Planungsworkshop)

am Freitag, dem 16. November 2018, von 19.30 Uhr bis ca. 21.45 Uhr  
(Infomarkt ab 18.30 Uhr)

in der Rudolf-Steiner-Schule Nienstedten

Anwesende:

- Käthe Fromm, Dr. Leonie Lange, Sina Wallstabe, Henning Grabow (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer)
- Harry Welschinger (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation)
- Sabrina Schmalz, Daniel Radloff (HAMBURG WASSER)
- Jörg Lüttmann (Ingenieurbüro INROS LACKNER)
- Tanja Windhorst (Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft)
- Jonathan Temminghoff (HVV)
- Berthold Eckebrecht (Landschaftsarchitekt)
- Oliver Hahn (Bezirksamt Altona)
- Norbert Nähr, Erina Ulrichs, Johanna Hirte, Katja Rostock (SUPERURBAN Kommunikation)
- Moderation: Prof. Dr. Gesa Birnkraut (Birnkraut | Partner)
- rund 110 Teilnehmerinnen und Teilnehmer



Impressionen des Infomarkts und der Arbeitsstationen

## **Begrüßung und inhaltliche Einführung**

**Moderatorin** Frau Birnkraut begrüßt alle Anwesenden zur zweiten Dialog-Veranstaltung im Rahmen des Elbchaussee-Dialogs und stellt den Ablauf des Abends vor. Es werde eine kurze Einführung geben, um anschließend ausreichend Zeit für Austausch und Rückfragen in den Arbeitsgruppen zu haben. Anschließend an die Arbeitsphase werde es im Plenum einen Ausblick auf das Planungsverfahren geben.

Per Handzeichen-Abfrage ermittelt Frau Birnkraut die Zusammensetzung des Plenums: Die überwiegende Zahl der Teilnehmenden sind Anwohnerinnen und Anwohner der Elbchaussee bzw. umliegender Straßen. Bei der ersten Dialogveranstaltung waren schon gut ein Drittel der Anwesenden dabei; gut zwei Drittel besuchen heute zum ersten Mal eine Veranstaltung im Rahmen des Elbchaussee-Dialogs. Etwa die Hälfte der Teilnehmenden hat die Planungsvarianten während der zweiten Online-Beteiligung vom 22.10. bis 4.11.2018 online kommentiert.

Frau Birnkraut begrüßt ihre Gesprächspartnerinnen: Käthe Fromm und Leonie Lange vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Harry Welschinger von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und Landschaftsarchitekt Berthold Eckebrecht.

**Frau Fromm**, beim LSBG zuständig für das Thema „Planung von Stadtstraßen“, erinnert zunächst kurz an die fünf Ziele der Planung für die Elbchaussee: die Trinkwasserversorgung soll gewährleistet bleiben; die Leistungsfähigkeit der Elbchaussee für den Kfz-Verkehr soll erhalten bleiben; der Radverkehr soll sicherer und komfortabler werden; der ruhende Verkehr soll besser geordnet und das „wilde“ Parken unterbunden werden; weiterhin sollte der Vorort-Charakter der Elbchaussee erhalten bleiben.

**Frau Lange**, beim LSBG zuständig für Beteiligungsprozesse, begrüßt ihrerseits die Anwesenden und bedankt sich für die rege Beteiligung am Elbchaussee-Dialog. Sie gibt einen kurzen Rückblick auf die bisherigen Bausteine des Beteiligungsverfahrens: Die erste Phase des Elbchaussee-Dialoges habe Gespräche vor Ort, Info- und Mitmachstände sowie die erste Online-Beteiligung enthalten und sei mit der ersten Dialog-Veranstaltung Anfang Mai 2018 zu Ende gegangen. Während dieser Phase sei Input für Planung der Elbchaussee gesammelt worden; es seien über 1.000 Anregungen, Hinweise und Ideen eingegangen, die in die Entwicklung der unterschiedlichen Planungsvarianten eingeflossen seien. In einer zweiten Online-Beteiligung Mitte Oktober bis Anfang November 2018 hätten rund 130 Personen gut 500 Kommentare zu den Planungsvarianten hinterlassen. In dieser Form sei die Online-Beteiligung in Hamburg erstmalig durchgeführt worden, die Benutzeroberfläche der Beteiligungswebsite sei dafür gemeinsam mit der Stadtwerkstatt und dem Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) neu entwickelt worden und es hätten einige Stolpersteine aus dem Weg geräumt werden müssen. Frau Lange dankt allen, die bei der Online-Beteiligung mitgemacht haben.

Die **Moderatorin** bittet Frau Fromm um eine kurze Einordnung zum Stand der Dinge aus planerischer Sicht.

**Frau Fromm** erläutert, man habe jetzt die Grundlagenermittlung für Gesamtstrecke (u. a. Vermessung, Denkmalbetroffenheiten) abgeschlossen und damit eine gute Basis für die Planung gelegt. Erste Planungsvarianten lägen für die Abschnitte West und Mitte vor, diese hätten online zur Bewertung gestanden und könnten an diesem Abend weiter kommentiert

werden. Im Abschnitt Ost sei der zur Verfügung stehende Platz (Straßenquerschnitt) sehr viel geringer und die Anzahl der Kfz dabei sehr viel höher. Für diesen Abschnitt habe bisher keine befriedigende Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden entwickelt werden können. Deshalb nehme man sich mehr Zeit, um die Situation und die Planungsmöglichkeiten genau zu prüfen. Heute Abend werde man daher ausschließlich über die Abschnitte West und Mitte sprechen.

**Frau Lange** ergänzt, Ziel des heutigen Abends sei es, miteinander in Dialog zu treten. Man wolle die vorgeschlagenen Planungsvarianten diskutieren, Vor- und Nachteile der Varianten erörtern und weitere Verbesserungspotenziale für die vorliegenden Varianten ermitteln. Auch der Charakter der Elbchaussee könne in einem eigenen Arbeitsraum zum Thema „Kulturraum Elbchaussee“ diskutiert werden. Zudem würden tiefer gehende Informationen zum Beispiel zu den Themen Tempo 30, Radverkehr und ÖPNV angeboten.

