Sehr geehrte Damen und Herren,

die beiliegende Verkehrsplanung der Maßnahme

Grundinstandsetzung Elbchaussee zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße

wird hiermit **geändert schlussverschickt**.

Dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht (Anlage 2) sind die Anpassungen gegenüber der Schlussverschickung in **fett** und den Lageplänen (Anlage 4) entsprechend die Rahmenbedingungen, Grundlagen sowie technischen Details der vorliegend **geänderten** Planung zu entnehmen. Der Abwägungsvermerk der Schlussverschickung vom 14.07.2020 wurde nicht geändert und liegt daher dieser Verschickung nicht bei.

Die Straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen für die Strecken von Manteuffelstraße bis Baron-Voght-Straße vom 15.01.2021 und von Baron-Voght-Straße bis Parkstraße vom 26.01.2021 liegen vor. Die Straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen für die signalisierten Knotenpunkte liegen ebenfalls vor.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Aufgabenbereich 269.

Entwurfs- und Baudienststelle ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), Geschäftsbereich Straßen, Fachbereich Planung Infrastruktur Individualverkehr- S2 bzw. Fachbereich Baudurchführung - S3.

Die Realisierung ist für das Jahr 2021 - 2024 vorgesehen.

gez. Voigt
…….
[redacted] Voigt

Anlagen:

1. entfällt
2. Erläuterungsbericht
3. Übersichtsplan Maßstab 1 : 5.000 Zeichnungs-Nr.: 18/12874-02-01
4. Lagepläne Maßstab 1 : 250 Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-01 bis 18/12874-04-17

PSP: 12874 / 11688

Baumaßnahme: **Grundinstandsetzung Elbchaussee**

Teilbaumaßnahme: **1. Bauabschnitt:**
Elbchaussee von Manteuffelstraße bis vor die Parkstraße

ERLÄUTERUNGSBERICHT
ZUR GEÄNDERTEN SCHLUSSVERSCHICKUNG

INHALTSVERZEICHNIS

1 Allgemeines ... 3
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
1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag ... 4
1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien ... 4
1.5 Änderungen gegenüber der Schlussverschickung vom 14.07.2020 ... 4
2 Planungsrechtliche Grundlagen ... 5
3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage ... 5
3.1 Beschreibung des Bestandes ... 5
3.1.1 Fahrbahn ... 6
3.1.2 Nebenflächen ... 6
3.1.3 Verkehrsbelastung ... 7
3.1.4 Unfallzahlen ... 8
3.1.5 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 9
3.1.6 ÖPNV ... 9
3.1.7 Fußgänger- und Radverkehr ... 10
3.1.8 Barrierefreiheit ... 10
3.1.9 MIV ... 10
3.1.10 Öffentliche Beleuchtung ... 10
3.1.11 Straßenbegleitgrün ... 11
3.1.12 Ruhender Verkehr ... 11
3.1.13 Entwässerung ... 11
3.1.14 Ausstattung ... 11
3.1.15 Versorgungsleitungen ... 11
3.1.16 Bahnanlagen ... 12
3.1.17 Bauwerke ... 12
3.1.18 Sondernutzung ... 12

3.2 Rahmenbedingungen ... 13
3.2.1 Umweltverträglichkeit ... 13
3.2.2 Boden- / Asphaltgutachten ... 13
3.2.3 Grundwasser ... 14
3.2.4 Kampfmittel ... 14

4 Variantenuntersuchung ... 15

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante ... 18

5.1 Allgemeines ... 18
5.2 Einzelheiten der Planung ... 19
5.2.1 Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte ... 19
5.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 24
5.2.3 ÖPNV ... 24
5.2.4 Fußgänger- und Radverkehr ... 25
5.2.5 Barrierefreiheit ... 26
5.2.6 MIV ... 26
5.2.7 Öffentliche Beleuchtung ... 27
5.2.8 Straßenbegleitgrün ... 27
5.2.9 Ruhender Verkehr ... 27
5.2.10 Entwässerung ... 27
5.2.11 Ausstattung ... 28
5.2.12 Versorgungsleitungen ... 28
5.2.13 Bauwerke ... 29
5.2.14 Baustoffe / Aufbau ... 29

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung ... 34

6.1 Wirtschaftlichkeit ... 34
6.2 Finanzierung ... 35

7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme ... 35

7.1 Auswirkungen auf Immissionen ... 35
7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen ... 36
7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld ... 36
7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft ... 36
7.5 Anlagevermögen ... 36

8 Grunderwerb ... 37

Anlage 1 - Baumbilanz
Anlage 2 - Parkraumbilanz
Anlage 3 - Konfliktpunkte Landschaftsplanung

1 Allgemeines

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

Die Einzelmaßnahme Grundinstandsetzung (GI) Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Palmaille wird in einem 1. Bauabschnitt in Kooperation mit den städtischen Baulastträgern Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg und Gasnetz Hamburg (InfraCrew) umgesetzt.

Die vorliegende Planung umfasst den 1. Bauabschnitt von der Manteuffelstraße bis vor die Parkstraße.

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 im Stadtteil Nienstedten, teilweise auch im Stadtteil Othmarschen, im Bezirksamtsbereich Altona.

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.

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

Im Planungsgebiet sind derzeit überwiegend keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Einzig im Bereich Teufelsbrück 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 baulich in einem schlechten Zustand. Die Asphaltoberfläche ist geprägt durch Netzrisse und Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische 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 Kabeln 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 sollen sowohl die Radverkehrsinfrastruktur deutlich verbessert werden als auch sichere Verkehrsanlagen für alle anderen Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

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 Baudurchführung (S3) im Auftrag der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Amt für Verkehr und Straßenwesen im Zuge der Bauprogramme zum Projektpaket „Fuß- und Radverkehr“ sowie “Erhaltungsmanagement Straßen” als Realisierungsträger. Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus dem Aufgabenbereich 269.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Mit der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 17.12.2013 (Drs. 20/10333) hat der Senat über die Einführung eines Erhaltungsmanagementsystems für die Hamburgischen Hauptverkehrsstraßen berichtet. Ziele dieses Erhaltungsmanagementsystems sind die systematische Erfassung und Bewertung des Straßenzustands, die Entwicklung von Bauprogrammen, sowie die Planung und Durchführung von Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen zur langfristigen Sicherung und Verbesserung des Straßenzustands.

1.5 Änderungen gegenüber der Schlussverschickung vom 14.07.2020

Vor dem Hintergrund der Mobilitätswende wurde die Planung zur weiteren Verbesserung der Radverkehrssituation erneut angepasst.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien und fast ausschließlich 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
Othmarschen 2	29.03.1963
Othmarschen 34	03.11.2010
Othmarschen 35	20.01.2015

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Der Planungsabschnitt beginnt im Westen am Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße und endet im Osten kurz nach der Baron-Voght-Straße im Bereich des Fußgängerüberweges 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 überplanten Straßenabschnittes beträgt ca. 4.111 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 Fahrstreifen 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 Parkstraße 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 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 wurden 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. Östlich Teufelsbrück bis vor die Parkstraße ist nur auf der Südseite ein Gehweg angelegt. Diese weist Breiten von ca. 2,50 m auf. Bis zur Holztwiete ist er plattiert, dann bis zur Parkstraße lediglich mit Grand befestigt.

