

Wie die Elbchaussee umgebaut werden soll

Zwischen Jenischpark und Nienstedten wird es eine Mischung aus Kopenhagener Radwegen und Schutzstreifen geben. Arbeiten bis Ende 2024

Hamburg Das Grundproblem ist für jeden sichtbar: Es gibt einfach zu wenig Platz, um die Elbchaussee so umzubauen, dass sich Autos, Fahrräder und Fußgänger alle gleichzeitig optimal fortbewegen können. Deswegen muss die Politik auch hier wieder leisten, was meistens ihre Aufgabe ist: Interessen ausgleichen und einen guten Kompromiss finden. Das haben Verkehrssenator Anjes Tjarks (Grüne) und die verantwortlichen Planer von Landesbetrieben, von Wasser, Gasnetz und Wärme Hamburg nun versucht – und einen Plan vorgelegt.

Demnach soll die Elbchaussee auf den fast vier Kilometern zwischen der Parkstraße nahe dem Jenischpark und der Manteuffelstraße in Nienstedten so erneuert werden, dass beide Fahrspuren für den Autoverkehr erhalten bleiben. Für Radfahrer gibt es auf etwa drei Kilometern der Strecke meist nur auf einer Seite sogenannte „Kopenhagener Radwege“, die baulich von der Straße abgesetzt sind. In manchen Bereichen wird es nur abgepinselte Schutzstreifen geben. Auf vier Kilometern sollen Piktogramme auf der Straße Autofahrern deutlich machen, dass die Elbchaussee hier gleichberechtigt von Radfahrern benutzt wird. In einem kurzen Teilstück wird aus Sicherheitsgründen Tempo 30 eingeführt werden.

„Kopenhagener Radwege und eine durchgehende Piktogrammreihe sind ein echtes Novum für Hamburg und ein Meilenstein für Radverkehr und Mobilitätswende“, sagte Verkehrssenator Tjarks. „Hiermit setzen wir unsere Politik, Rad- und Autoverkehr stärker voneinander zu trennen, erstmalig in dieser Form in Hamburg um. Damit erhöhen wir Sicherheit und Komfort für Fahrradfahrende. Aber auch für Fußgängerinnen und Fußgänger sind die Kopenhagener Radwege mit ihrer baulichen Trennung ein Gewinn an Sicherheit und Komfort.“ Dort, wo diese Radwege nur auf einer Straßenseite gebaut werden könnten, werde die Stadt mit einer Piktogrammreihe sicherstellen, „dass allen klar und transparent ist: Hier teilen sich Rad- und Autoverkehr den Platz auf der Straße.“

Die Behörde habe „dabei aus Sicherheits- und Komfortgründen darauf geachtet, dass der Radverkehr, so weit möglich, bergauf über Kopenhagener Radwege geführt wird und bergab auf der Straße fährt“. Die Kopenhagener Radwege sollen an der Elbchaussee eine Breite von 1,85 bis 2,20 Metern haben.

Für die Autofahrer wird es während der Bauzeit massive Beeinträchtigungen geben. So wird die Elbchaussee zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße von Mai 2021 bis Ende 2024 zur Einbahnstraße mit täglich zweimal wechselndem Richtungsverkehr – ähnlich wie in der Sierichstraße (siehe Seite 1). Senator Tjarks rechnet damit, dass der Ausweichverkehr vor allem die Osdorfer Landstraße betreffen wird. Um die Belastungen für alle so gering wie möglich zu halten, solle an der Elbchaussee das „erste kooperative Straßenbauprojekt“ in Hamburg entstehen, bei dem alle Bauträger so eng zusammenarbeiten wie nie zuvor. Denn es müssen auch zahlreiche Leitungen und Kabel erneuert werden.

Beteiligt sind der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (Straßensanierung), Hamburg Wasser (Sanierung Trinkwasserleitung), Gasnetz Hamburg (Sanierung Leitungen und Erneuerung Hausanschlüsse) und Stromnetz Hamburg (Kabelerneuerung). Durch die enge Kooperation solle die Bauzeit des ersten Bauabschnitts von den ursprünglich veranschlagten sechs Jahren um drei Jahre reduziert werden, so die Behörde. Für eine optimale Koordinierung werde auch mit Wärme Hamburg zusammengearbeitet, die im Bereich Elbchaussee Leitungsführungsarbeiten durchführen.

Der Fahrradverband ADFC begrüßte die Umbaupläne – etwa die abgesetzten „Kopenhagener Radwege“ und die Piktogramme. Der Umbau orientiere sich allerdings noch immer am Autoverkehr, sagte Sprecherin Sabine Hartmann. „Der Umbau schafft keine durchgängige, sichere und leicht verständliche Radinfrastruktur für alle Menschen von 8 bis 88 auf diesem Teil der Elbchaussee.“ Der Mix von Maßnahmen sorge für Unsicherheit bei allen Verkehrsteilnehmern.

Die CDU-Stadtentwicklungsexpertin Anke Frieling konstatierte, dass an der Elbchaussee „keine gute Lösung möglich“ sei. Dass Rot-Grün Auto- und Radverkehr trennen wolle, sei loblich. „Aber wir sollten uns nichts vormachen: Es wird sich um wenige kurze Teilstücke handeln. Es wird keine attraktive Strecke für den Radverkehr, und für den Fuß- und Autoverkehr wird nichts besser.“ Linken-Stadtentwicklungspolitikerin Heike Sudmann sagte, „Piktogramme auf die Straße zu pinseln“ sei „kein Schutz für die Radfahrenden“. Die Reduzierung auf Tempo 30 sei „das Mindeste, was hier erforderlich ist. Doch die grüne Verkehrsbehörde traut sich nicht“, so Sudmann. Der „geringe Zeitverlust“ für die Autofahrer wiege für die Behörde „schwerer als die Sicherheit der Radfahrenden“.