Die **Moderatorin** lädt alle Teilnehmenden ein, gleich in den Arbeitsbereichen in den Dialog mit den Planerinnen und Planern zu treten. Sie fragt Frau Fromm nach neuen Erkenntnissen aus dem bisherigen Beteiligungs- und Planungsprozess.

**Frau Fromm** erläutert, dass sich die planerischen Herausforderungen, wie z. B. ein enger Straßenquerschnitt zusammen mit einer nicht geringen Kfz-Kapazität, in bestimmten Bereichen der Elbchaussee konzentrierten. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen werde es in Teilen Schutzstreifen geben müssen, wolle man für die Radfahrenden etwas vorsehen. Außerdem müsse der Denkmalschutz mitbedacht werden.

Auf zwei Punkte aus der zweiten Online-Beteiligung geht Frau Fromm gesondert ein. Erstens sei vielfach ein „Kopenhagener Radweg“ für die Gesamtlänge der Elbchaussee gewünscht worden. In Deutschland sähen die Regelwerke einen solchen Radweg nicht vor. In Dänemark sei diese Ausbauform gängig, der Radweg habe mindestens 2,20 Meter Breite und sei sowohl zur Fahrbahn als auch zum Gehweg jeweils mit einem Bord abgesetzt; der Radweg habe in Dänemark keinen Sicherheitstrennstreifen, Nettobreite sei also gleich Bruttobreite. Der „deutsche“ Radweg hingegen sei mindestens 1,60m breit, habe jedoch noch einen 65 cm breiten Sicherheitstrennstreifen; die Gesamtbreite entspräche also den Abmessungen des „Kopenhagener Radweges“. Frau Fromm stellt infrage, ob die Abgrenzung mit Borden tatsächlich ein echter Vorteil sei. Bei Dunkelheit und feuchter Witterung könne ein Bord verkehrsgefährdend sein, etwa wo Straßenbäume viel Laub verlören, das nicht immer sofort entfernt werden könne und dieses Bord bei eventuellen Ausweichmanövern verberge.

Zweitens seien Schutzstreifen in der Online-Beteiligung rigoros abgelehnt worden. Der Schutzstreifen werde auf dem Niveau der Fahrbahn angelegt und mit einer gestrichelten Linie von dieser abgegrenzt; Kfz dürften diese Linie bei Bedarf überfahren und kurzzeitig auf dem Schutzstreifen halten. An manchen Stellen der Elbchaussee sei der Straßenquerschnitt so schmal, dass als einzige Radfahranlage ein Schutzstreifen angelegt werden könne.

**Ein Teilnehmer** fragt nach, was mit Bereichen der Elbchaussee passieren solle, in denen es bisher keinen Gehweg gebe. Bevor das nicht geregelt sei, solle man nicht über Radfahranlagen sprechen. Frau Birnkraut bittet den Teilnehmer, seine Frage mit in das direkte Gespräch mit einer Planerin oder einem Planer der anschließenden Arbeitsphase zu nehmen.

Die **Moderatorin** bittet Harry Welschinger vom Amt für Verkehr der BWVI um seine Einschätzung zur Leistungsfähigkeit der Elbchaussee aus Sicht der Behörde.

**Herr Welschinger** stellt dar, dass in den Abschnitten West und Mitte, die rund 85 Prozent der Gesamtstrecke ausmachten, heute 20.000 bis 24.000 Fahrzeuge pro Tag führen. Dafür genüge ein Fahrstreifen je Richtung, weshalb im Rahmen dieses Planungsprozesses in diesen Abschnitten die Fahrbahnbreite auf einen Fahrstreifen je Richtung reduziert werden könne. Limitiert seien diese Abschnitte durch die Breite von Lkw oder Bussen, die sich hier problemlos begegnen können müssten.

Im Abschnitt Ost ab Hohenzollernring liege das Verkehrsaufkommen bei ca. 33.000 Fahrzeugen pro Tag. Bei einer Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Richtung würden die Verkehre in umliegende Straßen verdrängt werden. Für den Abschnitt Ost werde es laut Staatsrat der BWVI für Verkehr, Herrn Andreas Rieckhof, eine Machbarkeitsstudie zu den Möglichkeiten der Radverkehrsführung geben.

**Ein Teilnehmer**, Anwohner der Bernadottestraße, äußert Verständnis für längeres Nachdenken der Verantwortlichen bei einer komplexeren Planung. Es lägen jedoch schon seit 2011 Planungen für die Elbchaussee vor und die Anwohnerinnen und Anwohner warteten seitdem auf die Umsetzung. Er fragt, ob die BWVI zusagen könne, dass die Planungen für den Abschnitt Ost vor der Bürgerschaftswahl vorliegen werden.

**Herr Welschinger** antwortet, die Machbarkeitsstudie habe einen Zeithorizont von ca. sechs Monaten; bisher sei jedoch noch kein Auftrag für die Studie vergeben worden.

**Eine Teilnehmerin** fragt, warum vorrangig der Kfz-Verkehr zähle. Wenn Bürgerinnen und Bürger dazu angeregt werden sollten, effizientere Verkehrsmittel zu wählen, müsse auch auf den Radverkehr eingegangen werden.

**Herr Welschinger** antwortet, in den Abschnitten West und Mitte werde die Situation für Kfz nicht verbessert, weil dort die Fahrbahn für Kfz schmaler werde. Der Untersuchung für den östlichen Abschnitt wolle er nicht vorgreifen.

**Moderatorin** Frau Birnkraut erklärt, es werde eine gesonderte Veranstaltung für den Abschnitt Ost geben.

**Ein Teilnehmer**, Mitglied des Zukunftsforums Blankenese, erkundigt sich nach der Herkunft der Planungsziele und fragt, ob diese nicht angepasst werden müssten.