Die vorhandenen Überfahrten zu den Grundstücken sind überwiegend mit Großpflaster befestigt, teilweise mit Kleinpflaster oder Wabensteinen.

3.1.3 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung wurde im Rahmen der Planung ermittelt. Bei Zählungen im Jahr 2019 betrug die ermittelte tägliche Kfz-Verkehrsstärke **im Querschnitt** 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 betrachtet 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
4	Baron-Voght-Straße / Elbchaussee Zählstelle: 6259	Holztwiete / Elbchaussee Zählstelle: 7350
5	Holztwiete / Elbchaussee Zählstelle: 7350	Parkstraße / Elbchaussee Zählstelle: 6349

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

	DTV_w	SV-Anteil	Spitzenstunden
	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/h]
Abschnitt 1	21.001	2,0	1.394 bis 1.606
Abschnitt 2	20.879	3,0	1.575 bis 1.608
Abschnitt 3	23.602	2,6	1.642 bis 1.674
Abschnitt 4	25.942	3,2	1.906 bis 1.922
Abschnitt 5	25.408	3,7	1.946 bis 1.964

Aufgrund der Abweichung zu älteren Zähldaten wurde im Zuge der Planung die Plausibilität der ermittelten Verkehrsstärken in Frage gestellt. Bei den Zählwerten handelt es sich um den Tagesverkehr, welcher aufgrund tagesspezifischer Ereignisse vom durchschnittlichen Verkehr abweichen kann. Es handelt sich hierbei ausdrücklich nicht um den DTV oder DTVw.

Nach erneuter Prüfung durch die BWVI sind die Zählwerte der o. g. Zählstellen plausibel. Auch im Vergleich zu dem langjährigen Mittel der angrenzenden jährlichen Zählstellen weisen die Zählergebnisse keine Auffälligkeiten auf.

Im Stadtgebiet Hamburgs sind an verschiedenen Hauptverkehrsstraßen Dauerzählstellen in Betrieb. Anhand der Messungen über 365 Tage im Jahr können die Jahresdurchschnittswerte ermittelt werden sowie für jeden einzelnen Tag im Jahr die Abweichungen zu diesem Durchschnittswert (Wochentags- und Jahresgangfaktoren). Im Zuge der erneuten Plausibilitätsprüfung ergab sich, dass der Zählmonat keine auffälligen Differenzen im Vergleich zu anderen Monaten aufweist.

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 in diesem Zeitraum 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 Schwerverletzen (Kategorie 2) und 21 Unfälle mit schwerem Sachschaden (Kategorie 4). Es gab keinen Unfall mit getöteten Personen (Kategorie1).

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. Bauabschnitt der Elbchaussee (Manteuffelstraße bis Parkstraße) als Unfallhäufungsstellen (UHS) registriert:

- Bereich zwischen In de Bost und Eichendorffstraße
- Knoten Elbchaussee / Sieberlingstraße
- Knoten Elbchaussee / Holztwiete
-

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
- Einmündung Elbchaussee / Holztwiete
-

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

3.1.6 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)

Buslinien, die nicht die Elbchaussee, sondern z. B. nur den Knoten Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße befahren, werden hier nicht aufgeführt.

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
- Haltestelle Holztwiete - Buskap Fahrtrichtung stadteinwärts, Busbucht stadtauswärts

3.1.7 Fußgänger- und Radverkehr

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 zu geringe Breiten aufweisen.

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 fahren.

Im Bereich Teufelsbrück sowie Hans-Leip-Ufer wird der Radverkehr in den südlichen Nebenflächen auf einem Zweirichtungsradweg geführt.

Ab Teufelsbrück bis zur Parkstraße wird der Radverkehr 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.

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 Parkstände gegenüber der Hausnummer 322a bis 322c sind als Taxiparkstände und als Behindertenparkplatz ausgewiesen.

3.1.13 Entwässerung

Die Entwässerung der Elbchaussee erfolgt beidseitig über am Fahrbahnrand vorhandene Trummen mit Vorflut zu dem vorhandenen Misch-/Regenwassersiel 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 – 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. Die Leitungstrassenplanung erfolgte parallel zur Planung und ist bereits abgeschlossen. Eine Trassenanweisung der Leitungstrassen liegt vor.

3.1.16 Bahnanlagen

Im Planungsbereich befinden sich keine aktiven Bahnanlagen sowie historische Gleisanlagen.

3.1.17 Bauwerke

Im Planungsbereich befinden sich folgende Bauwerke:

- IBwNr. 1457 Fußgängerunterführung Elbchaussee
- IBwNr St169 Stützwand als Massivwand ggü. Elbchaussee Nr.388

3.1.18 Sondernutzung

Im Zuge der Zweitverschickung wurde für den Planungsbereich die Sondernutzung bei den Bezirken abgefragt. Mit den eingegangenen Stellungnahmen wurden keine Angaben gemacht.

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.

3.2 Rahmenbedingungen

Folgende Rahmenbedingungen wurden zur Bearbeitung des Vorhabens identifiziert:

- Der Umbau ist ab 2021 vorgesehen und dauert voraussichtlich drei Jahre.
- Die Dringlichkeit des Baubeginns resultiert vor allem aus dem Sanierungsbedarf der Trinkwasserleitung DN 850 von Hamburg Wasser.
- Der Verkehr auf der Elbchaussee soll insgesamt für alle Verkehrsteilnehmer besser geordnet werden.
- Die Straße hat einen deutlichen Sanierungsbedarf (ZEB 2016).
- Die Förderung des Radverkehrs ist wichtig, prioritär ist jedoch das Erhaltungsmanagement im Zuge der Sanierung der TW-Transportleitung.
- Die Elbchaussee muss leistungsfähig bleiben, weil sie eine hohe Bedeutung für das übergeordnete Netz hat.
- Parkraum wird in der Elbchaussee an vielen Stellen benötigt.
- Die Elbchaussee ist im Radverkehrskonzept Altona nicht mit aufgenommen worden. Die Radfahrer fahren entweder über das „Hans-Leip-Ufer“ an der Elbe oder über parallele Straßenzüge, z.B. die Bernadottestraße.
- Vorhandene und erforderliche Ladezonen sind zu berücksichtigen. Ebenso das bauliche Verhindern von illegalem Parken auf der gesamten Länge.
- Die politische Brisanz des Vorhabens aufgrund Ihrer Lage/Bekanntheit und Wahrnehmung im Allgemeinen.

