

Baumaßnahme:                   **Grundinstandsetzung Elbchaussee**

Teilbaumaßnahme:           **1. Planungsabschnitt:  
Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Teufelsbrück**

## **ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR 1. VERSCHICKUNG**

### **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>3</b>
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation...	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme .....	3
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....</b>	<b>5</b>
3.1	Beschreibung des Bestandes .....	5
3.1.1	Fahrbahn .....	6
3.1.2	Nebenflächen .....	6
3.1.3	Verkehrsbelastung und Unfallzahlen .....	6
3.1.4	Unfallzahlen.....	7
3.1.5	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	8
3.1.6	ÖPNV .....	9
3.1.7	Fußgänger- und Radverkehr .....	9
3.1.8	Barrierefreiheit .....	10
3.1.9	MIV .....	10
3.1.10	Öffentliche Beleuchtung.....	10
3.1.11	Straßenbegleitgrün .....	10
3.1.12	Ruhender Verkehr .....	10
3.1.13	Entwässerung.....	11
3.1.14	Ausstattung.....	11
3.1.15	Versorgungsleitungen.....	11
3.1.16	Bahnanlagen .....	11
3.1.17	Umweltverträglichkeit.....	11
3.1.18	Boden- / Asphaltgutachten .....	12
3.1.19	Grundwasser .....	12
3.1.20	Kampfmittel.....	12
3.1.21	Bauwerke.....	13
3.1.22	Sondernutzung .....	13
<b>4</b>	<b>Variantenuntersuchung .....</b>	<b>14</b>

<b>5</b>	<b>Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante .....</b>	<b>15</b>
5.1	Allgemeines .....	15
5.2	Einzelheiten der Planung .....	15
5.2.1	Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte .....	15
5.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	17
5.2.3	ÖPNV .....	17
5.2.4	Fußgänger- und Radverkehr .....	17
5.2.5	Barrierefreiheit .....	18
5.2.6	MIV .....	19
5.2.7	Öffentliche Beleuchtung.....	19
5.2.8	Straßenbegleitgrün .....	19
5.2.9	Ruhender Verkehr .....	20
5.2.10	Entwässerung .....	20
5.2.11	Ausstattung.....	20
5.2.12	Versorgungsleitungen.....	21
5.2.13	Bauwerke.....	21
5.2.14	Baustoffe / Aufbau .....	21
<b>6</b>	<b>Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung .....</b>	<b>22</b>
6.1	Wirtschaftlichkeit.....	22
6.2	Finanzierung .....	23
<b>7</b>	<b>Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme .....</b>	<b>24</b>
7.1	Auswirkungen aus Emissionen .....	24
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	24
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld .....	25
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	25
7.5	Anlagevermögen.....	25
<b>8</b>	<b>Grunderwerb.....</b>	<b>26</b>

## 1 Allgemeines

### 1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die Elbchaussee soll im Rahmen der Bauprogramme „Fuß- und Radverkehr“ und „EMS-HH“ (= Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen) zwischen Manteuffelstraße und Palmaille saniert werden.

Mit der Sanierung der Elbchaussee sollen neben Verbesserungen für den Radverkehr/ Fußverkehr in den Nebenflächen bzw. auf der Fahrbahn geschaffen werden.

Die vorliegende Planung umfasst den 1. Planungsabschnitt von Manteuffelstraße bis Teufelsbrück aus dem Bauprogramm „EMS-HH“.

Die Elbchaussee ist eine einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße und hat eine wichtige Verbindungsfunktion für den motorisierten Verkehr und Radverkehr. Über diese Straße werden die Stadtteile Blankenese, Nienstedten, Othmarschen und Ottensen miteinander verbunden.

Der überplante Bereich befindet sich Stadtteil Nienstedten, teilweise auch im Stadtteil Othmarschen, im Bezirksamtbereich Altona.

Die Elbchaussee verläuft von der Manteuffelstraße im Westen bis Teufelsbrück im Osten und verläuft südlich sowie parallel zur Osdorfer Landstraße (B 431). Für die Elbchaussee gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h.

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Planung, Entwurf und Bauausführung der beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Geschäftsbereich Stadtstraßen, Fachbereich Planung (S2) bzw. Fachbereich Bau durchführung (S3) im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Amt für Verkehr und Straßenwesen als Realisierungsträger.

### 1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme

Im Planungsgebiet sind derzeit nur teilweise Radverkehrsanlagen vorhanden. Im Abschnitt Teufelsbrück, von der Christian-F.-Hansen-Straße bis zur Planungsgrenze hin ist ein Zweirichtungsradweg vorhanden. Abschnittsweise ist in der Elbchaussee das Radfahren auf dem Gehweg erlaubt. Alternativ kann der parallel zu Elbchaussee verlaufende Elbuferweg vom Radverkehr genutzt werden. Die in der Elbchaussee vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist momentan nicht leistungsfähig und entspricht nicht der Radverkehrsstrategie Hamburgs. Die Radverkehrsstrategie Hamburgs sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. In diesem Kontext sollen nun im Planungsgebiet entsprechende leistungsfähige und sichere Radverkehrsanlagen eingerichtet werden

und somit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Der Verkehr soll insgesamt für alle Verkehrsteilnehmer besser geordnet werden.

Zudem befindet sich die Fahrbahn der Elbchaussee in diesem Planungsabschnitt in einem schlechten Zustand. Die Asphaltoberfläche ist geprägt durch Netzkrisse und Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorischen Ausbesserungen erzeugt werden. Dies wird durch die Untersuchungen an Bohrkernen belegt.

Des Weiteren ist im Fahrbahnbereich durch verschiedene Leitungsträger die Sanierung bzw. Erneuerung von zahlreichen Leitungen und Kabel geplant. Zum Beispiel werden durch die Sanierung der Trinkwassertransportleitung DN 850 durch Hamburg Wasser erhebliche Eingriffe, vor allem in Form von Aufgrabungen, in den vorhandenen Straßenoberbau vorgenommen. Dies wird den Straßenquerschnitt schwächen, weil die Gewölbewirkung des in weiten Abschnitten vorhandenen unterlagerten Granitpflasters aufgehoben wird.

Mit der Grundinstandsetzung der Elbchaussee soll sowohl die Radverkehrsinfrastruktur deutlich verbessert werden als auch sichere und leistungsfähige Verkehrsanlagen für alle anderen Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.

## 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet fast ausschließlich innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien und innerhalb des Straßengrundstückes statt. Im Bereich von privaten Zwickelflächen, die bereits jetzt als öffentliche Straßenverkehrsfläche (Gehweg) genutzt werden, erfolgen Anpassungen an die neue Höhenlage mit gleichem Oberflächenmaterial. Die betreffenden Flächen sollen nach Möglichkeit angekauft werden.

Im Planungsbereich gilt für die anliegenden Flächen folgendes Planungsrecht:

Bebauungsplan	festgestellt am
Nienstedten 1	04.07.1966
Nienstedten 2	12.01.1970
Nienstedten 3	23.06.1965
Nienstedten 4	08.10.1965
Nienstedten 5	12.03.1965
Nienstedten 6	09.10.1964
Nienstedten 7	03.05.1965
Nienstedten 8	24.10.1966
Nienstedten 9	03.07.1967
Nienstedten 10	04.04.1979
Nienstedten 14	07.06.1995
Nienstedten 20	18.07.2001
Othmarschen 1	10.05.1963

## 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

### 3.1 Beschreibung des Bestandes

Die Planung beginnt im Westen am Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße und endet im Osten in Teufelsbrück, ca. 236 m hinter dem Knoten Elbchaussee / Baron-Voght-Straße, beim Überweg zum Jenischpark. Der Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße selbst ist nicht Bestandteil dieser Maßnahme. Er ist ein Teil der Maßnahme Ausbau Velouroute 1 und wird durch den Bezirk Altona durchgeführt.

Die Länge des auszubauenden Straßenabschnittes beträgt ca. 3.416 m.

### 3.1.1 Fahrbahn

Die Elbchaussee ist, außer im Bereich Teufelsbrück, 2-streifig ausgebaut und bituminös befestigt. Im Bereich Teufelsbrück (Christian-F.-Hansen-Straße bis kurz hinter der Baron-Voght-Straße) liegen zusätzliche Fahrspuren zum Abbiegen und für Busse vor. Die Fahrbahnbreite der Elbchaussee variiert außerhalb Teufelsbrück zwischen rd. 6,80 m und 10,00 m.