**Frau Fromm** erwidert, die Ziele für die Planung seien vorab aus den politischen Zielen des Koalitionsvertrages abgeleitet und auf den konkreten Anwendungsfall heruntergebrochen worden.

**Frau Birnkraut** bittet Herrn Eckebrecht um seine fachliche Einschätzung, was das Besondere am „Kulturraum Elbchaussee“ ausmache.

**Herr Eckebrecht** erläutert, die Elbchaussee durchlaufe einen gewachsenen Kulturraum; neben Denkmälern entlang der Straße müssten viele Eigenarten in den Planungsprozess einbezogen, kenntlich gemacht bzw. erhalten werden. Dazu zählten z. B. Parkeingänge und Bäume. Gegebenenfalls müssten dafür teils auch Parkplätze wegfallen.

**Frau Birnkraut** gibt einen Überblick über die sechs Arbeitsräume, in denen sich die Teilnehmenden während der Arbeitsphase mit den Planerinnen und Planern austauschen und ihre Rückmeldungen zu den Planungsvarianten geben könnten: „Abschnitt West mit Teufelsbrück“, „Abschnitt Mitte“ (2 x), „Bereich ‚Auf Höhe Strandperle‘“ (2 x) und Kulturraum Elbchaussee. Es seien zwei Arbeitsrunden à 30 Minuten eingeplant, so dass jede/r Teilnehmende zwei Themen intensiver bearbeiten könne.

**Eine Teilnehmerin** fragt nach, ob der Bereich „Auf Höhe Strandperle“ nicht zum Abschnitt Mitte gehöre.

**Frau Fromm** erläutert, der Bereich gehöre durchaus zum Abschnitt Mitte, sei aber als besonderer Ort mit sehr hoher Frequentierung gesondert betrachtet bzw. beplant worden.

**Eine Teilnehmerin** merkt an, sie vermisse in der Planung das Thema S-Bahn bzw. Bahn nach Pinneberg. Sie erkundigt sich nach den konzeptionellen Anstrengungen im Hinblick auf eine Taktverdichtung, die zur Verringerung des Pkw-Aufkommens beitragen könne.

**Herr Temminghoff**, Angebotsplaner beim HVV, erwidert, dass die S-Bahn in Richtung Rissen mehrere eingleisige Abschnitte befahre. Dort könne daher ein zuverlässiger Zehn-Minuten-Takt nur innerhalb kurzer Zeitfenster angeboten werden. Überlegungen des HVV zu den S-Bahn-Kapazitäten könnten nur bedingt helfen, um den Pkw-Verkehr zu reduzieren, denn die meisten Menschen bevorzugten jeweils eine haustürnahe und direkte Verbindung zur ihren Zielen. Ein integriertes Verkehrsangebot werde in die Planung für die Elbchaussee einbezogen und je nach Bausituation entwickelt. Weil die Schieneninfrastruktur begrenzt und die S-Bahn-Stationen fußläufig von der Elbchaussee weit entfernt seien, nehme hierbei der Busverkehr einen großen Stellenwert ein. Sobald sich die Fahrgastzahlen in der S-Bahn-Linie S1 erhöhten, könne der HVV sein Angebot erweitern.

**Frau Birnkraut** unterstreicht, dass für die Sanierung der Elbchaussee der LSBG mit vielen Partnern zusammenarbeite – dies sei keine alleinige LSBG-Planung. Die Moderatorin entlässt die Teilnehmenden in die Arbeitsphase.

[20.05 bis 21.05 Uhr Arbeitsphase]

Die **Moderatorin** begrüßt die Teilnehmenden zurück im Plenum. Sie bittet Frau Fromm, Frau Lange und Herrn Welschinger um einen kurzen Ausblick auf die folgenden Planungsschritte.

**Frau Fromm** bedankt sich zunächst bei den Teilnehmenden für das rege Mitwirken in der Arbeitsphase. Sie habe heute zumindest zwei neue Aspekte mitgenommen. Alle Anregungen würden nun aufgegriffen und nach Möglichkeit in die konkrete Planung für die Abschnitte West und Mitte aufgenommen. Der LSBG werde intern für jeden Abschnitt eine Planungsvariante auswählen und dafür auch das Stimmungsbild und die Rückmeldungen aus der heutigen Veranstaltung hinzuziehen. Mit der Planung für Abschnitte West und Mitte gehe man dann in die Erste Verschickung und damit an die Träger öffentlicher Belange (TÖB). Die Erste Verschickung werde im Verkehrsausschuss Altona vorgestellt, dessen Sitzungen öffentlich seien. Zusätzlich werde die Erste Verschickung (Pläne und Erläuterungsbericht) unter <https://lsbg.hamburg.de/elbchaussee/10629742/elbchaussee/> veröffentlicht. Die Stellungnahme des Bezirks werde zusammen mit allen Stellungnahmen der TÖB in die Planung eingearbeitet; anschließend gehe die überarbeitete Planung in die Schlussverschickung. Es folge die Kostenermittlung. Schlussendlich werde der LSBG

zusammen mit HAMBURG WASSER die Bauarbeiten ausschreiben, der Baubeginn werde für das Frühjahr 2020 angestrebt.

Es werde voraussichtlich wegen der zeitlich versetzten Bauabschnitte mehrere Informationsveranstaltungen für die Bauzeit geben, flankiert von Baustellen-Informationen so genannten Anliegerinformationen, die als Postwurfsendung an die Anwohnerinnen und Anwohner verteilt würden.

**Frau Birnkraut** weist auf den E-Mail-Verteiler hin, der auf dem Info-Tisch am Empfang bereit liege und in den sich alle Interessierten eintragen könnten.