3.2.1 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 (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.

3.2.2 Boden- / Asphaltgutachten

Für den Bauabschnitt 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 Bohrkerne 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.

3.2.3 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.

3.2.4 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 in einigen Planungsabschnitten der Verdacht auf Bombenblindgänger und Verdacht auf vergrabene Kampfmittel.

In folgenden Bereichen besteht ein allgemeiner Hinweis auf Bombenblindgängerverdacht:

- 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
- Bereich Teufelsbrück zwischen Flurstück 327 und 771, in Busfahrbahn- und - wartefläche

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

4 Variantenuntersuchung

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 für die einzelnen Abschnitte folgende Ausbauquerschnitte für die 1. Verschickung festgelegt:

- Vorzugsvariante Manteuffelstraße bis Teufelbrück

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

- 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 Manteuffelstraße bis Teufelsbrück konnte vor allem aufgrund der Fahrstreifenbreiten keine Genehmigung erfolgen. Daraufhin wurden unter Hinzuziehung von der BIS weitere Abstimmungsgespräche geführt und sich einvernehmlich auf die folgenden Varianten/Querschnitte geeinigt:

- Bereich Manteuffelstraße bis Hasselmannstraße

  Schutzstreifen nördlich,
  südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen und Gehweg

- Bereich Hasselmannstraße bis Sieberlingstraße (Hotel Louis C.Jacob)

  Radfahrer im Mischverkehr
  südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen und Gehweg

- Bereich Sieberlingstraße bis Christian-F.-Hansen-Straße (Teufelsbrück)

  Schutzstreifen beidseitig
  südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen und Gehweg

- Bereich östlich Teufelsbrück bis Holztwiete

  Radfahrstreifen südlich (wegen Steigungsstrecke)
  südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen und Gehweg

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 ca. 80 Bäumen notwendig. Dies wurde daher nicht weiterverfolgt und mit den o. g. Festlegungen die Planung der 2. Verschickung entwickelt und verschickt.

Aus der Abwägung der schriftlichen Stellungnahmen zur 2.Verschickung und dem Abwägungstermin am 23.01.2020 wurde die Planung aufgestellt und schlussverschickt.

Aufgrund der Drucksache 22/106 „Einigung der Bürgerschaft mit Volksinitiative Radentscheid“ und der Anregung durch die neue Behördenleitung wurde die schlussverschickte Planung im Nachgang noch einmal überarbeitet und angepasst.

Im Wesentlichen wurden die folgenden drei Änderungen ergänzt:

1. **Kopenhagener Radwege (vorher Radfahrstreifen)**
2. **Piktogrammkette aus Sharrows**
3. **Anpassung Radverkehrsführung im Knoten Baron-Voght-Straße/Elbchaussee**

Diese werden im Folgenden beschrieben.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

5.1 Allgemeines

Die Fahrbahnen und Nebenanlagen der Elbchaussee werden grundhaft instandgesetzt. **Aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse sieht das Konzept der gewählten Ausführungsvariante vor, den Fußgängerverkehr durchgängig auf der Südseite auf einem von der Breite her barrierefreien Gehweg zu führen.**

Der Radverkehr wird überwiegend jeweils auf der einen Seite gesichert auf einem so genannten Kopenhagener Radweg geführt. Dieser ersetzt in den entsprechenden Bereichen den dort bisher vorgesehen Radfahrstreifen.

Kopenhagener Radwege zeichnen sich durch eine bauliche Trennung sowohl vom Kfz-Verkehr, als auch vom Fußverkehr aus. Die Trennung zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr erfolgt in der vorliegenden Planung durch ein Hochbord mit einer Ansicht von 8 bis 9 cm. Die Trennung zwischen Radverkehr und Fußverkehr erfolgt durch ein Rundbord mit einer Ansicht von 3 bis 4 cm.

Auf der jeweils anderen Seite wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr geführt.
Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr wird durch eine Piktogrammkette aus Sharrows verdeutlicht. Diese soll allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern darauf hinweisen, dass Radfahrende hier auf der Fahrbahn fahren.
Bei einem „Sharrow“, der Begriff setzt sich aus den beiden Wortstämmen „share“ wie Teilen und „arrow“ wie (Richtungs)Pfeil zusammen, handelt es sich um ein Fahrradpiktogramm mit einem darüber liegendem Doppelpfeil.

Einzig im Bereich Teufelsbrück wird es auf der anderen Seite des Kopenhagener Radwegs einen eigenständigen Radweg geben und im Bereich zwischen Sieberlingstraße und Hasselmannstraße bei Tempo 30 eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.

Der Übersicht halber werden die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs tabellarisch dargestellt (Änderungen gegenüber der Schlussverschickung **fett**).

Bereich	Nordseite (stadtauswärts)	Südseite (stadteinwärts)
Manteuffelstraße bis Eichendorffstraße	Schutzstreifen	**Mischverkehr mit Piktogrammkette aus Sharrows**
Eichendorffstraße bis Winckelmannstraße	Schutzstreifen	**Mischverkehr mit Piktogrammkette aus Sharrows**
Winckelmannstraße bis Hasselmannstraße	Schutzstreifen	**Mischverkehr mit Piktogrammkette aus Sharrows**

Hasselmannstraße bis Sieberlingstraße	**Mischverkehr Tempo 30**	**Mischverkehr Tempo 30 mit Piktogramm-kette aus Sharrows**
Sieberlingstraße bis Elbchloßstraße	**Kopenhagener Radweg**	**Mischverkehr mit Pikto-grammkette aus Sharrows**
Elbchloßstraße bis Christian-F.-Hansen-Straße	**Kopenhagener Radweg**	**Mischverkehr mit Pikto-grammkette aus Sharrows**
Christian-F.-Hansen-Straße bis Baron-Voght-Straße	**Kopenhagener Radweg**	Radweg
Baron-Voght-Straße bis Fußgängerüberweg Jenisch-park/Teufelsbrück	**Kopenhagener Radweg**	Radweg
Fußgängerüberweg Jenisch-park/Teufelsbrück bis Holztwiete	**Mischverkehr mit Pikto-grammkette aus Sharrows**	**Kopenhagener Radweg**
Holztwiete bis vor die Parkstraße	**Kopenhagener Radweg**	**Mischverkehr mit Pikto-grammkette aus Sharrows**

Die Bushaltestellen werden soweit möglich ReStra - gerecht neu hergestellt.