### 3.1.2 Nebenflächen

Auf der Nordseite der Elbchaussee schließt bis zur Planungsgrenze ein Gehweg bzw. teilweise ein als Gehweg genutztes Hochbankett an die Fahrbahn an. Dieser weist eine Breite von rd. 0,60 m bis 3,70 m auf. Für die Befestigung wurde vorwiegend Grand verwendet. Teilbereiche wurden auch mit Betonsteinpflaster, Betongehwegplatten, Kleinpflaster oder einer bituminösen Deckschicht befestigt.

Auf der Südseite der Elbchaussee, zwischen Eichendorffstraße und Biesterfeldweg, schließen an die Fahrbahn Längsparkstände, befestigt mit Wabensteinpflaster, an. Zwischen den Längsparkständen und dem rd. 1,50 m bis 3,20 m breiten, mit Grand befestigten Gehweg befindet sich ein Grünstreifen mit Straßenbäumen. Im restlichen Bereich der Elbchaussee schließt bis Teufelsbrück auf der Südseite ein Gehweg mit Breiten zwischen rd. 1,50 m und 3,40 m an die Fahrbahn an. Dieser kann durch den Radfahrer mitgenutzt werden („Service-Lösung“). Für die Befestigung wurde vorwiegend Grand verwendet. Wenige Teilbereiche wurden auch mit Kleinpflaster, Betonsteinpflaster oder Betongehwegplatten befestigt. Im Bereich Teufelsbrück sind auf der Südseite der Elbchaussee bis zur Planungsgrenze hin getrennte Geh- und Radwege vorhanden. Der hier vorhandene Zweirichtungsradweg weist eine Breite von rd. 2,30 m bis 2,50 m auf. Für die Befestigung des Radweges wurde im Bereich der Platzfläche Betonsteinpflaster in der Farbe anthrazit verwendet. Außerhalb liegt im Radweg rotes Betonsteinpflaster. Für die Fußgängerbereiche im Bereich des Platzes wurde gelbliche bzw. sandfarbene Betonsteinpflastersteine mit Streifen aus Betonpflastersteine in der Farbe anthrazit kombiniert. Außerhalb des Platzes, im Bereich Elbuferweg bzw. Hans-Leip-Ufer ist der Gehwegbereich mit einer bituminösen Deckschicht befestigt.

Die vorhandenen Grundstückzufahrten sind vorwiegend mit Großpflaster befestigt.

### 3.1.3 Verkehrsbelastung und Unfallzahlen

Die Verkehrsbelastung wurde im Rahmen der Planung ermittelt. Bei Zählungen im Jahr 2019 betrug die durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärke an Werktagen DTVW in der Elbchaussee zwischen rd. 18.770 Kfz/24h und 23.910 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) zwischen rd. 2,0% und 3,7%.

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastung wurden die folgenden Abschnitte in Betracht gezogen:

Abschnitt	von Knoten	bis Knoten
1	Elbchaussee / Schenefelder Landstraße Zählstelle: 7348	Sieberlingstraße / Elbchaussee Zählstelle: 7349
2	Sieberlingstraße / Elbchaussee Zählstelle: 7349	Christian-F.-Hansen-Str. / Elbchaussee Zählstelle: 6348
3	Christian-F.-Hansen-Str. / Elbchaussee Zählstelle: 6348	Baron-Voght-Straße / Elbchaussee Zählstelle: 6259

Mit entsprechender Zählung am 21.02.2019 an den einzelnen Knoten ergeben sich für die o.g. Abschnitte folgende Tagesbelastungen:

	DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h] SV-Anteil [%] (stadteinwärts)		DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h] SV-Anteil [%] (stadtauswärts)	
Abschnitt 1	21.001	2,0	18.770	2,5
Abschnitt 2	20.879	3,0	23.213	2,7
Abschnitt 3	23.602	2,6	23.910	3,7

### 3.1.4 Unfallzahlen

Die vorliegenden Daten der Verkehrsunfall(VU)auswertung der Elbchaussee stammen aus dem Zeitraum vom 01.01.2015 bis 31.12.2017. Betrachtet wurde hier die Elbchaussee zwischen Manteuffelstraße und Max-Brauer-Allee. Die Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße und Elbchaussee / Max-Brauer-Allee wurden bei der VU-Auswertung nicht berücksichtigt.

Gemäß VU-auswertung ereigneten sich auf der Elbchaussee 558 Verkehrsunfälle. Davon entfallen 427 Unfälle in die Unfälle der Kategorie 5 (Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berauschender Mittel) und 96 Unfälle in die Kategorie 3 (Unfall mit Leichtverletzten). 14 Unfälle gab es mit Schwerverletzten (Kategorie 2) und 21 Unfälle mit schwerem Sachschaden (Kategorie 4). Es gab keinen Unfall mit getöteten Personen (Kategorie 1).

Die häufigsten Ursachen waren Unfälle im Längsverkehr (Typ 6) mit rd. 52%. Auf die Unfälle durch ruhenden Verkehr (Typ 5) fallen rd. 15% und auf sonstige Unfälle (Typ 7) rd. 13%. Des Weiteren gab es 53 Unfälle beim Abbiegen (Typ 2), 40 Unfälle beim Einbiegen/Kreuzen (Typ 3), 19 Fahrunfälle (Typ 1) und 5 Überschreitungsunfälle (Typ 4).

Bei 21 der Unfälle waren Radfahrer und bei 10 der Unfälle waren Fußgänger beteiligt.

Die folgenden Bereiche wurden im 1. Planungsabschnitt der Elbchaussee (Manteuffelstraße und Teufelsbrück) als Unfallhäufungsstellen (UHS) registriert:

- Bereich zwischen In de Boost und Eichendorffstraße
- Knoten Elbchaussee / Sieberlingstraße

Zudem sind folgende Knoten bzw. Bereiche durch eine Vielzahl von Auffahrunfällen auffällig:

- Elbchaussee / Stauffenbergstraße
- Elbchaussee / Hasselmannstraße
- Elbchaussee westlich der Christian-F.-Hansen-Straße
- Elbchaussee / Baron-Voght-Straße
- Elbchaussee / Hans-Leip-Ufer

### 3.1.5 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich folgende Einmündungen bzw. Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA):

- Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße
- Einmündung Elbchaussee Sieberlingstraße
- Einmündung Elbchaussee / Christian-F.-Hansen-Straße
- Knoten Elbchaussee / Baron-Voght-Straße

Darüber hinaus befinden sich in diesem Abschnitt folgende Einmündungen ohne Signalisierung:

- Einmündung Elbchaussee / Stauffenbergstraße
- Einmündung Elbchaussee / Eichendorffstraße
- Einmündung Elbchaussee / Winkelmannstraße
- Einmündung Elbchaussee / Biesterfeldweg
- Einmündung Elbchaussee / Hasselmannstraße

Im Bereich der Einmündung Elbchaussee / Elbschloßstraße ist eine Fußgängersignalanlage (FLSA) vorhanden.

### 3.1.6 ÖPNV

Im 1. Planungsabschnitt der Elbchaussee verkehren folgenden Buslinien:

- Buslinie 36 (Blankenese – Farmsen/Berne)
- Buslinie 111 (Teufelsbrück - Hafencity)
- Buslinie 286 (Falkenstein – Othmarschen)
- Buslinie 392 (Teufelsbrück – Ohlsdorf)
- Buslinie E86 (Teufelsbrück, Fähre – Bahnhof Altona)
- Buslinie 21 (Klein Flottbek – Niendorf Nord bis Knotenpunkt Baron Voght-Straße)

In der Elbchaussee befinden sich folgende Bushaltestellen:

- Haltestelle Winkelmannstraße - Busbucht Fahrtrichtung stadteinwärts, Bushaltestelle am Fahrbahnrand Fahrtrichtung stadtauswärts
- Haltestelle Sieberlingstraße - Busbucht beidseitig
- Haltestelle Elbschloßstraße (Seegerichtshof) - Busbucht beidseitig
- Haltestelle Teufelsbrück (Fähre) - Busbucht beidseitig

### 3.1.7 Fußgänger- und Radverkehr

Im 1. Planungsabschnitt der Elbchaussee sind durchgängig Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr vorhanden.

