

Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Straßenverkehrstechnische Planung

Maßnahme: Projekt Grundinstandsetzung
Elbchaussee – Teilprojekt Parkstraße



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg



Inhalt

1	Anlass der Planung	3
1.1	Politische Beschlüsse/ Bauprogramm	3
1.2	Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag	3
1.3	Verkehrliche Gründe	3
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines	3
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
2.1.2	Verkehrsbelastung	4
2.1.3	Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung	4
2.1.4	Schadensbild	4
2.2	Verkehrssituation	4
2.2.1	Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes	4
2.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	4
2.2.3	MIV	4
2.2.4	ÖPNV	4
2.2.5	Fußgänger- und Radverkehr	5
2.2.6	Ruhender Verkehr	5
2.2.7	Unfallgeschehen	5
2.3	Weitere Rahmenbedingungen	5
2.3.1	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung	5
2.3.2	Grün- und Baumpflanzungen	5
2.3.3	Entwässerung	5
2.3.4	Versorgungsleitungen	5
2.3.5	Brückenbauwerke	5
2.3.6	Kampfmittel	6
3	Geplanter Zustand	7
3.1	Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten	7
3.2	Einheiten der Planung/ Varianten	8
3.2.1	Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung	8
3.2.2	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	8
3.2.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	8
3.2.4	MIV	9
3.2.5	ÖPNV	9
3.2.6	Fußgänger und Radverkehrsführung	9
3.2.7	Ruhender Verkehr	9
3.2.8	Grün- und Baumpflanzungen	9
3.2.9	Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung	9



3.2.10	Entwässerung	9
3.2.11	Versorgungsleitungen	10
3.2.12	Brückenbauwerke	10
3.2.13	Baustoffe	10
4	Planungsrechtliche Grundlagen	13
4.1	Bebauungsplan	13
4.2	Planfeststellung	13
5	Umsetzung der Planung	13
5.1	Grunderwerb	13
5.2	Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel	13
5.3	Wirtschaftlichkeit	13
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle	14
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung	14
5.6	Auswirkungen durch die Baumaßnahme	14

1 Anlass der Planung

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg, die (Grund-) Instandsetzung der Elbchaussee, Knoten Parkstraße.

Der überplante Straßenabschnitt befindet sich im Bezirk Altona, Stadtteil Othmarschen. Die Elbchaussee ist eine einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße.

Die Umgestaltung der Elbchaussee wird voraussichtlich in drei Bauabschnitten realisiert. Der erste Bauabschnitt von der Manteuffelstraße bis zur Parkstraße ist derzeit im Bau. Der vorliegende Knoten Parkstraße war bisher Bestandteil des zweiten Bauabschnitts, soll jetzt aber in diesen ersten Bauabschnitt integriert und realisiert werden, weil der Knoten für umfangreiche zwingend notwendige Leitungsarbeiten sowieso umgebaut werden muss. Um die Einschränkungen für die Anwohner möglichst gering zu halten, soll dieser Bereich nur einmal angefasst werden.

1.1 Politische Beschlüsse/ Bauprogramm

Die Sanierung der Elbchaussee wird im Rahmen des Bauprogramms „Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)“ durchgeführt.

1.2 Fachliche Vorgaben/ Planungsauftrag

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.

Zudem befindet sich die Fahrbahn der Elbchaussee in diesem Planungsabschnitt baulich in einem schlechten Zustand.

Des Weiteren ist im Fahrbahnbereich durch verschiedene Leitungsträger die Sanierung bzw. Erneuerung von zahlreichen Leitungen und Kabeln geplant. Zum Beispiel werden durch die Sanierung einer Trinkwassertransportleitung DN 850 oder eine Fernwärmeleitung erhebliche Eingriffe, vor allem in Form von Aufgrabungen, in den vorhandenen Straßenoberbau vorgenommen.

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

1.3 Verkehrliche Gründe

Die Radverkehrsstrategie Hamburgs sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. In diesem Kontext soll im Planungsgebiet eine neue und leistungsfähigere Radverkehrsanlage errichtet werden. Mit der Maßnahme soll darüber hinaus ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Knoten Parkstraße ist ein dreiarmer signalisierter Knotenpunkt.



2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

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.