**Frau Lange** weist auf eine dritte öffentliche Veranstaltung hin, die sich mit dem Abschnitt Ost befassen werde. Der Charakter dieser Veranstaltungen sei noch nicht festgelegt, weil die Machbarkeitsstudie zum Abschnitt Ost erst erstellt werde. Der Veranstaltungszeitpunkt sei für das erste Quartal 2019 angestrebt, könne sich aber noch verschieben. Auch Frau Lange bittet alle am Elbchaussee-Dialog Interessierten noch einmal um Eintragung in den E-Mail-Verteiler. Sie bedankt sich bei den Teilnehmenden für die rege Mitarbeit an diesem Abend.

Die **Moderatorin** weist darauf hin, dass es eine Dokumentation zur Veranstaltung mit den im Plenum geäußerten Aspekten und mit allen in der Arbeitsphase und beim Infomarkt hinterlassenen schriftlichen Kommentaren geben werde. Sie bittet die Teilnehmenden darum, den Feedbackbogen des LSBG auszufüllen. Abschließend bittet Frau Birnkraut die Teilnehmenden, für die von ihnen favorisierten Planungsalternativen auf dem Stimmungsbild-Poster ihre Markierungspunkte zu hinterlassen. Sie verabschiedet die Anwesenden und wünscht allen einen angenehmen Abend.

Katja Rostock, 21.11.2018

Anhang

**Rückmeldung der Teilnehmenden an den Arbeitsstationen und im Infomarkt**

**Abschnitt West**

**Variante 1: Schutzstreifen beidseitig**

<b>Anmerkung</b>	<b>Contra</b>
<i>Bitte bessere Beleuchtung Straße im Abschnitt!</i>	<i>2,75 nicht ausreichend für flüssigen Busverkehr -&gt; Konflikt mit Fahrrädern vorprogrammiert</i>
	<i>Warum nicht Ost -&gt; West Kopenhagener Radweg!?</i>
	<i>Durch Kantstein/Poller vor Überfahren sichern</i>
	<i>Genau! Aber das geht bei Str. nicht</i>

**Variante 2: Radfahrstreifen nördlich, Radverkehr stadteinwärts über Elberadweg, südlicher Gehweg „Radfahrer frei“**

<b>Pro</b>	<b>Contra</b>
<i>Attraktiver für Fahrräder</i>	<i>Fahrräder bergaufwärts viel langsamer</i>  <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ <i>Unsicherheit</i></li> <li>➔ <i>Radweg auch bergauf über Elbe</i></li> <li>➔ <i>Deshalb ja Radfahrstreifen</i></li> </ul>
<i>3,25 m Mindestbreite für flüssigen Busverkehr</i>  <i>Keine Konflikte Bus - Rad</i>	<i>Rad- und Fußverkehr muss voneinander getrennt sein</i>
<i>Variante 2 ist besser, wenigstens eine Seite ist sicher</i>	
<i>Radfahrstreifen stadteinwärts</i>	
<i>Trennung Fußgänger/Rad soweit möglich</i>	
<i>Sehe ich genauso</i>	
<i>Finde ich gut, ist ein sinnvoller Kompromiss</i>	
<i>Evtl. Brückenlösung! Zur Verbreiterung von Fahrbahn/Radweg</i>	

## Abschnitt Teufelsbrück

### Variante 1: Zwei Querungsmöglichkeiten für Radverkehr

Pro	Contra
<i>Radfahrstreifen bis Holztierte (und weiter) durchgängig!</i>	<i>Keine Ampelanlagen Eingang Jenischpark/Teufelsbrück +++</i>
<i>Fahrradfahrradstuhl im Halbmondsweg dann Fahrradverkehr an der Elbe bis/von Halbmondsweg</i>	<i>Keine Ampel</i>
<i>Fahrradfahrradstuhl als innovativer Gedanke IKEA hat sowas für Einkaufswägen</i>	<i>Radweg durch Jenischpark bis Holztierte!</i>
<i>Punktuelle 30er Zonen an Engstellen, z. B. Hang vor Teufelsbrück</i>	<i>Keine Ampel funktioniert jetzt ganz gut</i>
<i>3,25 m Mindestbreite für flüssigen Busverkehr</i>	<i>Querschnitt Gehweg verringern – weniger Nutzer (dafür Radweg beidseitig)</i>

### Variante 2: Rad- und Fußverkehr queren die Elbchaussee gemeinsam

Pro	Contra
	<i>2,75 nicht ausreichend für Busse -&gt; Konflikt mit Fahrrädern</i>
<i>derzeit Kontrolldefizit für bestehendes Tempo 50 -&gt;feste Blitzer!</i>	
	<i>Leistungsfähigkeit Busknotenpunkt verringert</i>
	<i>Keine Planung für Teufelsbrückerplatz / Buszone?</i>
	<i>Keine Ampel!</i>
	<i>Bitte keine gemeinsame Ampel Z.Z. geht es auch ohne gemeinsame Ampel ziemlich gut</i>

## Abschnitt Mitte

### Variante 1: Schutzstreifen beidseitig

Pro	Contra
<i>Schutzstreifen nur an Mangelflächen (möglichst nur)</i>	<i>Ist schon in der Osterstraße gescheitert. Wie oft noch?</i>

	<i>Hohe Kollisionsgefahr zwischen Rad- und Autofahrern</i>
	<i>Gefährdung der Fahrradfahrer durch Lieferverkehr</i>
	<i>Autofahrer respektieren gestrichelte Linie weniger</i>
	<i>Bernadottestr. Als Anwohner-Straße mit Fahrradverkehr Entlastung Elbchaussee</i>
	<i>Oft wird der Mindestüberholabstand von KFZ zum Rad nicht eingehalten!</i>
	<i>Keine sichere Lösung, Unklarheiten zum Abstand</i>
<i>Nur mit Tempo 30</i>	

### **Variante 2: Radfahrstreifen beidseitig**

<b>Pro</b>
<i>Ja, aber Weg nicht pflastern</i>
<i>So breit wie möglich</i>
<i>Ja, Radfahrstreifen überall wo es geht</i>
<i>Radfahrstreifen regelmäßig und konsequent von Falschparkern freihalten</i>
<i>Dezente Farben für Radwege damit Charakter erhalten bleibt</i>
<i>Sehr gut, möglichst ohne Mittelmarkierung = mehr Abstand zu Fahrrädern</i>
<i>Gute Lösung, evtl. bauliche Trennung (Poller) an Zufahrten</i>