Der Fußgängerverkehr wird hauptsächlich auf den südlichen Nebenflächen geführt. Eine Führung der Fußgänger auf den nördlichen Nebenflächen ist nur in Teilbereichen des Planungsabschnittes möglich, da diese teilweise sehr geringe Breiten aufweisen.

Der Fußgängerverkehr wird aufgrund der in Teilbereichen sehr schmalen vorhandenen nördlichen Nebenflächen hauptsächlich auf den südlichen Nebenflächen geführt.

Der Radverkehr wird bis Teufelsbrück auf den südlichen Nebenflächen geführt. Eine Benutzungspflicht besteht für den Radfahrer jedoch nicht. Der südliche Gehweg ist als Gehweg mit Radfahrer frei ("Servicelösung") beschildert. Der Radverkehr kann somit auch auf der Fahrbahn, im Mischverkehr verlaufen.

Im Bereich Teufelsbrück bis zur Planungsgrenze wird der Radverkehr in den südlichen Nebenflächen auf einem Zweirichtungsweg geführt.

### 3.1.8 Barrierefreiheit

Im Planungsgebiet sind die gemäß ReStra geforderten Einrichtungen zur barrierefreien Gestaltung der Verkehrsanlagen (Bodenindikatoren, Busborde etc.) bisher nicht vorhanden.

### 3.1.9 MIV

Die Elbchaussee weist jeweils einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf. Die Fahrstreifen sind bituminös befestigt. Die vorhandenen Fahrstreifenbreiten liegen zwischen 3,10 m und 5,10 m.

### 3.1.10 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich im Planungsgebiet in den südlichen Nebenflächen und erfolgt über Langfeldleuchten an Auslegermasten. Im Bereich Teufelsbrück, im Bereich der Bushaltestelle Teufelsbrück (Fähre) sind zusätzlich zwei Leuchten auf den nördlichen Nebenflächen angeordnet.

### 3.1.11 Straßenbegleitgrün

Straßenbegleitgrün ist im gesamten Planungsgebiet auf beiden Seiten der Elbchaussee vorhanden (siehe auch Anhang 1 zum Erläuterungsbericht - Baumbilanz).

Die größte Anzahl der Bäume befindet sich außerhalb des Straßengrundstückes, auf privaten Grundstücksflächen. Die Bäume innerhalb des Straßengrundstückes weisen Stammumfänge zwischen ca. 0,10 m und ca. 1,50 m auf und sind in den Nebenflächen angeordnet.

### 3.1.12 Ruhender Verkehr

Im überplanten Bereich befinden sich insgesamt 26 Stellplätze in Form von Längsparkstreifen (siehe auch Anhang 2 zum Erläuterungsbericht - Parkraumbilanz).

Die Befestigung der Parkplätze variiert. Sie sind teils mit Asphalt, teils mit Granitkleinpflaster und größtenteils mit Wabensteinpflaster befestigt.

Auf Höhe der Hausnummer 403, Bereich Hotel Louis C. Jacob, sind die Stellplätze als Lade- und Lieferzone ausgewiesen.

Die Stellplätze gegenüber der Hausnummer 322a bis 322c sind als Taxiparkstände und als Behindertenstellplatz ausgewiesen.

### 3.1.13 Entwässerung

Die Entwässerung der Elbchaussee erfolgt beidseitig über am Fahrbahnrand vorhandene Trummen mit Vorflut zu dem vorhandenen Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

### 3.1.14 Ausstattung

Entlang der Elbchaussee sind über die Gesamtlänge des Planungsgebietes in den Nebenflächen zahlreiche Ausstattungsgegenstände, wie zum Beispiel Poller, Verkehrszeichen, Markierung, Fahnenmaste, Schutzgitter, Infotafel, Werbeuhr und Fahrgastunterstände vorhanden.

### 3.1.15 Versorgungsleitungen

Im Planungsgebiet verlaufen im Untergrund die Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Hamburg Wasser
- Stromnetz Hamburg GmbH
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Dataport
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Hamburger Verkehrsanlagen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt und ein Leitungsbestandsplan erstellt.

### 3.1.16 Bahnanlagen

Im Planungsbereich befinden sich keine aktiven Bahnanlagen sowie historische Gleisanlagen.

### 3.1.17 Umweltverträglichkeit

Die Straßenbaumaßnahme unterliegt nach der Prüfung der in § 13 a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

Bei der Planung sollen wesentliche Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand weitestgehend vermieden werden. Es ist vorgesehen jegliche Arbeiten im Wurzelbereich der Bäume baumpflegerisch zu begleiten.

### 3.1.18 Boden- / Asphaltgutachten

Für den 1. Planungsabschnitt der Elbchaussee liegt das Boden- und Asphaltgutachten „Prüfbericht-Nr.: 1/3495/2017“ vom 10.10.2017 von der Fa. HNL Ingenieur- und Prüfgesellschaft mbH vor.

Im Zuge der Erstellung des Gutachtens wurden insgesamt 23 Bohrkern der gebundenen Straßenschichten entnommen und untersucht. Proben der ungebundenen Schichten wurden nur stichprobenartig an 5 Entnahmestellen entnommen.

Die Proben wurden nach quantitativen Pechgehaltsuntersuchungen zum größten Teil als pechfrei eingestuft. Lediglich an Bohrkern Nr. 4 (Höhe Elbchaussee Hausnummer 480, Fahrstreifen stadtauswärts) wurde eine PAK-Belastung festgestellt. Dieses Material ist damit als pechhaltiges Material einzustufen und muss entsorgt werden.

Gemäß Gutachten kann davon ausgegangen werden, dass in großen Abschnitten noch das alte Klein- und Großsteinpflaster vorhanden ist.

### 3.1.19 Grundwasser

Der mittlere Grundwasserstand liegt gemäß Geoportal Hamburg im Planungsgebiet zwischen +0,50 mNHN und +7,0 mNHN. Die Bestands- und Planungshöhen liegen im Bereich von etwa 4,30 bis 42,05 m NN, in der Tendenz von Ost nach West aufsteigend.

Der Grundwasserflurabstand beträgt damit etwa 3,80 bis 35,05 m.

### 3.1.20 Kampfmittel

Für das Planungsgebiet liegt eine Stellungnahme zur Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung der Feuerwehr, Bereich Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV), einschließlich Auszüge aus dem Kampfmittelkataster vor (Schreiben vom 02.05.2019, Geschäftszeichen BIS/F046-19/01484\_1)

Gemäß der Stellungnahme besteht im Planungsabschnitt der Verdacht auf Bombenblindgänger und Verdacht auf vergrabene Kampfmittel.

In folgenden Bereichen besteht ein allgemeiner Hinweis auf Bombenblindgängerverdacht:

- im Bereich zwischen Hausnummer 472 und Stauffenbergstraße, in den südlichen Fahrbahn-/ Nebenflächen
- Bereich Teufelsbrück Platz auf dem Flurstück 1060, in der Platzfläche

Verdacht auf vergrabene Kampfmittel besteht in folgenden Bereichen:

- Panzergraben im Bereich zwischen Hausnummer 366 und 368, gesamte Breite des Straßenflurstückes
- Panzergraben im Bereich der Buswendeanlage Teufelsbrück
- im Bereich Teufelsbrück zwischen Flurstück 327 und 771, in Busfahrbahn- und -wartefläche

In den restlichen Bereichen des Planungsabschnittes besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel.

### 3.1.21 Bauwerke

Im Planungsbereich befinden sich gemäß Geoportal folgende Bauwerke:

- BW 1457 Fußgängerunterführung Elbchaussee

### 3.1.22 Sondernutzung

Im Planungsbereich wurde die Sondernutzung noch nicht abgefragt. Wir bitten die Bezirke im Zuge dieser Erstverschickung um Angaben zu eventuell vorhandenen Sondernutzungen im Planungsgebiet.

Es befinden sich im Planungsbereich Werbeträger, die auf Grund der sich verändernden Bordgeometrien umgesetzt werden müssen.

Die Betreiber der Ver- und Entsorgungsleitungen sind in die Planung mit eingebunden.

## 4 Variantenuntersuchung

Im Zuge der Vorplanung wurde eine eingehende Variantenuntersuchung durchgeführt. Die Varianten wurden mit dem PK, VD, BWVI und dem Fahrradbeauftragten abgestimmt. Die Varianten bezogen sich dabei im Wesentlichen auf die Führung des Radverkehrs.