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

2.1.2 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung wurde im Rahmen der Planung ermittelt. Bei Zählungen im Jahr 2019 betrug die ermittelte tägliche Kfz-Verkehrsstärke im Querschnitt 25.408 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 3,7 %.

2.1.3 Nutzung der anliegenden Grundstücke/ Bebauung

Die anliegenden Grundstücke sind Wohngrundstücke, die Bebauung hat hochwertigen Villencharakter.

2.1.4 Schadensbild

Die Asphaltoberfläche ist geprägt durch Netzrisse und Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische Ausbesserungen erzeugt werden.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufstellung und Abmessungen des Querschnittes

Die Fahrbahnbreite der Elbchaussee beträgt im Bereich des Knotens Parkstraße ca. 7,50m.

Von der Elbchaussee aus Richtung Westen kommend, besteht ein kurzer Linksabbiegestreifen für ca. 2 PKW. Die Parkstraße ist ebenfalls mit einem Linksabbieger ausgestattet, hier können sich ca. 3 PKW aufstellen.

Die Nebenanlagen sind beidseitige Grandgehwege, wobei der südliche Gehweg mit ca. 1,85 m etwas breiter ausgebildet ist als der nördliche Gehweg mit ca. 1,00 m.

2.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der Knoten Parkstraße ist mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Der östliche Arm der Elbchaussee sowie die Parkstraße haben jeweils eine signalisierte Fußgängerfurt.

2.2.3 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.

2.2.4 ÖPNV

Im 1. Bauabschnitt 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)



2.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

Im Knoten Parkstraße sind umlaufend untermassige und unbefestigte Gehwege vorhanden. Lediglich die Aufstellflächen vor den LSA sind teilweise mit Kleinpflaster befestigt.

Radverkehrsanlagen sind hier nicht vorhanden. Radfahrer fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder benutzen den Gehweg (teilweise Servicelösung).

2.2.6 Ruhender Verkehr

Im Planungsbereich der Parkstraße sind ca. 6 ausgeschilderte Längsstellplätze vorhanden.

2.2.7 Unfallgeschehen

Das Unfallgeschehen im Knoten Parkstraße ist unauffällig. Im Auswertzeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2020 passierten lediglich

2.3 Weitere Rahmenbedingungen

Keine.

2.3.1 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich im Planungsgebiet in den südlichen Nebenflächen und erfolgt über Langfeldleuchten an Auslegermasten.

2.3.2 Grün- und Baumpflanzungen

Straßenbegleitgrün ist im gesamten Planungsgebiet auf beiden Seiten der Elbchaussee vorhanden.

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.

2.3.3 Entwässerung

Die Entwässerung der Elbchaussee erfolgt beidseitig über am Fahrbahnrand vorhandene Trummen mit Vorflut zu dem vorhandenen Misch-/Regenwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

2.3.4 Versorgungsleitungen

Im Planungsgebiet verlaufen im Untergrund die Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Hamburg Wasser – Hamburger Stadtentwässerung (HSE)
- Hamburg Wasser – Hamburger Wasserwerke (HWW)
- Stromnetz Hamburg GmbH
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Dataport
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone / Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Hamburger Verkehrsanlagen
- 1&1 Versatel

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

2.3.5 Brückenbauwerke

Entfällt



2.3.6 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).

Im Planungsbereich Parkstraße besteht abschnittsweise **allgemeiner Bombenblindgängerverdacht**.



3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz und Darstellung möglicher Varianten

Im Zuge der Vorplanung wurde eine eingehende Variantenuntersuchung durchgeführt. Die Varianten wurden mit dem PK, VD und BWVI (jetzt BVM) 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. Bauabschnitt verschiedene Führungsformen für den Radverkehr:

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

Zu den o. g. Varianten wurden 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 wurden dann in gemeinsamer Abstimmung mit dem PK, VD und BWVI folgender Ausbauquerschnitt für die 1. Verschickung festgelegt:

- Vorzugsvariante - Teufelbrück bis Parkstraße
Schutzstreifen beidseitig
(Breite bergauf = 1,75 m, Breite bergab = 1,50 m)

Die im Abschnitt Manteuffelstraße bis Teufelsbrück als Vorzugsvariante festgelegte „Service-Lösung“ im Bereich der südlichen Nebenflächen wurde 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 den o.g. Vorzugsvarianten wurde dann die Planung der 1. Verschickung entwickelt und verschickt.