### **Variante 3: Baulicher Radweg (Kopenhagener Lösung“) beidseitig**

<b>Pro</b>	<b>Contra</b>
<i>Gute Idee aber bitte nicht ohne Absenkung bei den Ein- und Ausfahrten</i>	<i>Zweite Bordsteinkante für Ausweichmanöver und Kinder auf Fahrrädern sehr Unfallgefährlich</i>
<i>Gute Idee, aber gerne ohne Bord zwischen Rad- und Fußweg</i>	<i>Wegfall von Parkplätzen</i>
<i>Dort wenig wo Fußgänger</i>	
<i>Modell ist noch nicht recht bekannt. Problem vielleicht bei Eis und Schnee</i>	

Wenn Sicherstellung keine Falschparker, dann beste Lösung	
<i>Bitte auch E-Parkplätze/Carsharing/Bike-Sharing vorsehen</i>	

**Abschnitt „Auf Höhe Strandperle“  
Variante 1: Radfahrstreifen beidseitig**

<b>Pro</b>	<b>Contra</b>
<i>Beide Fahrtrichtungen haben ein gutes Angebot</i>	<i>Fahrräder halten sich nicht an die Verkehrsregeln und fahren rechts an dem Verkehr auf dem Fahrstreifen vorbei, die Gefährdung wird nicht reduziert</i>
<i>Beste Lösung Radverkehr kombiniert mit Parkraumkonzept</i>	<i>Mangelnde Parkmöglichkeiten für Anwohner, Lieferer und Handwerker</i>
<i>Radfahrer*innen werden nicht durch die „Dooring-Zone“ geführt -&gt; weniger Unfallrisiko</i>	<i>Überbewertung des Radverkehrs zu Lasten von anderen Verkehrsteilnehmern</i>
<i>Kontrolle Falsch-Parker notwendig</i>	<i>Fehlende Park- und Haltemöglichkeiten für Övelgönne</i>
<i>KFZ Verkehr ggf. konstanter ohne Stau/Stopp wg. Parker an der Strandperle</i>	
<i>Optische Trennung; kein überfahren der Radwege</i>	
<i>Bitte Poller oder Befestigung damit PKW nicht auf Fahrradstreifen parken</i>	
<i>3,25 m Mindestbreite für flüssigen Busverkehr</i>	

**Variante 2: Schutzstreifen beidseitig, PKW-Parkplätze südlich**

<b>Pro</b>	<b>Contra</b>
<i>Fahrradbügel in Benutzung -&gt; weniger Platz für die Fußgänger</i>	<i>2,75 nicht ausreichend für Busse -&gt; Konflikt vorprogrammiert, 3,25 m nötig</i>
<i>Problem</i>	<i>Unfallrisiko:</i>  <i>a) Dooring-Zone</i> <i>b) Schmalere Streifen provoziert zu geringem Überholen</i> <i>➔ Gefahr für Radfahrende</i>
<i>Möglichkeit Anwohnerparken für Övelgönne!</i>	<i>Zu viel Rücksicht auf Radfahrer</i>  <i>Fußgänger und Anwohner werden in ihrer</i>

	<i>Mobilität beeinträchtigt</i>
<i>Park-Haltemöglichkeiten für Anwohner und Lieferanten</i>	<i>Handwerker haben keine Stellmöglichkeit</i>
	<i>Schutzstreifen sind lebensgefährlich</i>

### **Variante 3: Schutzstreifen beidseitig, PKW-Parkplätze beidseitig**

<b>Idee</b>	<b>Contra</b>
<i>Fahrradwege ab Liebermannstraße ab Nord auf Bernadottestr./Holländische Reihe führen</i>	<i>2,75 nicht ausreichend für Busse -&gt; Konflikt</i>
<i>Elbchaussee ab Liebermannstraße Richtung Altona Fahrrad frei halten</i>	<i>Wird immer geparkt</i>
<i>Möglichkeit Anwohner-Parken für Övelgönne</i>	<i>Dooring-Zone, wenn nicht illegal auf dem Gehweg geparkt wird</i>
	<i>Halten ist legal</i>
	<i>Abstand wird noch weniger eingehalten als ohne Schutzstreifen</i>
	<i>Die Planung ist nicht ausgereift, da Abschnitt Ost fehlt und die Übergänge</i>  <i>- Handwerker</i> <i>- Anwohner</i> <i>- Anwohnerparken</i>
	<i>Ziemlich gefährlich für Radfahrer</i>

### **Variante 4: Bushaltestelle auf Höhe Schulberg, Schutzstreifen beidseitig**

<b>Pro</b>	<b>Contra</b>
<i>Bushaltestelle sehr gute Idee</i>	<i>2,75 nicht ausreichend für Busse</i>
<i>Möglichkeit Anwohnerparken für Övelgönne</i>	<i>Wird immer geparkt, da nur Fahrradschutzstreifen</i>
	<i>Bushaltestelle wichtig!</i>
	<i>Durch illegales Parken der PKWs auf den Gehwegen entsteht Dooring-Zone für Fahrradfahrer</i>

	<p><i>Schutzstreifen sind lebensgefährlich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-0 Meter Abstand</li> <li>-Halten erlaubt</li> <li>-Parken geduldet</li> </ul>
	<p><i>Bushaltestelle im engsten Bereich -&gt; besser im Bereich der Bedarfsampeln bei den Schulen</i></p>
	<p><i>Bäume im Landschaftsschutzgebiet + Denkmalschutz werden nicht geschützt</i></p>