Diese Varianten wurden weiterentwickelt und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung von Mai 2018 bis Oktober 2018 sowohl in einer Online-Beteiligung als auch in zwei Abendveranstaltungen vorgestellt und zur Diskussion gestellt. Untersucht, vorgestellt und diskutiert wurden hier für den 1. Planungsabschnitt verschiedene Führungsformen für den Radverkehr:

- Variante 1: Schutzstreifen, beidseitig
- Variante 2: Radfahrstreifen nördlich, Radverkehr stadteinwärts über Elberadweg, südlicher Gehweg „Service-Lösung“ (Radfahrer frei)

Zu den o.g. Varianten wurde dann in der weiteren Planung weitere mögliche Ausbauvarianten aufgetragen, vorgestellt und diskutiert:

- Variante 3: Schutzstreifen nördlich, südliche Nebenfläche bestehend aus Radweg und Gehweg
- Variante 4: Schutzstreifen nördlich, südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen, Radweg und Gehweg

Aus den o.g. Varianten wurde dann in gemeinsamer Abstimmung mit dem PK, VD, BWVI und dem Fahrradbeauftragten folgender Ausbauquerschnitt festgelegt:

- Vorzugsvariante: Schutzstreifen nördlich, südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen und Gehweg „Service-Lösung“- Radfahrer frei

Die in der Vorzugsvariante festgelegte „Service-Lösung“ im Bereich der südlichen Nebenflächen wird von allen in der Abstimmung Beteiligten als „Alternativ- bzw. Kompromisslösung“ angesehen, da eine separate Radverkehrsanlage aufgrund der vorhandenen Straßengebietsgrenze und damit beengten Platzverhältnisse nicht möglich ist.

Mit der Vorzugsvariante wurde dann die vorliegende Planung entwickelt.

## 5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

### 5.1 Allgemeines

Die Fahrbahnen und Nebenanlagen der Elbchaussee werden grundhaft instandgesetzt.

Der Radverkehr wird neu geordnet. Auf der Nordseite wird der Radverkehr auf einen überbreiten Schutzstreifen und auf der Südseite auf den Gehweg „Service-Lösung“ (Radfahrer frei) geführt. Zusätzlich soll für den Radverkehr stadteinwärts aufgrund der knappen Fahrstreifenbreiten eine Umleitungsbeschilderung über den Elbradweg (Elbuferweg) erfolgen.

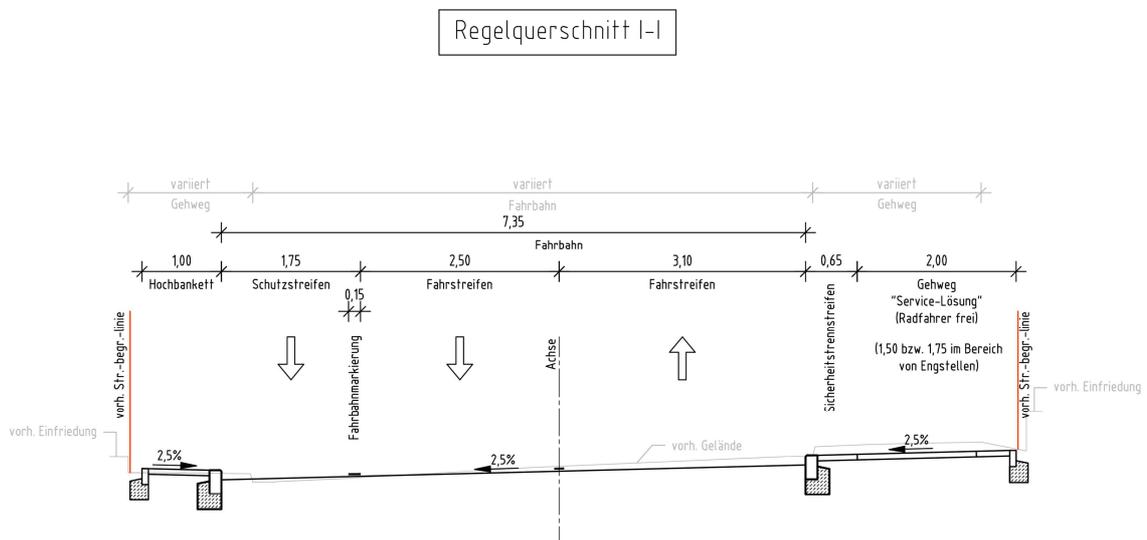
Die Bushaltestellen und Parkplätze werden ReStra - gerecht neu hergestellt.

### 5.2 Einzelheiten der Planung

#### 5.2.1 Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte

Im Planungsgebiet wird ein zweistreifiger Querschnitt mit Schutzstreifen auf der Nordseite und Gehweg mit Beschilderung Radfahrer frei („Service-Lösung“) auf der Südseite umgesetzt.

Für den Straßenraum wurde folgender Hauptregelquerschnitt definiert:



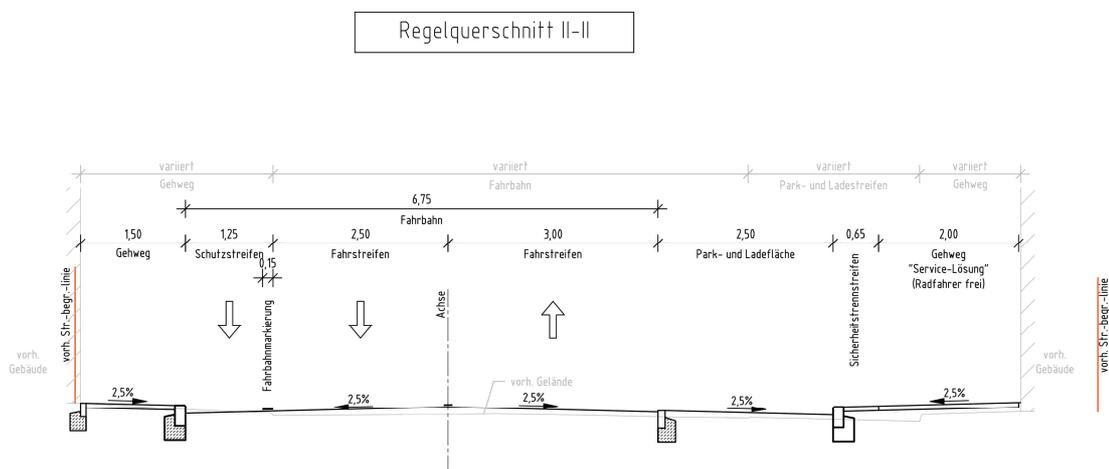
Zur Herstellung der Radverkehrsanlagen wurde die Fahrstreifenbreite beider Fahrrichtungen reduziert. Auf der Nordseite (Fahrtrichtung stadtauswärts) wird ein 2,50 m und auf der Südseite (Fahrtrichtung stadtauswärts) ein 3,10 m breiter Fahrstreifen vorgesehen. Getrennt werden beide Fahrstreifen durch eine Mittelmarkierung. Ob die Trennung der beiden Fahrstreifen wirklich durch eine Mittelmarkierung erfolgen soll, wird im Zuge der weiteren Planung mit dem PK und VD abgestimmt und dann festgelegt. An den Fahrstreifen auf der Nordseite (stadtauswärts) schließt ein 1,75 m breiter Schutzstreifen an. Das an den überbreiten Schutzstreifen angrenzende

Hochbankett ist 1,00 m breit. An den Fahrstreifen auf der Südseite schließt eine 2,65 m breite Nebenfläche an. Die südliche Nebenfläche beinhaltet neben einem 2,00 m breiten Gehweg mit „Service-Lösung“ (Radfahrer frei) einen 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen zu Fahrbahn. Im Bereich von Engstellen, wie z. B. Bäumen, Mauern etc. ist der Gehweg mit „Service-Lösung“ 1,50 bzw. 1,75 m breit.