Im Laufe des Verfahrens stellte sich heraus, dass die erarbeiteten Vorzugsvarianten der 1. Verschickung nicht genehmigungs- bzw. anordnungsfähig sind. Im Bereich Teufelsbrück bis Parkstraße erwies sich die Führungsform auf den Schutzstreifen als nicht genehmigungsfähig. In diesem Abschnitt sind für ein Schutzstreifen die Verkehrszahlen zu hoch.

Im Bereich östlich Teufelsbrück bis Parkstraße ist eine Führung auf getrennten Radwegen aufgrund des engen Straßenraumes nicht möglich. Dafür wäre durchgehend Grunderwerb auf einer Straßenseite und die Fällung von Bäumen notwendig. Dies wurde daher nicht weiterverfolgt.

Aufgrund der Drucksache 22/106 „Einigung der Bürgerschaft mit Volksinitiative Radentscheid“ wurde die schlussverschickte Planung im Nachgang noch einmal überarbeitet. Die nachfolgend dargestellte Planung des Knotens Parkstraße wird jetzt im Rahmen dieser Kenntnisnahmeverschickung verschickt.

3.2 Einheiten der Planung/ Varianten

3.2.1 Städtebauliche Situation/ Straßenraumgestaltung

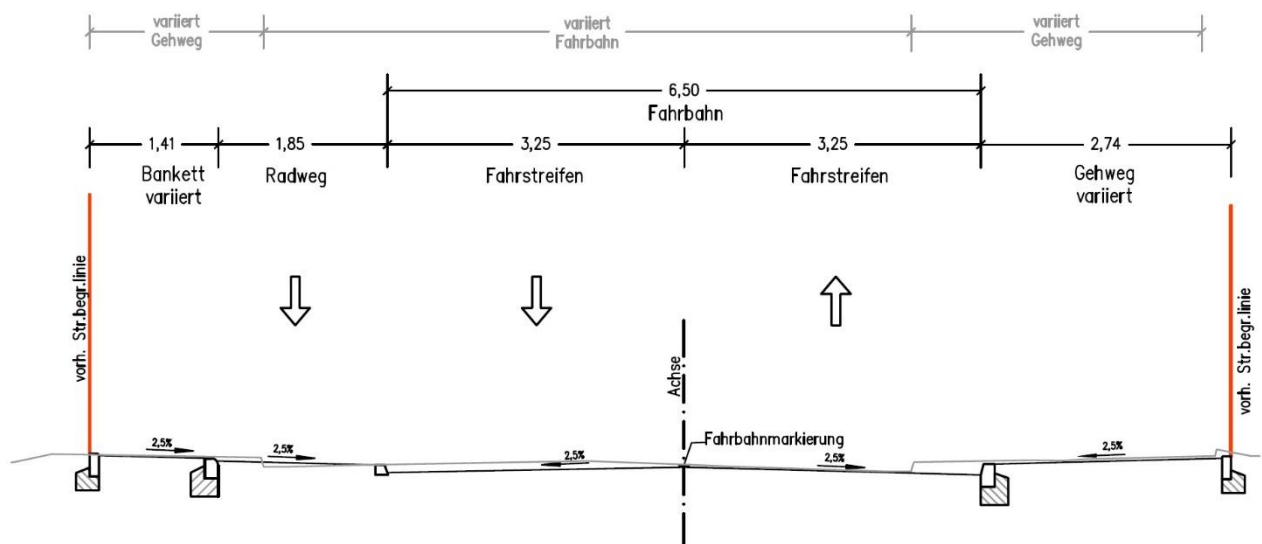
Der Planungsbereich ist städtebaulich durch eine Bebauung mit überwiegend historischen, teilweise denkmalgeschützten Gebäuden charakterisiert. Diese historischen Gebäude prägen das Stadt- und Landschaftsbild am Elbufer. Insgesamt überwiegt eine Wohnnutzung. Die Elbchaussee ist geprägt durch überwiegend zweigeschossige, teilweise villenartige Solitärgebäude, die mit ihren großzügigen Gartenanlagen ebenfalls das städtebaulich-landschaftliche Bild am Geesthang prägen. Das Grundprinzip der Bebauung folgt dem Leitgedanken der Einzelhausbebauung, wobei die Parzellen- bzw. Grundstücksgrößen von ca. 20 m Breite bis zu 100 m Breite variieren.