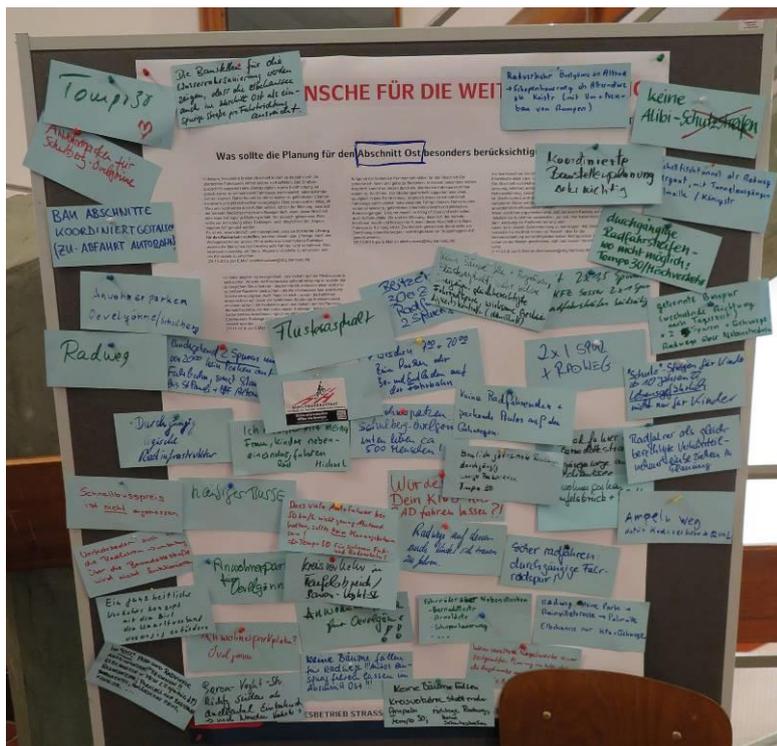
**Variante 5: Radweg südlich/Schutzstreifen nördlich**

<b>Pro</b>	<b>Contra</b>
<p><i>Süden: bauliche Trennung sicher insb. Für Kinder</i></p>	<p><i>Nur Schutzstreifen nur 2,75 m breit; nicht ausreichend für Busse</i></p>
	<p><i>Keine Park- und Haltemöglichkeiten für Övelgönne</i></p> <p><i>Anwohner und Lieferanten</i></p>

**Variante 6: Radweg südlich („Kopenhagener Lösung“)/Schutzstreifen nördlich**

<b>Pro</b>	<b>Contra</b>
<p><i>2 spuriger (in westliche und östliche Richtung ) baulicher Radweg ohne nördliche Schutzstreifen</i></p>	<p><i>Nur Schutz streifen nur 2,75 m breit; nicht ausreichend für Busse</i></p>
<p><i>+ Bushaltestelle auf nördlicher Seite</i></p>	<p><i>Keine Park- und Haltemöglichkeiten für Övelgönne</i></p> <p><i>Anwohner und Lieferanten etc.</i></p>

## Abschnitt Ost: Wünsche für weitere Planung



- Tempo 30 ♥
- Anwohnerparken von Schulberg bis Övelgönne unten leben ca. 500 Menschen (drei Mal)
- Anwohnerparken Teufelsbrück und Schulberg
- Anwohnerparken für Övelgönne!! (2 x)
- Anwohnerparken? Övelgönne
- Die Baustelle für die Wasserrohrsanierung wird zeigen, dass die Elbchaussee auch im Osten als einspurige Straße ausreicht
- Bauabschnitte koordiniert gestalten (Zu- und Abfahrten Autobahn)
- Radwege
- Flüsterasphalt
- Durchgehend zwei Spuren und vor 20 Uhr kein Parken auf Fahrbahn, sonst Stau zurück bis St. Pauli und Altona
- Durchgängig logische Radinfrastruktur
- Schnellbus Preis ist nicht angemessen
- Das viel Autofahrer bei 50 km/h nicht genügend Abstand halten, sollte kein Planungskriterium sein -> Tempo 30 für sicheren Fuß und Radverkehr
- Häufiger Busse
- Ich möchte mit meiner Frau, Kinder nebeneinander Rad fahren (Michael)
- Radwege auf denen auch Kinder sich trauen zu fahren
- Würdest du dein Kind hier Radfahren lassen?!
- Zwischen 7:00 und 20:00 Uhr kein Parken oder Be- und Entladen auf der Fahrradbahn
- Baulich getrennte Radwege durchgängig, weniger Parkplätze, Tempo 30
- Wenn veraltete Regelwerke einer zeitgemäßen Planung im Weg stehen, die Regelwerke anpassen! (z.B. Tempo 30)
- Fahrräder über Nebenstrecken (Bernadottestr., Arnoldstr., Schopenhauerweg, ...)
- Sicher Radfahren: durchgängige Fahrradspur!