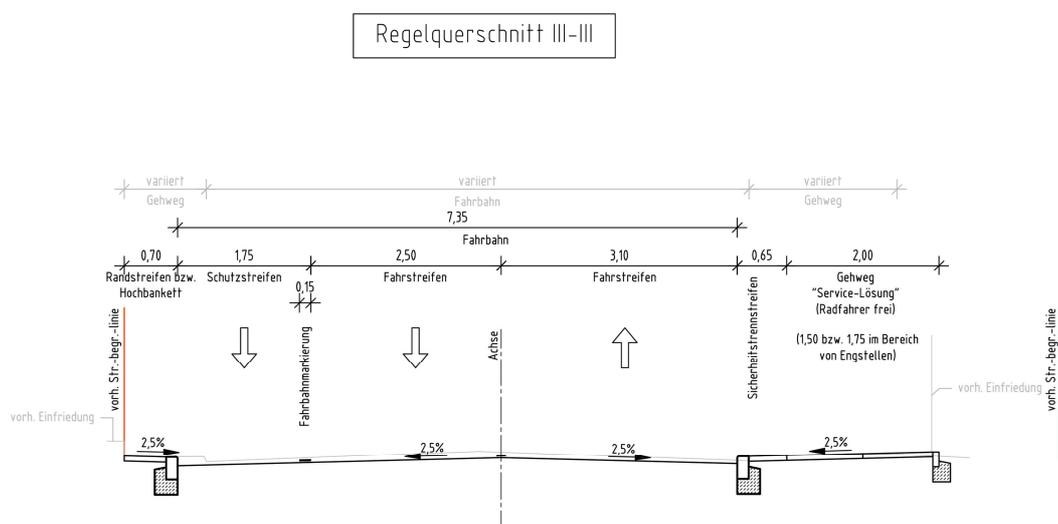
In den folgenden Bereichen ist für den o.g. Querschnitt nicht ausreichend Straßenraum vorhanden:

- Bereich Hotel Louis C. Jacob (Hausnummer 403)
- Bereich zwischen Flurstück 821 (Hausnummer 390) und Flurstück 2495

Für den Bereich Hotel Louis C. Jacob ergibt sich aufgrund des begrenzten Straßenraumes und der in diesem Bereich zu erhaltene Lade- und Lieferzone folgender Querschnitt:



Der Bereich zwischen Flurstück 821 (Hausnummer 390) und Flurstück 2495 erhält aufgrund des schmalen Straßenflurstückes folgenden Querschnitt:



## 5.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

### Knotenpunkte

Die Knotenpunkte im Planungsbereich werden entsprechend der neuen Querschnittsaufteilung angepasst bzw. neu hergestellt.

### Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlagen im Planungsbereich werden unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsgrundsätze. angepasst bzw. ergänzt oder neu hergestellt.

## 5.2.3 ÖPNV

Die Linienführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird nicht wesentlich verändert.

Die folgenden Bushaltestellen werden als Bushaltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet:

- Haltestelle Winkelmannstraße, Fahrtrichtung stadtein- und stadtauswärts
- Haltestelle Sieberlingstraße, Fahrtrichtung stadteinwärts
- Haltestelle Elbschloßstraße (Seegerichtshof), Fahrtrichtung stadteinwärts

Die Fahrtrichtung stadtauswärts der Haltestellen Sieberlingstraße und Haltestelle Elbschloßstraße (Seegerichtshof) werden wie im Bestand als Busbucht ausgestaltet. Auch die Bushaltestellen im Bereich Teufelsbrück (Haltestelle Teufelsbrück, Fähre - beidseitig) werden wie im Bestand, vor allem aufgrund des enormen Fahrgastaufkommens durch Airbus-Mitarbeiter, als Busbucht ausgebildet.

Während der Baumaßnahme werden im Baufeld von der Hamburger Hochbahn entsprechende Ersatzhaltestellen eingerichtet und angefahren.

## 5.2.4 Fußgänger- und Radverkehr

### Fußgängerverkehr

Die Fußgänger werden auf der Südseite der Elbchaussee auf einem mindestens 2,65 m breiten Gehweg geführt. Die südliche Nebenfläche beinhaltet neben einem 2,00 m breiten Gehweg mit „Service-Lösung“ (Radfahrer frei) einen 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen. Im Bereich von Engstellen, wie z. B. Bäumen, Mauern etc. ist der Gehweg mit „Service-Lösung“ 1,50 m bzw. 1,75 m breit.

Die nördlichen Nebenflächen werden wie auch schon im Bestand sehr schmal, mit einer Breite von 0,70 m bis ca. 1,50 m hergestellt.

## Radverkehr

Die Radfahrer in Fahrtrichtung stadtauswärts werden im gesamten Planungsabschnitt zukünftig auf einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Der Schutzstreifen erhält eine lichte Breite von 1,75 m inkl. Fahrbahnmarkierung.

Der Radverkehr in Fahrtrichtung stadtauswärts wird bis Teufelsbrück auf dem südlichen Gehweg mit der Beschilderung Radfahrer frei („Service-Lösung“) geführt. Im Bereich Teufelsbrück wird der Radfahrer dann auf dem Zweirichtungsradweg geführt. Ca. 97 m vor Planungsende bzw. vor der Planungsgrenze wird der Radverkehr vom Zweirichtungsradweg aus den Nebenflächen auf die Fahrbahn in den Schutzstreifen abgeleitet. Zusätzlich soll für den Radverkehr stadteinwärts aufgrund der knappen Fahrstreifenbreiten eine Umleitungsbeschilderung bereits ab dem Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße über den Elbradweg (Elbuferweg) erfolgen.

### 5.2.5 Barrierefreiheit

Im beplanten Straßenzug ist generell die Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit nach ReStra vorgesehen.

An den Knotenpunkten bzw. Einmündungen werden an den Querungen grundsätzlich Bodenindikatoren vorgesehen. Die Querungen werden gem. H BVA / ReStra mit taktilen Elementen für gesicherte bzw. ungesicherte Querungsstellen versehen. Die Bordkantenhöhe im Bereich des Richtungsfeldes für sehbehinderte Personen wird auf 6 cm angehoben. Im Bereich des Sperrfeldes wird die Bordkante auf 0 cm für mobilitätseingeschränkte Personen abgesenkt. Zum Auffinden sind Aufmerksamkeitsstreifen vorgesehen.

Die Bushaltestellen werden mit Sonderborden und einem Kantenvorstand von 16 cm ausgestattet, sodass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher und bequem ein- und aussteigen können. Alle Haltestellen erhalten Bodenindikatoren für Auffindestreifen und Einstiegsfeld und bei Mehrfachhaltestellen auch Leitstreifen. Im Haltestellenbereich, insbesondere in den Ein- und Ausstiegsbereichen, wird soweit möglich auf Einbauten verzichtet. Im Bereich der zweiten Tür der Busse wird ein Einstiegsfeld für Rollstuhlfahrer freigehalten.

Die Querneigungen der Nebenflächen werden mit maximal 3 % angelegt.

Die Lichtsignalanlagen werden mit Blindensignalen ausgestattet.

Der vorhandene Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen, welcher gegenüber der Hausnummer 322a bis 322c vorhanden ist, wird wiederhergestellt.

### 5.2.6 MIV

Die Elbchaussee wird im Planungsabschnitt durchgehend zweistreifig ausgebaut. Alle vorhandenen Fahrbeziehungen bleiben erhalten. Die Fahrstreifenführung des motorisierten Verkehrs bleibt wie im Bestand erhalten. Änderungen erfolgen in den Fahrstreifenbreiten. Die geplanten Fahrstreifenbreiten betragen zwischen 2,50 und 3,10 m, die Abbiege- und Busfahrstreifen liegen zwischen 3,00 und 3,25 m. Als Einfassung der Fahrbahnen werden Borde aus Naturstein vorgesehen. Die im Bestand vorhandenen Hochbordsteine aus Naturstein werden möglichst wiederverwendet. Zur Wiederverwendung nicht geeignete Bordsteine werden ersetzt.

### 5.2.7 Öffentliche Beleuchtung

Es werden zum Teil Anpassungen an den Standorten der Lichtmaste aufgrund der baulichen Eingriffe und der zu versetzenden Bordkanten erforderlich.

Insgesamt sind 21 Beleuchtungsmasten zu versetzen.

Eine Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) erfolgt im Zuge der weiteren Planung.

### 5.2.8 Straßenbegleitgrün

Es ist geplant, nahezu alle vorhandenen Bäume zu erhalten. Lediglich 4 Bäume müssen leider entfallen (siehe auch Anhang 2 - Baumbilanz). Die Fällung von zwei der vier Bäume erfolgt gemäß einer Abstimmung mit dem Bezirksamt. Die restlichen zwei Bäume müssen aufgrund der neuen Bordgeometrie entfallen. Hierfür sind im Planungsraum Ersatzpflanzungen angedacht. Die genauen Standorte der Ersatzpflanzungen und der Ausgleichsschlüssel werden in der weiteren Planung mit dem Bezirksamt Altona abgestimmt.