Der Straßenraum ist geprägt von der asphaltierten Fahrbahn, den überwiegend mit Grand befestigten Nebenanlagen sowie dem sehr alten und ausladenden Baumbestand.

Die städtebauliche Situation sowie die Straßenraumgestaltung werden durch dieses Vorhaben nicht wesentlich verändert.

3.2.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Die Fahrbahnen und Nebenanlagen der Elbchaussee werden grundhaft instandgesetzt. Der Radverkehr wird neu geordnet.



Die Fahrstreifenbreite beträgt jeweils 3,25 m. Auf der Südseite schließt an den Fahrstreifen (Mischverkehr) ein Gehweg mit Breiten zwischen rd. 2,65 m und 3,50 m, an.

Auf der Nordseite schließt an den Fahrstreifen ein 1,85 m breiter Radweg bzw. abschnittsweise Schutzstreifen/Radfahrstreifen an. Die sich hier anschließende Nebenfläche variiert in ihrer Breite zwischen rd. 1,00 und 3,50 m.

3.2.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt wird entsprechend der neuen Querschnittsaufteilung angepasst bzw. im Wesentlichen neu hergestellt.

Die Lichtsignalanlage wird unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsgrundsätze ebenfalls neu hergestellt und mit akustischer Blindensignalisierung ausgestattet. Der Knoten wird um die bisher fehlende Gehwegfurt auf der westlichen Seite ergänzt.



3.2.4 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. Als Einfassung der Fahrbahnen werden Borde aus Naturstein vorgesehen. Die im Bestand vorhandenen Hochbordsteine aus Naturstein werden möglichst wiederverwendet. Nicht zur Wiederverwendung geeignete Bordsteine werden ersetzt.

3.2.5 ÖPNV

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

3.2.6 Fußgänger und Radverkehrsführung

Die Fußgängerführung wird um die westliche Furt ergänzt. Der unmittelbare Knotenbereich wird mit Betonplatten befestigt. Die übrigen Gehwegflächen erhalten einen Grandaufbau analog zum Bestand.

Am Bauende wird der Radfahrer auf der Nordseite in Richtung Westen aus dem Mischverkehr kommend über einen RFS geleitet und hinter dem Knoten aufgeleitet. Ab hier erfolgt die Radverkehrsführung als Radweg.

Auf der Südseite wird der Radfahrer im Mischverkehr geführt. Auf den Radfahrer wird analog zum vorhergehenden Planungsabschnitt mittels Sharrows hingewiesen.

3.2.7 Ruhender Verkehr

Die im Planungsabschnitt vorhandenen 6 Längsparkstände entfallen zugunsten des Radwegs.

3.2.8 Grün- und Baumpflanzungen

Es sind keine Baumfällungen und auch keine Ergänzungen geplant.

Die Straßenbaumaßnahme unterliegt nach der Prüfung der in § 13 a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (vgl. Kapitel 7.1 Auswirkungen auf Immissionen).

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

3.2.9 Straßenausstattung/ Öffentliche Beleuchtung

Die derzeitige öffentliche Beleuchtung wird den heutigen Anforderungen und Regelwerken entsprechend angepasst. Es werden Masten ausgetauscht und aufgrund der geänderten Bordkantenführung die Leuchtenstandorte auch teilweise angepasst. Zudem werden in den zurzeit schwach ausgeleuchteten Bereichen Leuchten ergänzt, um die Sicherheit zu erhöhen.

3.2.10 Entwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung soll grundsätzlich nichts verändert werden. Die Fahrbahnen und Nebenflächen werden auch zukünftig über Trummen in die vorhandenen Misch- / Regenwassersiele 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.



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 kein Erfordernis einer Behandlung des Straßenabwassers“.

3.2.11 Versorgungsleitungen

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

Weitere vorhandene Leitungen in den Straßen und Nebenflächen müssen teilweise durch Verlegung an die neue Geometrie angepasst werden. Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten wurden im Rahmen der Leitungstrassenplanung geprüft und geklärt. Einzelheiten zu geplanten Änderungen und etwaigen Schutzmaßnahmen an den Leitungsführungen wurden 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.

3.2.12 Brückenbauwerke

Keine

3.2.13 Baustoffe

Die Fahrbahn der Elbchaussee wird der Belastungsklasse 10 zugeordnet.