- Radweg Heine Park -> Rainvilleterasse -> Pamaille; Elbchaussee nur KFZ und Gehwege
- Fahrradfahrer auf Bernadottestraße! Fußgängerwege an der Elbchaussee
- Ampel weg dafür Kreisverkehr und Rechts vor Links
- Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer einbeziehen in Planung
- Keine Radfahrenden und parkende Autos auf den Gehwegen
- „Schutz“-Streifen für Kinder ab 10 Jahren?? Lebensgefährlich nicht nur für Kinder
- Getrennte Busspur (wechselnde Richtung nach Tageszeit), zwei Spuren und Gehweg, Radweg über Nebenstrecken
- 2x1 Spur + Radweg
- Schellfischunnel als Radweg bergauf, mit Tunnelausgang Palmaille/Königstr.
- Statt 2x1,5 Spuren für KFZ besser 2x1 Spur + Radfahrstreifen beidseitig
- Keine Alibi-Schutzstreifen
- Radverkehr Övelgönne <-> Altona -> Schopenhauerweg als Alternative zu Kaistr. (mit Um+ Neubau von Rampen)
- Blitzer! 30er Zone! Radfahrwege! 2 Spuren für Autos
- Koordinierte Baustellenplanung sehr wichtig!
- Keine Bäume fällen + Begrünung, Flüsterasphalt mehr sichere Übergänge, gleichberechtigte Fahrradspuren, wirksame Geschwindigkeitskontrollen (dauerhaft)
- Keine Bäume fällen für Radwege!!! Autos einspurig fahren lassen im Abschnitt OST!!!
- Keine Bäume fällen, Kreisverkehr statt mehr Ampeln, richtige Radwege; keine Schutzstreifen, Tempo 30
- Baron-Voght-Str. Richtung Süden ab Quellental Einbahnstraße nach Norden Verkehr
- Durchgängige Radfahrstreifen – wo nicht möglich: Tempo 30 und Mischverkehr
- Kreisverkehr in Teufelsbrück/Baron-Voght-Str.
- In „Ost“, PKW und Radverkehr auseinander trennen!! Elbchaussee = PKW (zwei spurig) Radverkehr; Parallel auf Radstraße; Bernadottestr., Holländische Reihe, Königstr. ...
- Eine ganzheitliche Verkehrskonzept mit dem Ziel den Umweltverbund vorrangig zu fördern
- Verkehrsader auch für Radfahrer -> Umlenkung über die Bernadottestr. Wird nicht funktionieren

## Kulturraum Elbchaussee

- Kein Radweg durch den Jenischpark
- Schnittstelle Verkehrsflächen + Bezirksgrün zusammendenken + attraktive Freiräume entwickeln
- Vernünftige Freiraumanalyse erstellen – Baumerhalt auch durch „unkonventionelle“ Wegeführung
- Alten Baumbestand erhalten
- Freiräume aufwerten
- Die Elbchaussee ist ein bedeutender Kultur- und Landschaftsraum! Dieser ist bitte dringend zu fördern und zu erhalten! Bitte die Übergänge von Straßen und Grünräumen freihalten und den szenischen Charakter herausarbeiten!
- Kulturschaffende beteiligen
- Alle Bäume erhalten und pflegen! Keine Lebensräume vernichten!!!
- Menschen zur Natur bringen: Fußwege zum Park sichtbar machen
- Den Kulturraum für Fußgänger erlebbar machen
- 183a – großes Gitter erhalten, es ist städtisch!
- Tempo 30 für Lärmschutz, Luftverbesserung, mehr Entspannung, die Elbchaussee ist eine Boulevardstrecke und keine Rennmeile!
- Kulturraum erhalten oder nur im Rahmen der Bürgerbeteiligung

## Kommentare auf dem Grundlagenplan (Infomarkt)



### Höhe Teufelsbrück

- Warum wird Baron-Voght-Str. nicht Einbahnstraße nach Süden und Holztwiete nach Norden -> Entlastung der Kreuzung
- Ampel besser für alle | Bloß nicht
- Strand mit „Strandsand“ aufschütten, diese tote Ecke könnte ein wunderbarer Badestrand werden für Kinder und Familien
- Alte Treppe/auch offen zur Elbe
- Sichtachsen verbessern, großzügig die Grünanlagen und den Elbwanderweg zusammenbinden
- Ecke entschärfen/Hammelgitter weg | bloß nicht
- Bloß keine Ampel: erzeugt mehr Stau, gefährdet Fußgänger und Radfahrer

### Jenischpark

- Feste Blitzer!
- Radweg Stadtauswärts durch den Jenisch Park führen!
- Nördliche Radfahrstreifen durch den südlichen Jenischpark führen
- Keine Umwege für Radverkehr!

### Hans-Leip-Ufer:

- Verbesserter Zugang zum Park/Elbe
- Kreuzung Elbchaussee/Parkstraße: keine Werbung
- Kein LKW Verkehr

### Bernadottestraße

- Von Elbchaussee durch Parkstraße und Bernadottestraße: möglicher Radweg direkt zum Elbwanderweg (Kopfsteine teils in ein glatte Straßenbelag ersetzen)
- Buslinie (heute 286) Teufelsbrück – Elbchaussee – Othmarschen erhalten!
- Bernadottestr. könnte als eine parallele Verbindung für eine Hauptverkehrsverbindungader für den Radverkehr dienen! Um die Engstelle „Ost“ zu entlasten. Autoverkehr bleibt auf Elbchaussee „Ost“ alleine – Radverkehr bekommt die Trasse! Bernadottestraße und Holländische Reihe als Fahrradstraße

### Elbchaussee/Schlagbaumtwiete

- Café?
- Fahrrad Parkplätze?
- Eine großzügige Öffnung des Parkraums zur Straße, einladende Einblicke (Sichtachse) sowie Zugang, vielleicht sogar mit Fahrrad-Abstellmöglichkeiten, Sitzplätze, Café-Betrieb. Den Park überhaupt aufwerten/beleben.

#### Himmelsleiter/Elbchaussee

- Kein Parken bei den Parkanlagen, szenische Sicht erhalten
- Parkplätze wiederherstellen
- Keine Werbung!
- Gehwege/Radwege /RFS vor Falschparkern schützen – sonst hat die Polizei das ganze Wochenende Dienst

#### Övelgönne

- Keine Parkplätze zu Lasten der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrer\*innen
- Anwohnerparken / Drop Off Zone Radweg kompatibel
- Im Bereich Övelgönne
- Tiefgarage unterm Strand
- Sprunginsel / Beißt sich mit Radverkehr

#### Abschnitt Ost

- Hohenzollernring/Elbchaussee: wg. Rechtsabbiegerspur m. anderer Ampelschaltung muss Fahrradsituation für Geradeausfahrer unbedingt verbessert werden
- Tempo 30 Seniorenheim

#### Fischerspark

- Verbesserung der Erholungsräume – Parks, großzügige Straßen Überquerungen, Sichtachsen
- Autofreie Wochenenden
- Elbchaussee hier wo eng, nur für PKW

