

Überplanung der Elbchaussee im ersten Bauabschnitt – Manteufelstraße bis Parkstraße, Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland, Landesverband Nord e. V.

Die Elbchaussee bildet die kürzeste Verbindung zwischen Altona und den Elbvororten. Starker Autoverkehr und hohe zulässige Geschwindigkeit auf beengtem Querschnitt lassen einen sicheren Radverkehr nicht zu. Der Umbau der Elbchaussee ist als Chance zu begreifen, den Charakter der Straße grundlegend zu ändern: Von einer hässlichen, lärmenden, gefährlichen, rein auf Autos ausgelegten monotonen Schneise mit starker Trennwirkung hin zu einem verbindenden, sicheren und verschiedene Nutzungen vereinigenden Verkehrsraum. Die Elbchaussee muss für den Radverkehr auf ganzer Länge und in beiden Richtungen eine sichere und leistungsfähige Achse werden. Der VCD Nord kann in den vorliegenden Planungen nur sehr wenig gute Ansätze erkennen und nimmt nachfolgend im Detail Stellung:

1. Unzureichender Schutz für Radfahrende

Bei der Überplanung der Elbchaussee im Bereich Manteufelstraße bis Parkstraße wird vorrangig lediglich auf Schutzstreifen als Hauptsicherheitsmaßnahme für Radfahrende gesetzt. Die Implementierung von Radfahrstreifen ist nur an wenigen Stellen vorgesehen und der Bau eines Radweges ausschließlich einseitig für einen einzigen kurzen Streckenabschnitt. Generell ist festzustellen, dass sich viele der Schutzmaßnahmen in einigen Bereichen meist entweder nur auf die nördliche oder südliche Straßenseite beziehen. Die Planung sieht zusätzlich für einige Teile des Bauabschnittes eine Geschwindigkeit von 50 km/h bei gleichzeitiger Verkehrsteilnahme von Radfahrenden im Mischverkehr vor. Tempo 30 bei Mischverkehr ist hingegen nur auf einem kurzen Straßenabschnitt vorgesehen. Durch diese vorgesehenen baulichen Maßnahmen wird das Radfahren auf der Elbchaussee kaum attraktiver gestaltet. Der VCD Nord fordert eine Ausweitung von Tempo-30-Strecken für Straßenabschnitte mit Mischverkehr und, wo möglich, die vermehrte Realisierung von eigenständigen Radwegen und Radfahrstreifen auf beiden Straßenseiten.

Die Stadt Hamburg hat sich das ambitionierte Ziel gesetzt im Laufe der 2020er den Radverkehrsanteil auf mindestens 25 Prozent zu erhöhen. Zum Vergleich: Im Jahre 2017 betrug der Radverkehrsanteil noch 15 Prozent (Quelle: *Mobilität in Deutschland, 2017*). Um das vorgegebene Ziel erreichen zu können muss der Fokus der Hamburger Verkehrsplanung zukünftig deutlich stärker vom Auto abrücken und Radfahrenden mehr Sicherheit und Komfort gewährleisten. Die Überplanung der Elbchaussee ist jedoch aus Sicht des VCD Nord als autogerechte Planung zu betiteln.

2. Durchgängige Radverkehrsführung

Entlang der Elbchaussee ist für eine, aus Sicht des VCD Nord, wirklich sinnvollen Umbau der Straße mit Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs teils zu wenig Platz verfügbar. Durch Grundstücksrückkäufe könnte mehr Platz gewonnen werden, welcher im Umkehrschluss mehr Raum für eine Realisierung von Maßnahmen zur attraktiveren Gestaltung des Fahrradfahrens entlang der Elbchaussee bieten würde. Der VCD Nord fordert, dass die Option der Grundstücksrückkäufe von Seiten der LSBG noch einmal umfassender überprüft wird.

3. Unzureichende Straßenbeleuchtung

Die aktuelle Beleuchtungssituation auf der Elbchaussee ist als mangelhaft zu bewerten. Der VCD Nord setzt sich dafür ein, dass im Zuge der Erneuerung der Straße zwingend für eine bessere Straßenbeleuchtung im gesamten Bereich des Bauabschnittes und mit besonderer Berücksichtigung der Radstreifen und Gehwege gesorgt werden muss. Bei der Umstellung sollte auf eine zeitgemäße und hellere LED-Beleuchtung gesetzt werden.

4. Einbahnstraße in Lastrichtung

Der VCD Nord setzt sich zusätzlich dafür ein, eine stärkere Begrenzung des Autoverkehrs auf der Elbchaussee im Bereich Sieberlingstraße (am Hotel Louis C. Jacob) und Manteufelstraße, nach Beispiel der Sierichstraße, als zusätzliche Handlungsoption in Betracht zu ziehen. So ließe sich im genannten Abschnitt zum Beispiel eine dynamische Einbahnstraße in Lastrichtung (Orientierung an den Hauptverkehrszeiten) auf der Elbchaussee implementieren. Der Hauptverkehrsfluss könnte somit über die anliegenden Straßen teils zum Osdorfer Weg geleitet werden, während ein anderer Teil der Bewohner und Bewohnerinnen so zum Umstieg auf die S-Bahnlinien S1 und S11 bewegt werden könnte. Als Resultat dieser forcierten Reduzierung des Autoverkehrs ließen sich in diesem Abschnitt der Elbchaussee beidseitig Radfahrstreifen implementieren und in der Mitte der Fahrbahn wäre trotz dieser Maßnahme weiterhin genügend Platz zum Überholen vorhanden. Der Straßenabschnitt würde dadurch deutlich attraktiver für Radfahrende werden.

5. Alternative Streckenführung für Radfahrende

Nach Meinung des VCD Nord ließe sich der Radverkehr als alternative Variante auch teils abseits der Elbchaussee, gänzlich separat vom Autoverkehr, gestalten. Aktuell führt hinter dem Augustenburger Park eine Treppe hinunter zum Elbufer. Durch den Neubau einer Rampe neben dieser Treppe bzw. anstelle der Treppe ließe sich eine Verbindung für stadteinwärts fahrende Radler und Radlerinnen von der Elbchaussee zum Elbuferweg herstellen. Auf dem Elbuferweg müsste dabei auch ein Radfahrstreifen mit abgetrennten Markierungen errichtet werden. Hierdurch wären Radfahrende dann deutlich ungestörter und sicherer unterwegs.