Folgende Aufbauten kommen zur Ausführung:

Aufbau Fahrbahn

Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 4, Zeile 1, Bk10

3,5 cm	Asphaltdeckschicht SMA 8 Hmb
8,5 cm	Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb
26,0 cm	Asphalttragschicht AC 22 T Hmb (2-lagig)
38,0 cm	

Aufbau Fahrbahn (im Bereich von Zwickel / Handeinbau)

Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 4, Zeile 1, Bk10

3,5 cm	Asphaltdeckschicht MA 8 S Hmb
8,5 cm	Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb
26,0 cm	Asphalttragschicht AC 22 T Hmb (2-lagig)
38,0 cm	

Aufbau Verkehrsinsel

Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 3, Zeile 1, Bk3,2

10,0 cm	Kleinpflaster aus Naturstein
	Fuge aus Kunststoffmörtel
4,0 cm	Bettung aus zementgebundenen Pflasterfugenmörtel
25,0 cm	Schottertragschicht 0/32, 0/45 gem. ZTV/St-Hmb.
31,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
70,0 cm	

Aufbau Überfahrten für Kfz > 3,5 t

Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 3, Zeile 1, Bk1,8

10,0 cm	Pflastersteine aus Beton, Wabensteine grau
	Fuge aus Brechsand 0/2 oder Brechsand-Splitt 0/5
4,0 cm	Bettung aus Brechsand-Splitt 0/5
25,0 cm	Schottertragschicht 0/32, 0/45 gem. ZTV/St-Hmb.
31,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
70,0 cm	



Aufbau Überfahrten / Parkstände für Kfz ≤ 3,5 t

Bauweise analog ReStra/RStO, Tafel 3, Zeile 1, Bk0,3

16,0 cm	Großsteinpflaster aus Naturstein
	Fuge aus heiß verarbeitbarer Fugenmasse gem. TL Fug-StB
4,0 cm	Bettung aus Brechsand-Splitt 0/5
15,0 cm	Schottertragschicht 0/32, 0/45 gem. ZTV/St-Hmb.
<u>25,0 cm</u>	Frostschuttschicht (FSS)
60,0 cm	

Aufbau Sicherheitstrennstreifen

Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 6, Zeile 2

7,0 cm	Pflastersteine aus Beton, 25/25 grau
	Fuge aus Baustoffgemisch 0/5
3,0 cm	Bettung aus Baustoffgemisch 0/5
<u>20,0 cm</u>	Frostschuttschicht (FSS)
30,0 cm	

Aufbau Gehweg / Hochbankett

Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 6, Zeile 2

4,0 cm	Deckschicht ohne Bindemittel (DoB)
<u>26,0 cm</u>	Frostschuttschicht (FSS)
30,0 cm	

Aufbau Gehweg

Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 6, Zeile 2

7,0 cm	Platten aus Beton, 50/50 grau bzw. Pflastersteine aus Beton, 25/25 grau
	Fuge aus Baustoffgemisch 0/5
3,0 cm	Bettung aus Baustoffgemisch 0/5
<u>20,0 cm</u>	Frostschuttschicht (FSS)
30,0 cm	

Aufbau Radweg

Bauweise analog. ReStra/RStO, Tafel 4, Zeile 1, Bk10

3,5 cm	Asphaltdeckschicht SMA 8 Hmb
8,5 cm	Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb
8,5 cm	Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb
<u>26,0 cm</u>	Asphalttragschicht AC 22 T Hmb (2-lagig)
46,5 cm	

Aufbau Radweg

Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 6, Zeile 2

7,0 cm	Pflastersteine aus Beton, 25/25 rot bzw. anthrazit
	Fuge aus Baustoffgemisch 0/5
3,0 cm	Bettung aus Baustoffgemisch 0/5
<u>20,0 cm</u>	Frostschuttschicht (FSS)
30,0 cm	

Aufbau Taktile Leitelemente

Bauweise gemäß ReStra/RStO, Tafel 6, Zeile 2

7,0 cm	Noppen-/Rippenplatten 25/25 weiss
	Fuge aus Baustoffgemisch 0/5
3,0 cm	Bettung aus Brechsand-Splitt 0/5
<u>20,0 cm</u>	Frostschuttschicht (FSS)
30,0 cm	

Aufbau Grünflächen

<u>25,0 cm</u>	Oberboden mit Rasenansaat
25,0 cm	

Der **Wasserlauf** im Bereich der Fahrbahn wird in einer Breite von 30 cm hergestellt.