Die vorliegende Planung wird durch Landschaftsarchitekten sowie Baumgutachter begleitet. Die Begutachtung bzw. Untersuchung des Baumbestandes im Planungsabschnitt ist bis zum heutigen Kenntnisstand noch nicht vollständig erfolgt.

Die derzeitigen Arbeitsergebnisse (siehe auch Anhang 3 zum Erläuterungsbericht - Konfliktpunkte Landschaftsplanung) sowie die endgültigen Untersuchungsergebnisse fließen in die weitere Planung ein.

Im Zuge der weiteren Planung erfolgen im Planungsbereich weitere baumpflegerische Untersuchungen. Zudem sind für die kritischen Bereiche bauliche Alternativen noch in der Untersuchung durch den LSBG S2 und beauftragten Landschaftsarchitekten.

Beachtet wird, dass die zu erhaltenden Bäume und ihre Baumwurzeln mit baumpflegerischen Maßnahmen geschützt werden und im wurzelnahen Bereich

gegebenenfalls Sonderbauten berücksichtigt werden, um den Baumbestand nicht zu beschädigen. Eine ökologische Begleitung bei der baulichen Umsetzung ist vorgesehen.

#### 5.2.9 Ruhender Verkehr

Die im Planungsabschnitt vorhandenen Längsparkstände bleiben erhalten, werden jedoch der Planung entsprechend angepasst und sogar teilweise ergänzt. Insgesamt werden 48 Parkstände für den Kfz- und Lieferverkehr geschaffen (siehe auch Anhang 2 zum Erläuterungsbericht - Parkraumbilanz).

Eine Abstimmung der Details z.B. in welchen Bereichen eine Lieferzone geschaffen wird erfolgt im Zuge der weiteren Planung.

#### 5.2.10 Entwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung soll grundsätzlich nichts verändert werden. Die Fahrbahnen und Nebenflächen werden auch zukünftig über Trummen in die vorhandenen Mischsiele entwässern.

Die Untersuchung der Trummen und Trummenanschlussleitungen vom 20.09.2017 zeigt, dass bei einigen Trummen und der Anschlussleitungen Mängel vorhanden sind, wie z. B. Wurzeleinwuchs, Risse und Versätze. Da die Maßnahme eine Überplanung des Querschnittes vorsieht, ist durch die Änderung der Bordsteinführung auch eine Änderung des Wasserlaufes, der Trummenstandorte und somit Anpassung der Trummenanschlussleitungen erforderlich. Wenn möglich wird aus Wirtschaftlichkeitsgründen an bestehende Anschlussleitungen angeschlossen.

Eine Retention oder Reinigung des Straßen-Regenwassers ist nach Angaben der BUE vom 20.04.2017 nicht erforderlich. Hier heißt es: „Solange das Straßenabwasser in einem M-Siel abgeleitet wird, besteht keine Erfordernis einer Behandlung des Straßenabwassers“.

#### 5.2.11 Ausstattung

Die vorhandene wegweisende Beschilderung wird der Planung angepasst. Sie kann in Teilbereichen entfallen, wird teils erhalten bzw. teilweise wieder versetzt eingebaut. Eventuell notwendige oder gewünschte Anpassungen der wegweisenden Beschilderung werden in der weiteren Planung mit der VD abgestimmt.

Weitere Ausstattungsgegenstände, welche sich im überplanten Bereich befinden, werden an den aktuellen Planstand angepasst. Hierbei sind an einigen Stellen Fahrgastunterstände, Info- /Werbetafeln und Straßen-/Werbuhren zu versetzen oder sogar neu herzustellen. Ebenfalls werden Fußgängerschutzgitter, Schutzgitter „Gar-

tenband“, Poller und Zäune entfernt, entsprechend versetzt oder neu hergestellt.

Die Notwendigkeit der vorhandenen und auch zusätzlichen Ausstattung wird im weiteren Planungsprozess genau abgestimmt.

#### 5.2.12 Versorgungsleitungen

Hamburg Wasser plant die Erneuerung der Trinkwassertransportleitung (DN 850).

Weitere vorhandene Leitungen in den Straßen und Nebenflächen müssen, falls erforderlich durch Verlegung an die neue Geometrie angepasst werden. Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung / Leitungstrassenplanung geprüft und geklärt. Einzelheiten zu geplanten Änderungen und etwaigen Schutzmaßnahmen an den Leitungsführungen werden unter Beteiligung der Versorgungsträger erarbeitet.

Es werden Leitungsverlegungen für die Änderungen der Lichtsignalanlagen und der öffentlichen Beleuchtung erforderlich sein.

Die Leitungs- und Straßenbauarbeiten sollen gemeinsam in der gesamten Elbchaussee durchgeführt werden.

#### 5.2.13 Bauwerke

Das sich im Planungsbereich befindliche Bauwerk BW 1457 - Fußgängerunterführung Elbchaussee muss nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erneuert oder saniert werden.

#### 5.2.14 Baustoffe / Aufbau

Der „Charakter der Elbchaussee“ wurde sowohl von den Behörden als auch von vielen Bürgern als besonderes Schutzgut hervorgehoben. Dieser Charakter besteht zum Teil aus dem „nicht perfekten“, manchmal auch etwas „maroden Charme“ der Verkehrsanlage. Um möglichst viel vom Charakter der Elbchaussee zu erhalten, werden z.B. sämtliche Grundstückszufahrten und die Parkplätze in Granitpflaster ausgeführt. Die Nebenanlagen werden sehr vorsichtig umgebaut. Bisher nicht befestigte bzw. mit Grand befestigte Gehwegflächen werden weitestgehend so erhalten.

Die Fahrbahn der Elbchaussee wird der Belastungsklasse 32 zugeordnet.

Für die Fahrbahn wird aufgrund der gewünschten geringen Bauzeit eine sehr schnelle Bauweise bevorzugt. Es wird daher ein vollgebundener Aufbau vorgeschlagen. Dieser lässt sich zum einen sehr schnell realisieren und zum anderen werden Baugrundrisiken minimiert, weil nur 42 cm in den Straßenoberbau eingegriffen werden muss.

Die Busverkehrsflächen erhalten eine Oberfläche aus Straßenbeton.

Die Längsparkstände und Gehwegüberfahrten werden mit Großpflaster aus Naturstein hergestellt um den „Charakter der Elbchaussee“ zu erhalten.

Die Gehwege werden mit Betonsteinplatten und / oder mit Grand befestigt. Die Grandbefestigung erfolgt fast überall da, wo heute im Bestand Grandbefestigung vorhanden ist, um den Charme der Elbchaussee zu erhalten.

Die Befestigung des Sicherheitstrennstreifens erfolgt mit Grand.

Der Radweg erhält wie im Bestand eine Oberfläche aus Betonsteinpflaster rot bzw. anthrazit.

Randeinfassungen gemäß M FP/ReStra:

Fahrbahn: Hochbord aus Naturstein 12 bzw. 15/25 cm

Tiefbordsteine aus Naturstein 12/25 cm

Kasseler Sonderbord aus Beton 15/28,5/31 cm (Ansicht 16 cm)

Gehweg: Tiefbordsteine aus Beton 8/20 cm

Grünflächen: Betonbord 8/20 cm

Alle Bordsteine werden auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 12/15 gesetzt.

Grünflächen werden mit 25 cm Oberboden eingedeckt und mit Rasen angesät.

Der Wasserlauf wird in einer Breite von 30 cm aus Gussasphalt MA 8S, d = 3,5 cm hergestellt.

## 6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

### 6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Fahrbahn der Elbchaussee befindet sich im Endstadium ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer. In weiten Bereichen mussten bereits im Vorwege Schäden an der Fahrbahn provisorisch beseitigt werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zudem steigen auch aufgrund des schlechten baulichen Zustandes die Instandhaltungsmaßnahmen und damit auch die Instandhaltungskosten. Ohne eine Instandsetzung der Fahrbahn gemäß den Anforderungen nach den heutigen Verkehrsbelastungen ist zukünftig mit einer weiteren Zunahme der Instandhaltungskosten zu rechnen. Ein Unterlassen von Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus führt damit zu Kosten, die aus ökonomischer Sicht nicht vertretbar sind.