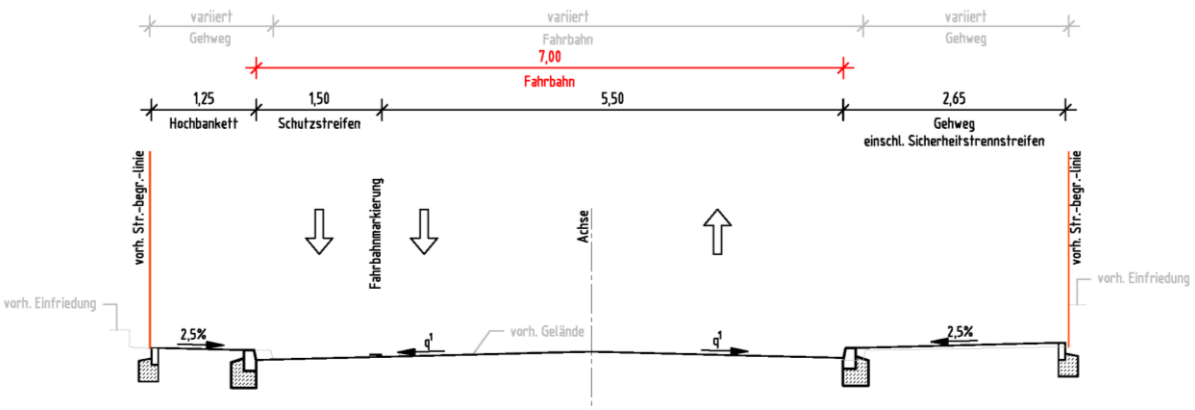
5.2 Einzelheiten der Planung

5.2.1 Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte

Im Planungsgebiet werden für den Straßenraum folgende Querschnitte definiert:

Station 0+006 bis 0+874,5
Bereich Manteuffelstraße bis Eichendorffstraße

Kfz-Verkehr Spitzenstunde (variierend):1.394 – 1.606 Kfz/h
Schwerverkehr am Tag: 409 – 466 Fzg



Die Kernfahrbahn wird in einer Breite von 5,50 m ohne Mittelmarkierung vorgesehen. An der Fahrbahn schließt auf der Nordseite (stadtauswärts) ein 1,50 m breiter Schutzstreifen an. Das an den Schutzstreifen angrenzende Hochbankett ist 1,25 m breit.

Daran schließt an die Fahrbahn eine 2,65 m breite Nebenfläche an. Die südliche Nebenfläche beinhaltet ein 2,00 m breiten Gehweg und einen 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen. Im Bereich von Engstellen, wie z. B. Bäumen, Mauern etc. ergeben sich für den Gehweg geringere Breiten.

Station 0+874,5 bis 1+045
Bereich Eichendorffstraße bis Winckelmannstraße

Verkehrsbelastung analog vorherigem Abschnitt

Die Kernfahrbahn wird auch hier in einer Breite von 5,50 m ohne Mittelmarkierung vorgesehen. An der Fahrbahn schließt auf der Nordseite (stadtauswärts) wie im vorherigen Abschnitt ein 1,50 m breiter Schutzstreifen an. Das an den Schutzstreifen angrenzende Hochbankett ist 1,25 m breit, im Bereich der Bushaltestelle wird ein 2,00 m breiter Gehweg hergestellt. Auf der Südseite schließt an der Fahrbahn ein 1,50 m bzw. 2,00m breiter Schutzstreifen an. Der südliche Gehweg wird wie im Bestand abgesetzt von der Fahrbahn in einer Breite von 2,00 m hergestellt.

Station 1+045 bis 1+568,5
Bereich Winckelmannstraße bis kurz vor Hasselmannstraße

Verkehrsbelastung und Querschnittsgestaltung analog Bereich Manteuffelstraße bis Eichendorffstraße (Station 0+006 bis 0+874,5).

Die Querschnittsgestaltung von Station 1+045 bis 1+568,5 erfolgt analog dem Bereich Manteuffelstraße bis Eichendorffstraße (Station 0+044 bis 0+874,5).

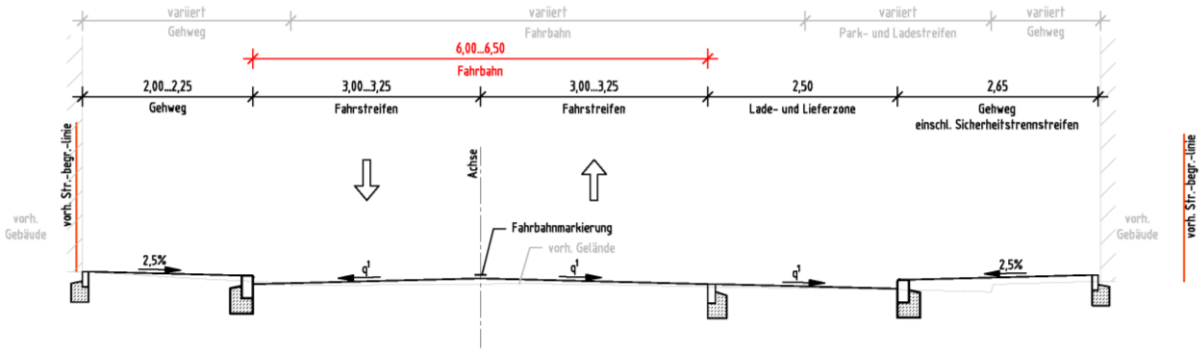
Station 1+568,5 bis 1+917
Bereich kurz vor Hasselmannstraße bis hinter Sieberlingstraße

Kfz-Verkehr Spitzenstunde (variierend):1.394 – 1.575 Kfz/h
Schwerverkehr am Tag: 466 – 633 Fzg

Aufgrund der durch die anliegende Bebauung vorliegenden Gegebenheiten (enger Querschnitt, Kurvenbereich, Unfallhäufungen am Knoten) wird hier der Radverkehr mit Ausnahme der Übergangsbereiche im Mischverkehr geführt und die Fahrstreifenbreite für beide Fahrtrichtungen auf 3,00 m bzw. 3,25 m festgelegt. Getrennt werden beide Fahrstreifen durch eine Mittelmarkierung.

Um den Anforderungen an den Fußgängerverkehr gerecht zu werden, wird auf der Nordseite (stadtauswärts) ein 2,00 m bis 2,65 m breiter Gehweg einschließlich Sicherheitstrennstreifen hergestellt. Auf der Südseite schließen ein 2,00 m breiter Gehweg und ein 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen an.