#### Holländische Reihe

- Holländische Reihe kann eine parallele Verkehrsachse für Räder und andere moderne Verkehrsfahrzeuge
- Fahrradstreifen zwischen Hohenzollernring und Pamaille!
- Verkehrsadern für Autos und Fahrräder – warum sollen Fahrräder umgelenkt werden, die deutlich weniger Platz benötigen als Autos

#### Rainvilleterasse/Elbchaussee

- Gefahr für Fußgänger durch Radfahrer auf Gehweg kommend aus Heinepark
- 30er Zone Kita
- Dauerhaft sichtbare Geschwindigkeitskontrollen
- Gleichgeschaltete Fußgängerüberwege um die Fußgängerströme zu den Elbparks Zugang zu verschaffen
- Warum wird nicht Abschnitt Ost angesprochen?
- Baustellenphase nutzen und Autofahrer zum Umsteigen zu bringen – Kampagne, Angebote für HVV
- Verkehrsbewegung während der Baustellenphase erfassen und für Planung berücksichtigen

#### Corinthstraße/Elbchaussee

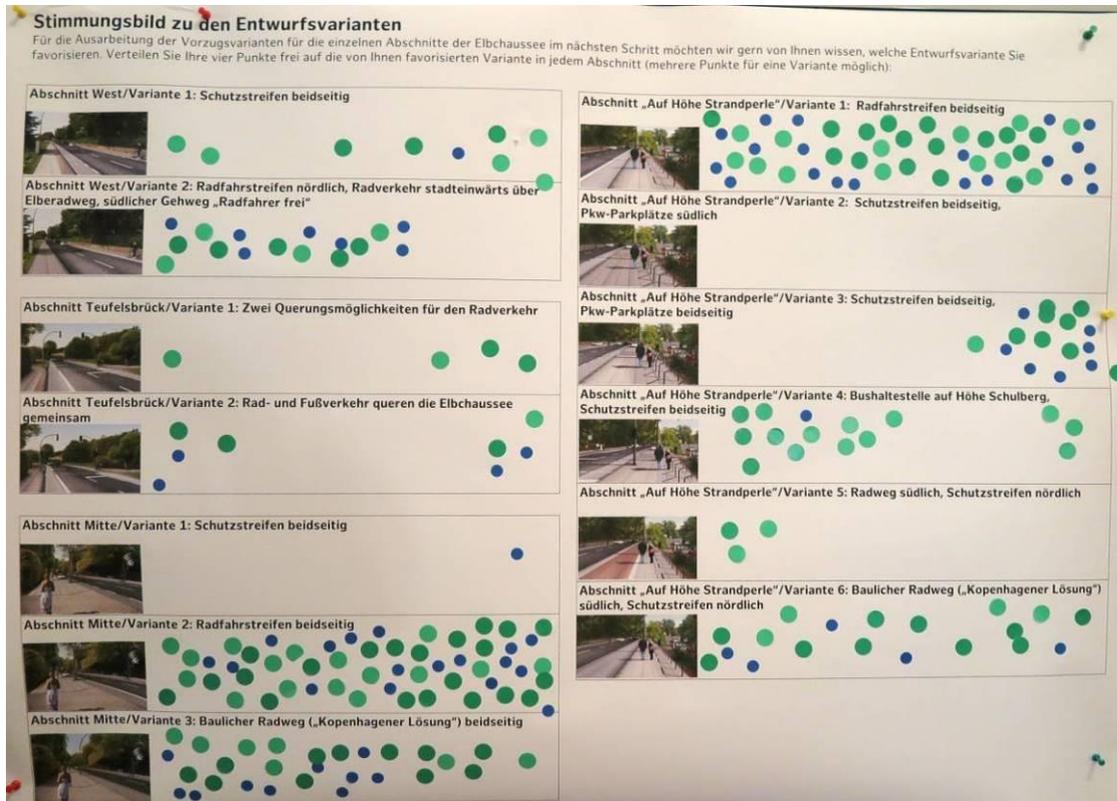
- Diese Verkehrsinsel hat mich(Radfahrerin Stadt einwärts) einen schweren Verkehrsunfall gekostet: PKW weicht nach rechts aus und streift mich und begeht Fahrerflucht!

#### Stauffenbergstraße/Elbchaussee

- Parköffnung zur Chaussee, einladende Sichtfeld, Sichtachsen um Publikum in den Park einzuladen

## Stimmungsbild zu den Entwurfsvarianten

Jede\*r Teilnehmende konnte maximal vier Markierungspunkte auf die von ihr/ihm favorisierten Varianten in jedem Abschnitt verteilen. Es durften mehrere Punkte für eine Variante vergeben werden.



Planungsvariante	Anzahl Punkte
<b>Abschnitt West</b>	
Variante 1: Schutzstreifen beidseitig	9
Variante 2: Radfahrstreifen nördlich, Radverkehr stadteinwärts über Elberadweg, südlicher Gehweg „Radfahrer frei“	16
<b>Abschnitt Teufelsbrück</b>	
Variante 1: Zwei Querungsmöglichkeiten für Radverkehr	4
Variante 2: Rad- und Fußverkehr queren die Elbchaussee gemeinsam	8
<b>Abschnitt Mitte</b>	
Variante 1: Schutzstreifen beidseitig	1
Variante 2: Radfahrstreifen beidseitig	54
Variante 3: Baulicher Radweg („Kopenhagener Lösung“) beidseitig	28
<b>Abschnitt „Auf Höhe Strandperle“</b>	
Variante 1: Radfahrstreifen beidseitig	49
Variante 2: Schutzstreifen beidseitig, PKW Parkplätze südlich	0
Variante 3: Schutzstreifen beidseitig, PKW Parkplätze beidseitig	16
Variante 4: Bushaltestelle auf Höhe Schulberg, Schutzstreifen beidseitig	15
Variante 5: Radweg südlich/Schutzstreifen nördlich	3
Variante 6: Radweg südlich („Kopenhagener Lösung“)/Schutzstreifen nördlich	19