Aufbau Wasserlauf Fahrbahn

Bauweise analog Aufbau Fahrbahn

3,0 cm	Asphaltdeckschicht MA 8 S Hmb
8,5 cm	Asphaltbinderschicht AC 16 B Hmb
26,0 cm	Asphalttragschicht AC 22 T Hmb (2-lagig)
<hr/>	
37,5 cm	

Die Querneigungen in der Fahrbahn und in den Nebenflächen richten sich nach den Vorgaben der ReStra sowie an die zu berücksichtigenden Zwangspunkte, die aus dem Bestand hervorgehen (wie z.B. Baumscheiben, Grundstückszufahrten, Anschlussbereiche, Bauanfang/ -ende).

Entwässerung Radweg

Entwässerungsrinne (b = 0,30 m) aus Muldenformsteinen 33/30 cm
auf 24-28 cm Fundament aus Beton C 20/25

Randbefassung Fahrbahn / Bushaltestellen

Hochbordstein aus Naturstein 12/15 x 25 cm
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 20/25

Klebebordstein aus Beton 12/15 x 11 cm
auf 10 mm Klebematerial

Klebebordstein Einfahrtsschwelle aus Beton 30 x 4/11 cm
auf 10 mm Klebematerial

Randbefassung Überfahrten für Kfz > 3,5 t (Wabensteinpflaster)

Tiefbordstein aus Beton 10 x 25 cm
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 16/20

Randbefassung Überfahrten für Kfz ≤ 3,5 t (Großsteinpflaster aus Naturstein)

Tiefbordstein aus Naturstein 12 x 25 cm
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 16/20

Randbefassung Parkstreifen (Großsteinpflaster aus Naturstein)

Hochbordstein aus Naturstein 12/15 x 25 cm
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 20/25

Tiefbordstein aus Naturstein 12 x 25 cm
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 16/20

Randbefassung Radweg

Rundbordstein aus Beton 15 x 22 cm
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 20/25

Randbefassung Gehweg / Grünflächen

Tiefbordstein aus Beton 8 x 20 cm
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 16/20

Straßenentwässerung

Die Trummen im Plangebiet sind zu erneuern. Teile der vorhandenen Trummenanschlussleitungen werden erneuert und es sind neue Leitungen herzustellen. Neue Entwässerungsleitungen sind aus Kunststoffrohren DN 150 aus Polypropylen (PP) gem. DIN EN 14758 1 herzustellen.



4 Planungsrechtliche Grundlagen

4.1 Bebauungsplan

Die Maßnahme findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien und innerhalb des Straßengrundstückes statt.

Im Planungsbereich gilt für die anliegenden Flächen folgendes Planungsrecht:

Bebauungsplan	festgestellt am
Othmarschen 2	29.03.1963
Othmarschen 3	18.06.1963
Othmarschen 10	06.02.1990

4.2 Planfeststellung

Ein Planfeststellungsverfahren ist nicht erforderlich. Das Baurecht soll über die vorliegende Kenntnisnahmeverschickung erlangt werden.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Entfällt

5.2 Kosten und Finanzierung/ Haushaltstitel

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

5.3 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.



5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Straßen - S 2 – Planung Infrastruktur Individualverkehr, Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH).

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Bauausführung ist für das Frühjahr 2023 geplant.