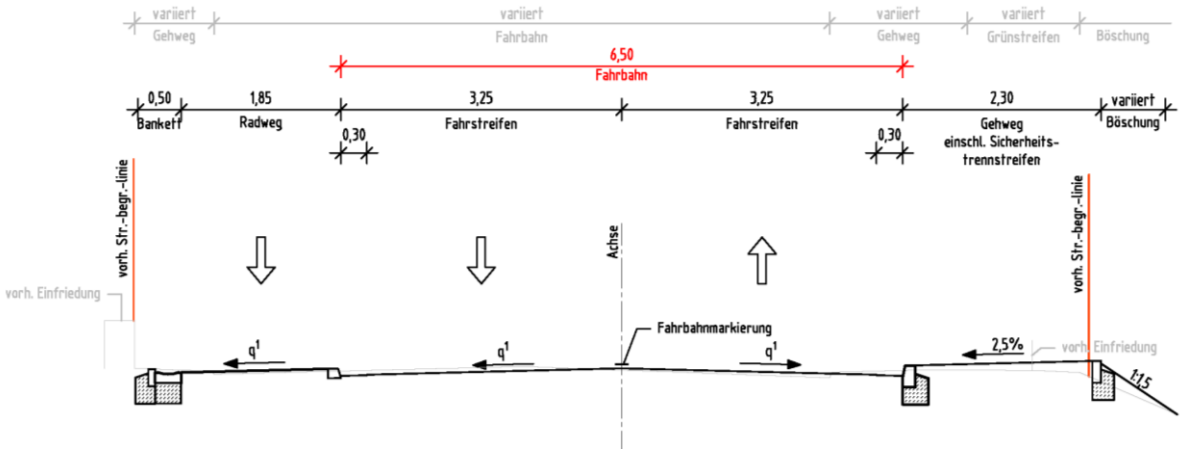
Für den Bereich Hotel Louis C. Jacob ergibt sich aufgrund des begrenzten Straßenraumes und der in diesem Bereich zu erhaltene Lade- und Lieferzone folgender Querschnitt:



In diesem Bereich wird aufgrund des engen Querschnittes, dem vorliegenden Kurvenbereich, des Fußgängeraufkommens und der Unfallhäufungen am Knoten Sieberlingstraße / Elbchaussee eine Tempo-30-Strecke vorgesehen.

Station 1+917 bis 2+807,5
Bereich hinter Sieberlingstraße bis Christian-F.-Hansen-Straße

Kfz-Verkehr Spitzenstunde (variierend):1.575 – 1.608 Kfz/h
Schwerverkehr am Tag: 626 – 633 Fzg

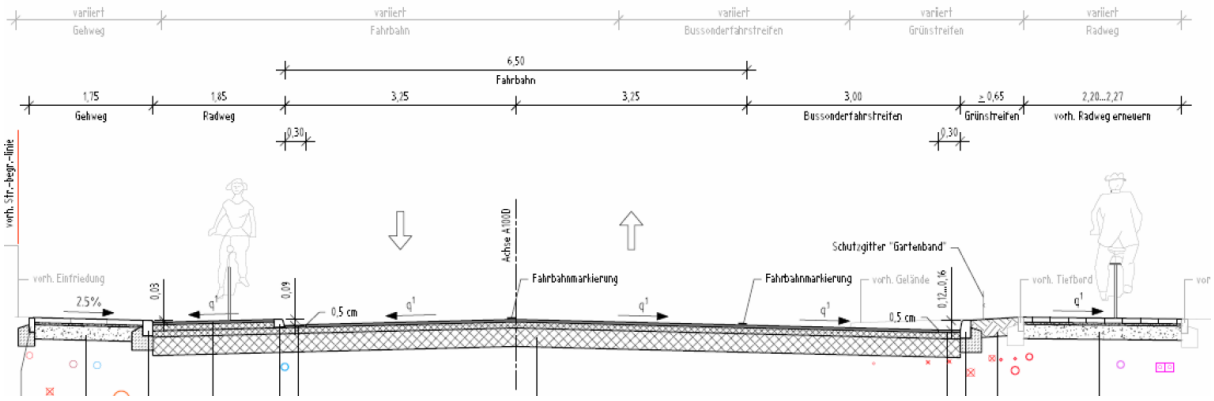


Die Kernfahrbahn wird in einer Breite von 6,50 m mit Mittelmarkierung vorgesehen. An der Fahrbahn schließt auf der Nordseite (stadtauswärts) ein 1,85 m breiter **Kopenhagener Radweg** an. Das an den **Kopenhagener Radweg** angrenzende Bankett/Wasserlauf ist 0,50 m breit. Auf der Südseite schließt an der Fahrbahn eine 2,30

m breite Nebenfläche an. Die südliche Nebenfläche beinhaltet ein 1,65 m breiten Gehweg und einen 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen.

Station 2+807,5 bis 3+417
Bereich Christian-F.-Hansen-Straße bis hinter Baron-Voght-Straße (Teufelsbrück)

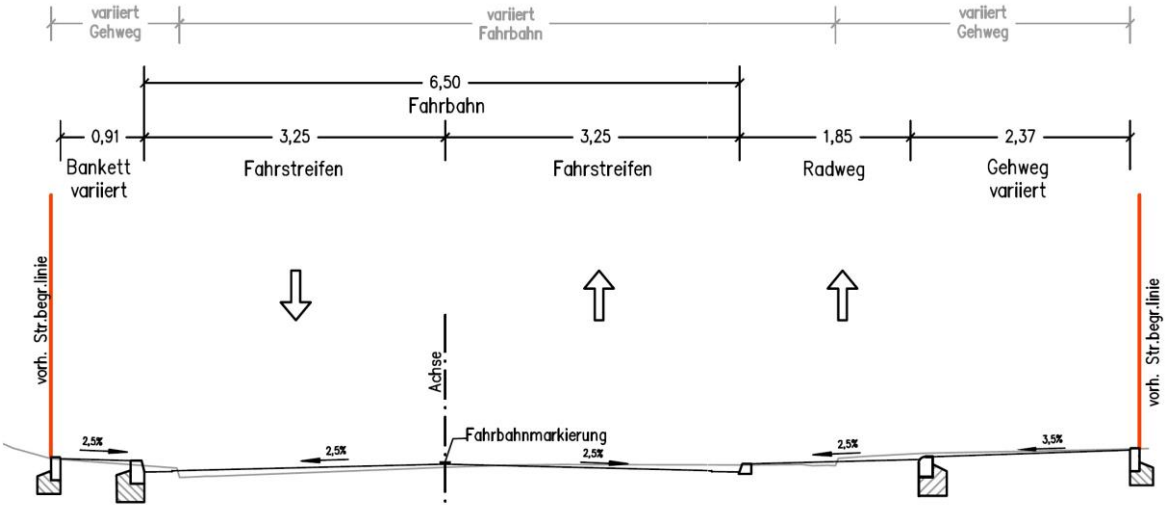
Kfz-Verkehr Spitzenstunde (variierend):1.642 – 1.906 Kfz/h
Schwerverkehr am Tag: 618 – 821 Fzg



Aufgrund der deutlich höheren Verkehrszahlen (Schwerverkehrsanteil fast 1.000 Kfz pro Tag) als in den anderen Abschnitten beträgt die Fahrstreifenbreite je Fahrtrichtung 3,25 m. Auf der Nordseite schließt an den Fahrstreifen ein 1,85 m breiter **Kopenhagener Radweg** an, der sich hier anschließende Gehweg ist 1,75 m breit. Auf der Südseite schließt an den Fahrstreifen ein 3,00 m breiter Bussonderfahrstreifen, ein ca. 0,65 m breiter Grünstreifen und der vorhandene Gehweg an.