Für die FHH ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unabdingbar. Nachteile für die Verkehrsteilnehmer sowie weitergehender Wertverlust an den Straßen als Anlagevermögen lassen sich mittelfristig nur mit den beschriebenen

Maßnahmen verhindern. Die aufzuwendenden Kosten stehen in einem sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

Die vorh. Befestigung der Nebenflächen befindet sich in einem baulich nicht einwandfreien Zustand und entspricht weitgehend nicht den geltenden Entwurfsrichtlinien und wird daher erneuert.

Durch die Neuordnung des Radverkehrs und die teilweise Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg umgesetzt. Zudem wird mit der Verlagerung des Radverkehrs die Sicherheit der Radfahrer, durch die Führung auf der Fahrbahn verbessert. Damit verbessert sich auch die Sicherheit der Fußgänger, weil die Begegnung mit Radfahrer reduziert wird.

Die Maßnahmen an den Bushaltestellen dienen dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu steigern. In diesem Sinne sollen Angebot, Taktfolge und Service (z. B. barrierefreie Einrichtungen) verbessert werden. Hierzu zählt auch die Vermeidung einer Verkehrsgefährdung, den geregelten betrieblichen Ablauf und die Sicherheit der Fahrgäste zu gewährleisten. Die Bushaltestellen werden entsprechend den Anforderungen der ReStra umgebaut. Der gesamte Umbau erfolgt entsprechend den aktuellen Regeln der Technik.

Des Weiteren ist geplant, diese Baumaßnahme gemeinsam mit Hamburg Wasser und ggf. weiteren Leitungsträgern durchzuführen. Hieraus ergeben sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit deutlich positive Gesichtspunkte. Beispielsweise erfolgt dann im Bereich der Leitungsarbeiten der Rückbau der Fahrbahn nur einmal.

## 6.2 Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Aufgabenbereich 269.

Die Baukosten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung benannt.

## 7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Die Gesamtmaßnahme des LSBG teilt sich in die folgenden Planungsabschnitte:

- 1. Planungsabschnitt: Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Teufelsbrück
- 2. Planungsabschnitt: Elbchaussee von Teufelsbrück bis Hohenzollernring
- 3. Planungsabschnitt: Elbchaussee von Hohenzollernring, Klopstockstraße bis Max-Brauer-Allee

Es ist geplant, die Leitung- und Straßenbauarbeiten gemeinsam mit Hamburg Wasser und ggf. weiteren Leitungsträgern durchzuführen.

Daraus ergeben sich für die Gesamtbaumaßnahme folgende Bauabschnitte:

- 1. Bauabschnitt: Manteuffelstraße bis vor Parkstraße  
(1. Planungsabschnitt gemeinsam mit dem 2. Planungsabschnitt)
- 2. Bauabschnitt: Parkstraße bis Max-Brauer-Allee  
(2. Planungsabschnitt gemeinsam mit dem 3. Planungsabschnitt)
- 

Die Realisierung des ersten Bauabschnittes ist ab 09/2020 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit beträgt voraussichtlich mindestens 2 Jahre.

Die Realisierung des zweiten Bauabschnittes beginnt nach heutigem Kenntnisstand ab 2024 nach dem ersten Bauabschnitt und dauert voraussichtlich ebenfalls mindestens zwei Jahre.

### 7.1 Auswirkungen aus Emissionen

Die geringen Verschiebungen der Bordkanten und damit der Fahrbahn haben keine Auswirkungen auf die Lärmemissionen im Sinne der 16. BImSchV.

### 7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Eventuelle Voraus- oder Folgemaßnahmen stehen momentan noch nicht fest.

### 7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- temporäre Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes der Straßen durch die geplanten Sperrungen und Umleitungsführungen während der Bauzeit (vorrassichtlich einstreifige Verkehrsführung)
- temporäre Verlegung von Buslinien und -haltestellen
- Erfordernis von Parkverbot im Bereich von Umleitungsstrecken
- Verschlechterung Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anlieger (Die Erreichbarkeit wird nach heutigem Kenntnisstand jederzeit gewährleistet. Die Zufahrten können jedoch über Behelfszufahrten erfolgen.)
- Verschlechterung der Anlieferbedingungen zu den anliegenden Gewerbetreibenden (ggf. Zulieferzonen erforderlich)
- Lärm- und Staubbelastung während der Arbeiten

### 7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Gegebenenfalls notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft werden in den weiteren Planungsphasen ermittelt.

### 7.5 Anlagevermögen

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt somit der BWVI.

## 8 Grunderwerb

In Teilbereichen ist Grunderwerb in geringem Umfang erforderlich.

Der rückständige Grunderwerb in geringen Umfang ergibt sich in Nebenflächen an denen bereits jetzt Verkehrsnebenflächen auf privatem Grund (vor den Grundstückseinfriedungen) liegen. Dabei handelt es sich um Nebenbereiche, welche zur Herstellung einer leistungsfähigen Rad- und Fußgängerverkehrinfrastruktur notwendig sind.

Wenn im Ergebnis der Grunderwerbgespräche kein Erwerb möglich ist, werden die Nebenanlagen in der Breite entsprechend verringert. Zur Vermeidung von untermaßigen Gehwegen sollte allerdings der Erwerb angestrebt werden.

Das Grunderwerbsverfahren wird nach der Abstimmung der Verkehrsplanung angeschoben.

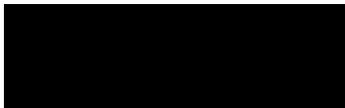
---

Verfasst: [REDACTED]

Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum: 05.07.2019

Datum: 05.07.2019



Unterschrift: [REDACTED].....

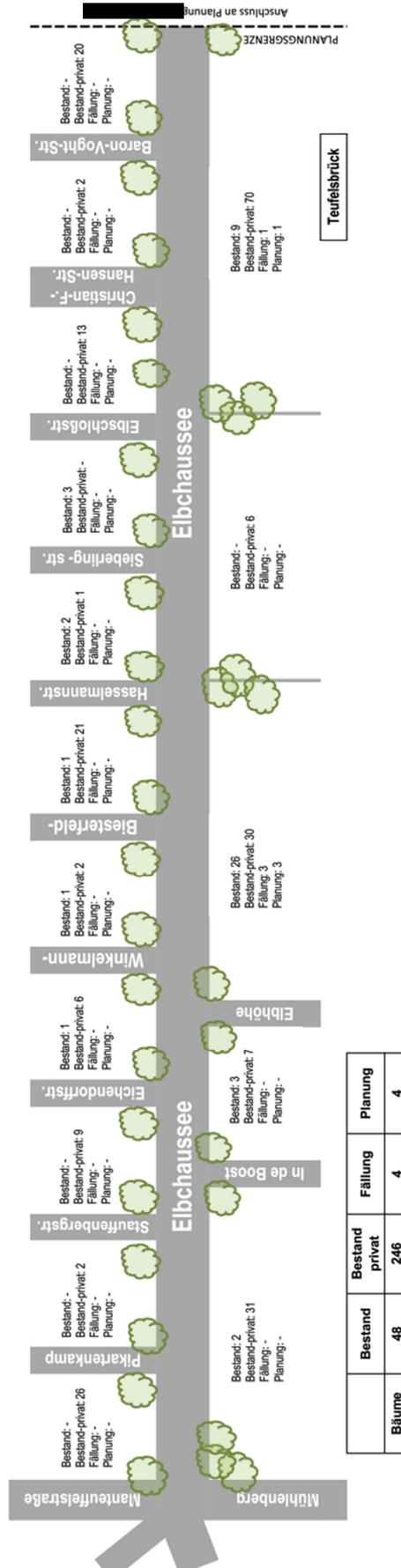
Unterschrift: [REDACTED].....