5.6 Auswirkungen durch die Baumaßnahme

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

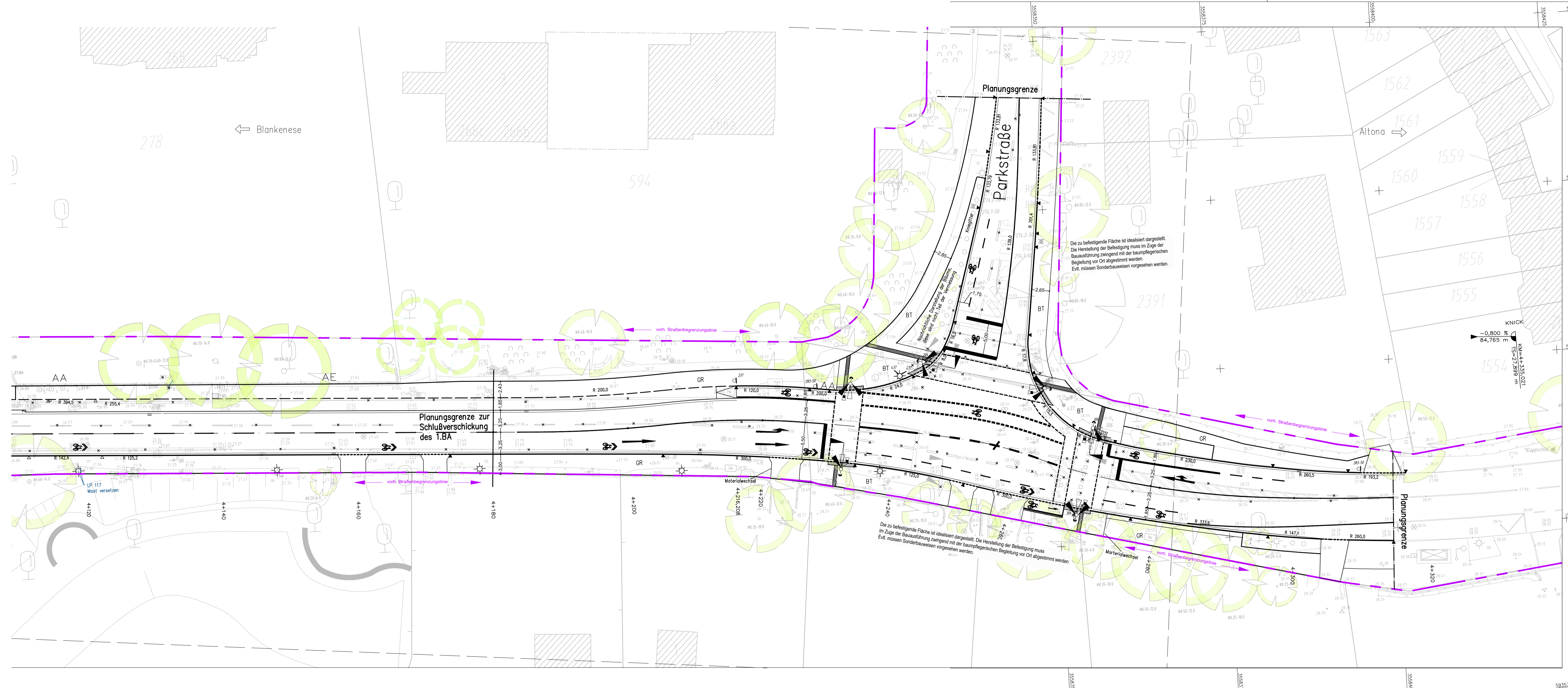
Zwar werden, dort wo es aufgrund der örtlichen Verhältnisse möglich ist, überwiegend Radfahrstreifen angelegt. Dabei werden jedoch die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen auf die geringstmögliche Breite verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt. Die Anlage von Radfahrstreifen hat zudem die Folge, dass die Kfz-Fahrstreifen in die Mitte der Fahrbahn gerückt und insofern von der vorhandenen Bebauung weggerückt werden.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird in der vorliegenden Baumaßnahme bei der Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet werden. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärminderung von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Darüber hinaus lässt sich erfahrungsgemäß durch die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und Schachtab sackungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