Station 3+417 bis 3+830
Bereich Teufelsbrück bis Holztwiete

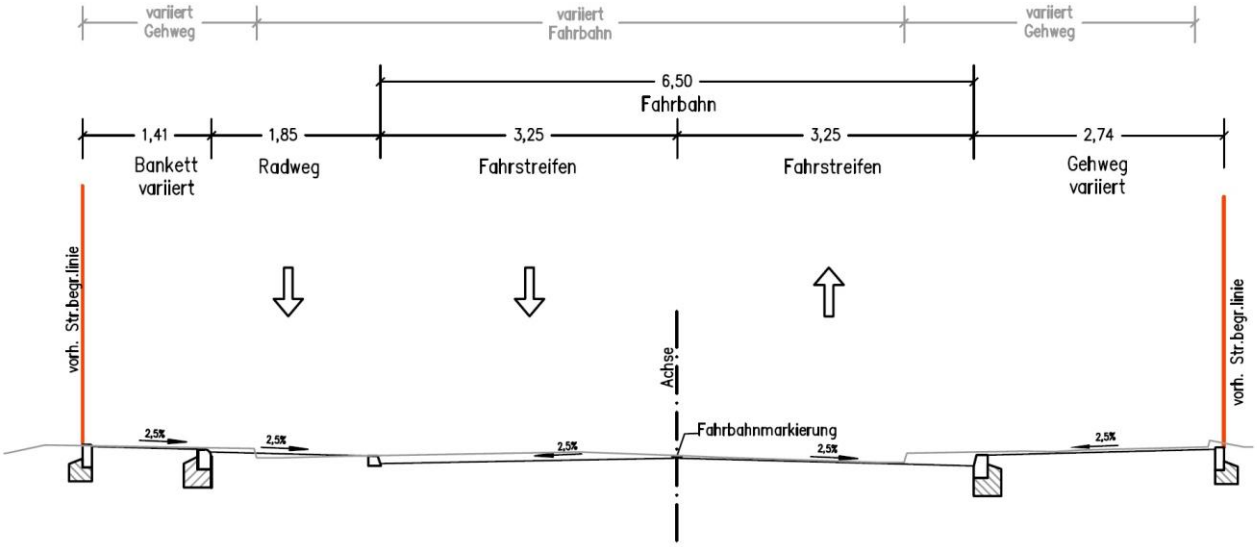
Kfz-Verkehr Spitzenstunde (variierend):1.906 – 1.922 Kfz/h
Schwerverkehr am Tag: 821 – 946 Fzg



Die Kernfahrbahn wird in einer Breite von 6,50 m mit Mittelmarkierung vorgesehen. Auf der Südseite (bergauf) schließt an den Fahrstreifen ein 2,25 m breiter **Kopenhagener Radweg** an, der ab Station 3+508 auf 1,85 m verzogen wird. Der sich hier anschließende Gehweg variiert in der Breite zwischen 2,09 m und 2,65 m. An der Nordseite schließt an den Fahrstreifen (Mischverkehr) ein Hochbankett an, welches zwischen rd. 0,80 m und 1,40 m variiert.

Station 3+830 bis 4+111
Bereich Holztwiete bis kurz vor Parkstraße

Kfz-Verkehr Spitzenstunde (variierend):1.946 – 1.964 Kfz/h
Schwerverkehr am Tag: 948 Fzg.



Die Kernfahrbahn wird in einer Breite von 6,50 m mit Mittelmarkierung vorgesehen. 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 **Kopenhagener Radweg** an. Die sich hier anschließende Nebenfläche variiert in ihrer Breite zwischen rd. 1,00 und 3,50 m.

5.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Knotenpunkte

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

Lichtsignalanlagen

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

Sämtliche Lichtsignalanlagen werden mit akustischer Blindensignalisierung ausgestattet.

Die vorhandenen Fußgängerüberwege werden aufgrund des erhöhten Fußgängerverkehrsaufkommens durch Fußgängersignalanlagen (FLSA) ersetzt. Die hierfür notwendigen Fußgängerverkehrszahlen liegen vor.

Die folgenden vorhandenen Fußgängerüberwege sind betroffen:

- Fußgängerüberweg Stauffenbergstraße
- Fußgängerüberweg zwischen In de Bost und Eichendorffstraße mit Verlegung an die Einmündung Elbchaussee / Eichendorffstraße /
- Fußgängerüberweg Winckelmannstraße
- Fußgängerüberweg hinter der Hasselmannstraße mit Verlegung an die Einmündung Elbchaussee / Hasselmannstraße /
- Fußgängerüberweg zum Jenischpark (zwischen Baron-Voght-Straße und Holztwiete)

5.2.3 ÖPNV

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

Die folgenden Bushaltestellen werden als Bushaltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet:

- Haltestelle Winkelmannstraße, Fahrtrichtung stadtein- und stadtauswärts
- Haltestelle Elbschloßstraße Fahrtrichtung stadtein- und stadtauswärts
- Haltestelle Holztwiete, Fahrtrichtung stadt- und stadtauswärts

Die Haltestelle Sieberlingstraße, Fahrtrichtung stadtein- und stadtauswärts werden

wie im Bestand als Busbuchten 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 Baudurchführung 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 2,30 m bzw. 2,65 m breiten barrierefreien Gehweg geführt.

Die nördlichen Nebenflächen werden wie auch schon im Bestand teilweise sehr schmal, mit einer Breite von 0,50 m bis ca. 2,00 m hergestellt.

Radverkehr

Für den Radfahrer in Fahrtrichtung stadtauswärts ergeben sich von der Parkstraße bis Manteuffelstraße folgende Führungsformen (Radfahrstreifen nur im Bereich von Knoten und Bushaltestellen):

- ca. 205 m **Kopenhagener Radweg**
- ca. 509 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke **mit Piktogrammkette)**
- ca. 175 m **Kopenhagener Radweg**
- ca. 105 m Radfahrstreifen
- ca. 219 m **Kopenhagener Radweg**
- ca. 79 m Radfahrstreifen
- ca. 408 m **Kopenhagener Radweg**
- ca. 129 m Radfahrstreifen
- ca. 357 m **Kopenhagener Radweg**
- ca. 30 m Schutzstreifen
- ca. 318 m Mischverkehr (Tempo 30-Strecke **mit Piktogrammkette**)
- ca. 1562 m Schutzstreifen

In Fahrtrichtung stadteinwärts ergeben sich für den Radfahrer von der Manteuffelstraße bis vor die Parkstraße die folgenden Führungsformen:

- ca. 879 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke **mit Piktogrammkette**)
- ca. 191 m Schutzstreifen
- ca. 492 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke **mit Piktogrammkette**)
- ca. 334 m Mischverkehr (Tempo 30-Strecke **mit Piktogrammkette**)
- ca. 969 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke **mit Piktogrammkette**)
- ca. 528 m Radweg

- ca. 18 m Radfahrstreifen
- ca. 373 m **Kopenhagener Radweg**
- ca. 321 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke **mit Piktogrammkette**)

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 bzw. 18 bzw. 22 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 in der Regel mit 2,5 % angelegt. Zum Anschluss an den Bestand wird die Querneigung des Gehwegs vereinzelt mit minimal 1 % und maximal 5% angelegt.