Stempel und Name

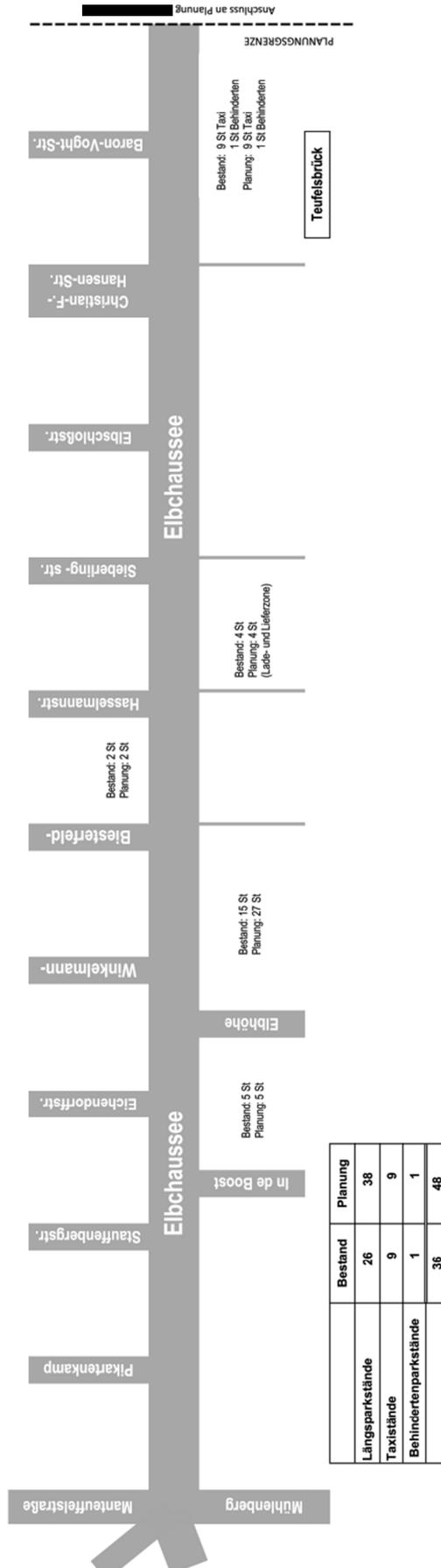
Leitzeichen und Name

---

**Baumbilanz**



**Parkraumbilanz**



## Konfliktpunkte Landschaftsplanung

<b>1. Planungsabschnitt: Elbchaussee - Manteuffelstraße bis Teufelsbrück</b>			
Blatt	Nr. (fortl.)	Gegenstand	Anmerkung
01	01	Eingang zu denkmalgeschützter Anlage (Hirschpark)	Pflasterarbeiten, auf Bestand Hirschpark Bezug nehmen.
01	02	Baum (Eiche) auf Privatgrund	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
02	01	Baum (Eiche) auf Privatgrund	Imposanter Baum, sehr dichter Stand am Gehweg, durch Baumaßnahmen gefährdet, Handschachtung.
02	02	Baum (Bergahorn) auf Privatgrund	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
02	03	Baumreihe (Buche, Ahome) auf Privatgrund	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
02	04	Baumbestand, z.T. Buchen, öffentlicher Grund (Hirschpark)	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
03	01	Nebeneingang zu denkmalgeschützter Anlage (Hirschpark)	Abstimmung mit Bezirksamt u. Denkmalamt über den Status des Eingangs im Zusammenhang mit den Zebrastreifen, Aufstellflächen unzureichend.
03	02	Baum (Roteiche) auf Privatgrund	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
03	03	Haupteingang zu denkmalgeschützter Anlage (Hirschpark)	Abstimmung mit Bezirksamt u. Denkmalamt über die Gestaltungsanforderungen, wichtiger Zugang mit Sichtbeziehung in das Parkzentrum, keine Einbauten und Beschilderungen, die die Sichtbeziehung stören könnten.
03	04	Baumbestand, z.T. Buchen, öffentlicher Grund (Hirschpark)	Großbäume, durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf.

			Handschachtung.
03	05	Bestandteil einer denkmalgeschützten Anlage (Hirschpark)	Grandweg in den Nebenflächen der Elbchaussee, ist faktisch der Gehweg der Straße, verläuft aber nicht auf Straßenverkehrsflächen, sondern auf Flächen, die dem Hirschpark zugeordnet sind. Status prüfen.
04	01	Bestandteil einer denkmalgeschützten Anlage (Hirschpark)	Siehe 3-05
04	02	Platzgestaltung mit Kleinarchitektur	Kleine Platzanlage im Vorfeld eines „Stromhäuschens“, Gebäude bietet Sitzgelegenheit. <b>Vorschlag:</b> Aktivierung der Anlage, u.a. durch Verlagerung des Zebrastreifens. Straße „In den Bost“ führt zum Elbwanderweg (Franz-Gartmann-Treppe).
04	03	Grünanlage „Elbhöhe“ im Seitenraum.	Kleine Grüngestaltung, in der Grundform vmtl. aus den 1960er Jahren. Maßnahmen mit Bezirksamt abstimmen. Im Grünplan ist Wegeverbindung zur Elbe eingetragen.
05	01	Baumreihe (u.a. Buchen)	Nahе der Fahrbahn stehende Reihe aus Großbäumen, davon flachwurzelnде Rotbuchen.
05	02	Baum (Silberahorn) auf Privatgrund, verkehrsfährdend	Zufallsfund. Baum neigt sich über die Straßen und scheint Fäulnisstelle im Stammfuß aufzuweisen (Ameisennest).
05	03	Baumreihe (u.a. Buchen)	Nahе der Fahrbahn stehende Reihe aus Großbäumen, hauptsächlich flachwurzelnде Rotbuchen.
05	04	Baum (Eiche)	Große Eiche innerhalb gering dimensionierten Gehwegs.
05	05	Baum (Vogelkirsche) auf	Starkwurzeln ragt offen in den

		Privatgrund	Gehweg hinein.
05	06	Baumreihe (Buchen)	Nahe der Fahrbahn stehende Reihe aus großen flachwurzelnden Rotbuchen.
06	01	Zufahrten/Zugänge zum Friedhof Nienstedten	Mit einem Bogen in der Zaunanlage aufgeweiteten Flächen, die zugleich als Zugang und Abstellmöglichkeit für PKW genutzt werden. Abstimmen, ob die Flächen als Überfahrt zu werten sind und durchgehende Pflasterflächen angelegt werden.
07	01	Zufahrten/Zugänge zum Friedhof Nienstedten	Siehe 06-01
07	02	Einmündung Hasselmannstraße	<b>Vorschlag:</b> Aufweiten der Nebenflächen und unterbinden von Parken, um die Einmündung offener zu halten.
07	03	Zugang Nienstedtener Kirche	In Abstimmung mit der Kirchgemeinde: Neuordnung der Nebenflächen und Herstellen eines einheitlichen Pflasterbelags ( <b>Vorschlag:</b> Kleinpflaster).
07	04	Baum (Bergahorn) auf Privatgrund	Großer Baum, dichter Stand am Gehweg, durch Baumaßnahmen gefährdet, ggf. Handschachtung.
08	01	Verlauf Jacobs Terrassen, Jacobs Treppen und Augustenburger Park	Abstimmungsbedarf hinsichtlich Gestaltung der Übergänge Straßenverkehrsflächen / Grünflächen insbesondere im Hinblick auf Absturzsicherung, Barrierefreiheit und Offenhaltung des Sichtfensters zur Elbe.
09	01	Baum (Eiche) auf Grünfläche	Sehr alter Baum im Nahbereich des Baufelds.

			Sicherungsmaßnahmen.
10	01	Kontakt zu Aussichtsterrasse	Abstimmung mit Bezirksamt über ggf. Anpassung der Zugangsmöglichkeit zur Terrasse (stufenlos).
10	02	Zufahrt zum Elbwanderweg	Eine der wenigen Möglichkeiten stufenlos an den Elbwanderweg zu gelangen. Langfristig sollte der Weg mit ebenen Aufweitungen. (Podesten) im Seitenraum ausgestattet werden. Ein Auftakt könnte beim Umbau der Elbchaussee erfolgen.
11			
12	01	Gestaltungszusammenhang Teufelsbrück / Busschleife / Airbusparkplatz	Ein bedeutsamer Abschnitt des Elbwanderwegs, der optimiert werden sollte (Zugänglichkeit, Transparenz, Sichtbeziehungen). Abstimmungsbedarfe mit Bezirksamt und Fachbehörden.
13	01	Eibengebüsch im Seitenraum (Grünfläche)	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet.
13	02	Baumreihe (Linden) auf Privatgrund	Reihe hochaufgewachsener Linden in unmittelbarer Nähe zum Baufeld.
14	01	Baum (Linden) auf Privatgrund	Große Bäume mit dichtem Stand zum Baufeld, durch Baumaßnahmen gefährdet, ggf. Handschachtung.
14	02	Baumgruppe (Zierkirschen, Grünfläche)	Baumgruppe steht dicht am Baufeld und ist zu schützen.