Aufgestellt: LSBG, S2

Datum: 14.10.2022

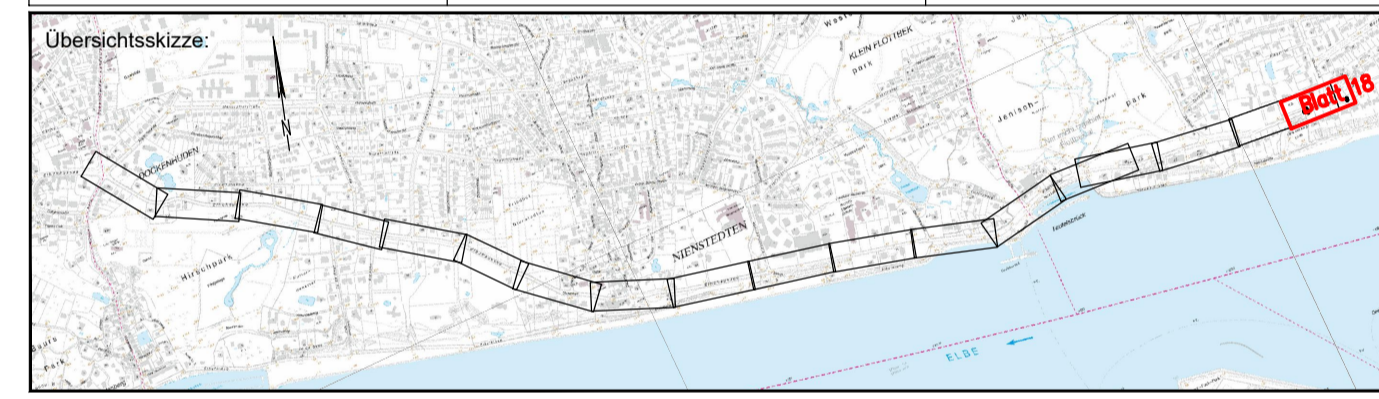
Unterschrift: gez. 



- Zeichenerklärung**
- gepl. Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt Asphalt
 - gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen Großpflaster
 - gepl. Radweg Asphalt
 - gepl. Gehweg bzw. Hochbänke Grand
 - gepl. Gehweg bzw. Wartefläche Platten aus Beton, grau
 - gepl. Bushaltestelle Beton
 - gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen
 - Geländeangepassung an Bestand
 - gepl. Böschung
- taktile Bodenindikatoren**
- bei Querungsstellen:
 - Richtfeld (RF) (0,50 m tief)
 - Sperrfeld (SF) (0,50 m tief)
 - Auffindestreifen (AF) (0,50 m breit)
 - Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
 - Begrenzungsstreifen (BS) (0,25 m breit)
 - bei Haltestellen:
 - Auffindestreifen (AF) (0,50 m breit)
 - Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
- gepl. Wasserlauf (Gussasphalt)
 - gepl. Entwässerungsrinne
 - gepl. Hochbord
 - gepl. Hochbord abgesenkt
 - gepl. Flachbord
 - gepl. Abgrenzung NF
 - gepl. Tiefbord
 - gepl. Rundbord
 - gepl. Kleb bord
 - gepl. Einfahrtsschwelle
 - vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
 - vorh. / gepl. Hecke
 - vorh. / gepl. Mauer
 - vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
 - vorh. / gepl. Beleuchtung
 - vorh. / gepl. Beschilderung
 - vorh. / gepl. Trumme
 - vorh. / gepl. Poller
 - vorh. / zu versetzen Zaun
 - vorh. Baum
 - Baumfällung
 - 01-01** Konfliktpunkte Landschaftsplanung
 - vorh. Straßenbegrenzungslinie
 - Straßenbegrenzungslinie nach B.-Plan

Hinweis zu den Straßenbegrenzungslinien:
Die Straßenbegrenzungslinien gem. B-Plan wurden grafisch aus eingescanteten B-Plänen übernommen. Die dargestellte Lage ist ungenau.

Höhensystem:	DHHN92 (HS 160)	Koordinatensystem:	ETRS89 GK, Lagestatus 320
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Elbchausee	LG V S1	Juli 2018	



INROS LACKNER SE. Hotelplatz 18 22766 Hamburg Tel. 040 30 68 33 0 Fax 040 30 68 33 89	Datum	Zeichen
	bearbeitet	11/2021
	gezeichnet	11/2021
	geprüft	11/2021
	freigegeben	11/2021
2015-0318-VTL-18		Plangröße: 0,42 m x 1,35 m = 0,57 m²

Index	Änderungen und Ergänzungen	Aufgestellt	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Stadtstraßen
Planung - S2 -

Baumaßnahme:	Grundinstandsetzung Elbchausee	Bearbeitet:	- S 2 -
Teilbaumaßnahme:	1. Planungsabschnitt Elbchausee von Manteuffelstraße bis Parkstraße	gez.	
Planinhalt:	Lageplan Blatt 18	Datum	-
Zeichnungs-Nr.:	18/11688-04-18	Aufgestellt:	- S2 / PL -
Maßstab:	1 : 250	gez.	
		Datum	-
		Freigegeben:	- S 20 / TL -
		gez.	
		Datum	-