Die Lichtsignalanlagen werden mit Blindensignalen ausgestattet.

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 2,75 m (ohne Mittelmarkierung) und 3,25 m, die Breiten der Abbiege- und Busfahrstreifen liegen zwischen 3,00 und 3,50 m. 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.

5.2.7 Öffentliche Beleuchtung

Die derzeitige öffentliche Beleuchtung wird im Zuge des 1. Bauabschnittes der Elbchaussee den heutigen Anforderungen und Regelwerken entsprechend angepasst. Es werden zahlreiche 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.

5.2.8 Straßenbegleitgrün

Es ist geplant, nahezu alle vorhandenen Bäume zu erhalten. Lediglich 3 Bäume müssen entfallen (siehe auch Anhang 1 - Baumbilanz). Die Fällung der 2 Bäume im Bereich Elbchausse 439 erfolgt gemäß Abstimmung mit dem Bezirksamt. Hierfür sollen im Planungsraum Ersatzpflanzungen vorgesehen werden. Die genauen Standorte der Ersatzpflanzungen und der Ausgleichsschlüssel werden in der weiteren Planung mit dem Bezirksamt Altona abgestimmt.

Der Baum im Bereich des geplanten Behindertenparkplatzes kann aufgrund der neuen Radwegführung nicht gehalten werden. Hierfür ist eine Neupflanzung vorgesehen.

Des Weiteren sieht die Planung im Bereich der Hasselmannstraße eine Baumneupflanzung vor. Dieser Standort wurde in Abstimmung mit dem Bezirksamt festgelegt.

Die vorliegende Planung wird durch einen Landschaftsarchitekten sowie Baumgutachter begleitet. Die Arbeitsergebnisse sowie die Untersuchungsergebnisse (siehe auch Anhang 3 zum Erläuterungsbericht - Konfliktpunkte Landschaftsplanung) wurden in der Planung berücksichtigt.

Im Zuge der Ausführungsplanung sowie Baudurchführung wird die Maßnahme baumpflegerisch begleitet.

5.2.9 Ruhender Verkehr

Die im Planungsabschnitt vorhandenen Längsparkstände entfallen in Teilbereichen aufgrund der geringen Nachfrage zugunsten eines Schutzstreifens für den Radverkehr.

Insgesamt sieht die Planung 11 Parkstände für den Kfz- und Lieferverkehr vor (siehe auch Anhang 2 zum Erläuterungsbericht - Parkraumbilanz).

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 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 keine Erfordernis einer Behandlung des Straßenabwassers*“.

5.2.11 Ausstattung

Die vorhandene wegweisende Beschilderung wird angepasst. Sie kann in Teilbereichen entfallen, wird teils erhalten bzw. teilweise wieder versetzt eingebaut. Die Anpassungen der wegeweisenden Beschilderung wurden mit VD abgestimmt.

Weitere Ausstattungsgegenstände, welche sich im überplanten Bereich befinden, wurden an den aktuellen Planstand angepasst. Hierbei sind an einigen Stellen Fahrgastunterstände, Info- / und Werbetafeln und Sitzbänke zu versetzen oder neu herzustellen. Ebenfalls werden Fußgängerschutzgitter, Schutzgitter „Gartenband“, Poller und Zäune entfernt, entsprechend versetzt oder neu hergestellt.

Die Notwendigkeit der vorhandenen und auch zusätzlichen Ausstattung wurde entsprechend abgestimmt.

5.2.12 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.

5.2.13 Bauwerke

Das sich im Planungsbereich befindliche Bauwerke IBwNr. 1457 (Fußgängerunterführung Elbchaussee) und IBwNr St169 (Stützwand als Massivwand ggü. Elbchaussee Nr.388) müssen nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erneuert oder saniert werden, werden aber bei der weiteren Planung und Bauausführung berücksichtigt und falls erforderlich geschützt.

5.2.14 Baustoffe / Aufbau

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.
25,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
60,0 cm	

Aufbau Parkstände für Kfz ≤ 3,5 t
Bauweise gemäß ReStra/RStO, Tafel 3, Zeile 1, Bk0,3

8,0 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
15,0 cm	Schottertragschicht 0/32, 0/45 gem. ZTV/St-Hmb.
33,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
60,0 cm	

Aufbau Haltestelle am Fahrbahnrand
Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 2, Zeile 3.2, Bk10

27,0 cm	frühhochfester Straßenbeton mit Fließmittel gem. ZTV/St-Hmb.
20,0 cm	Schottertragschicht 0/32, 0/45 gem. ZTV/St-Hmb.
23,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
70,0 cm	

Aufbau Busbucht
Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 2, Zeile 3.2, Bk1,8

24,0 cm	frühhochfester Straßenbeton mit Fließmittel gem. ZTV/St-Hmb.
20,0 cm	Schottertragschicht 0/32, 0/45 gem. ZTV/St-Hmb.
26,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
70,0 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
20,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
30,0 cm	

Aufbau Gehweg / Hochbankett
Bauweise gem. ReStra/RStO, Tafel 6, Zeile 2

4,0 cm	Deckschicht ohne Bindemittel (DoB)
26,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
30,0 cm	

Aufbau Gehweg/Wartefläche
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
20,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
30,0 cm	

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

8,0 cm	Pflasterklinker, vorh. Format gelb bzw. anthrazit
	Fuge aus Baustoffgemisch 0/5
4,0 cm	Bettung aus Baustoffgemisch 0/5
18,0 cm	Frostschutzschicht (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
26,0 cm	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
20,0 cm	Frostschutzschicht (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
20,0 cm	Frostschutzschicht (FSS)
30,0 cm	

Aufbau Grünflächen

	Rasenansaat
25,0 cm	Oberboden
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)
37,5 cm	

Die Querneigungen in der Fahrbahn und in den Nebenflächen richten sich nach den Vorgaben der ReStra sowie an die zu berücksichtigen 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

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

Kasseler Sonderbord aus Beton, (Ansichtshöhe 16 cm)
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 20/25

Kasseler Sonderbord aus Beton, (Ansichtshöhe 18 cm)
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 20/25

Kasseler Sonderbord Plus aus Beton (Ansichtshöhe 22 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 Einfahrtschwelle aus Beton 30 x 4/11 cm
auf 10 mm Klebematerial

Randeinfassung 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

Randeinfassung 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

Randeinfassung 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

Randeinfassung Parkstreifen (Wabensteinpflaster)
Hochbordstein aus Naturstein 12/15 x 25 cm
auf 20 cm Fundament mit 15 cm Rückenstütze aus Beton C 20/25

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

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

Randeinfassung 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.

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 Radverkehres und die teilweise Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehres 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 in Kooperation mit den städtischen Baulastträgern Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg und Gasnetz Hamburg (InfraCrew) durchzuführen. Hieraus ergeben sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit deutlich positive Gesichtspunkte. Beispielsweise erfolgt dann im Bereich der Leitungsarbeiten der Rückbau der Fahrbahn nur einmal.

Durch die hierdurch insgesamt deutlich verkürzte Bauzeit ergibt sich ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen.

6.2 Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Die Gesamtmaßnahme des LSBG teilt sich in die folgenden Planungsabschnitte:

- 1. Planungsabschnitt: Elbchaussee v on Manteuffelstraße bis Teufelsbrück
- 2. Planungsabschnitt: Elbchaussee von Teufelsbrück bis Hohenzollernring
- 3. Planungsabschnitt: Elbchaussee von Hohenzollernring bis Palmaille

Es ist geplant, die Leitung- und Straßenbauarbeiten in Kooperation mit den städtischen Baulastträgern Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg und Gasnetz Hamburg (InfraCrew) 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 Palmaille

  (2. Planungsabschnitt gemeinsam mit dem 3. Planungsabschnitt)

Die Realisierung des ersten Bauabschnittes ist ab Frühjahr 2021 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit beträgt für diesen Abschnitt voraussichtlich mindestens 3 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 auf Immissionen

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 Elbchaussee bei der Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet werden. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärmminderung 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 Schachtabsackungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

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 (vorraussichtlich 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 Staubbelästigung 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 der investive Anteil des Straßenab-

schnitts in das Anlagevermögen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt somit der BVM.

8 Grunderwerb

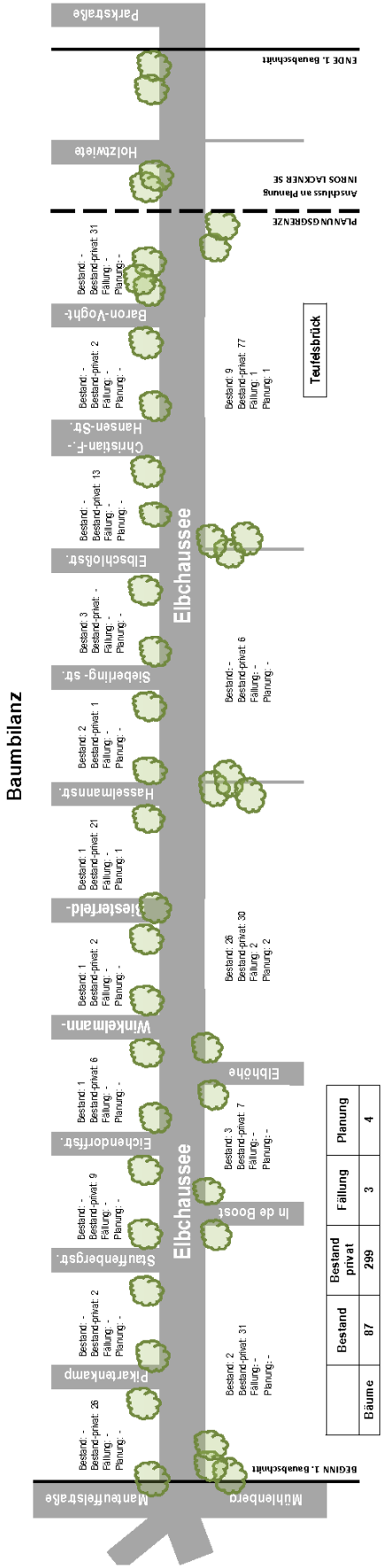
In Teilbereichen ist Grunderwerb in geringem Umfang erforderlich.

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 Fußgängerverkehrsinfrastruktur notwendig sind.

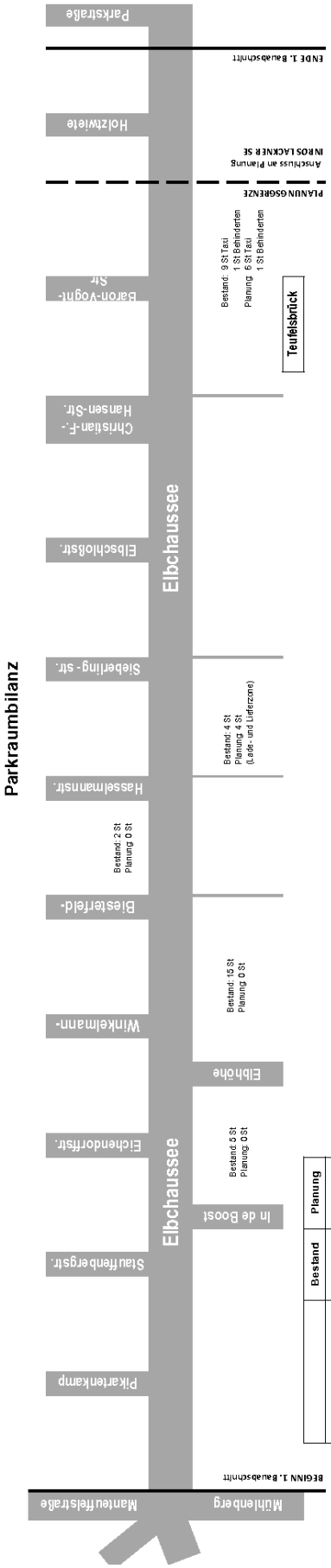
Die baurechtlich ausgewiesenen Flächen werden so weit in Anspruch genommen, wie nicht auch andere - z. B. denkmalpflegerische o. ä. Interessen - dem gegenüberstehen. In mehreren Beratungen wurden die Für und Wider der jeweiligen Varianten dargestellt und letztendlich die vorliegende Planung als Kompromisslösung herausgearbeitet.

Verfasst: IPP GmbH	Aufgestellt: Projektleiter/-in
Datum: 12.02.2021	Datum: 16.02.2021
IPP Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung IPP GmbH & Co.KG Büro Schwerin Hagenower Str. 73, D-19061 Schwerin	
Unterschrift: gez. i.A. [redacted] Stempel und Name	Unterschrift: gez. [redacted] Leitzeichen und Name

Anlage 1 - Baumbilanz



Anlage 2 - Parkraumbilanz



	Bestand	Planung
Längsparkstände	26	4
Taxistände	9	6
Behindertenparkstände	1	1
	36	11

Anlage 3 – Konfliktpunkte Landschaftsplanung

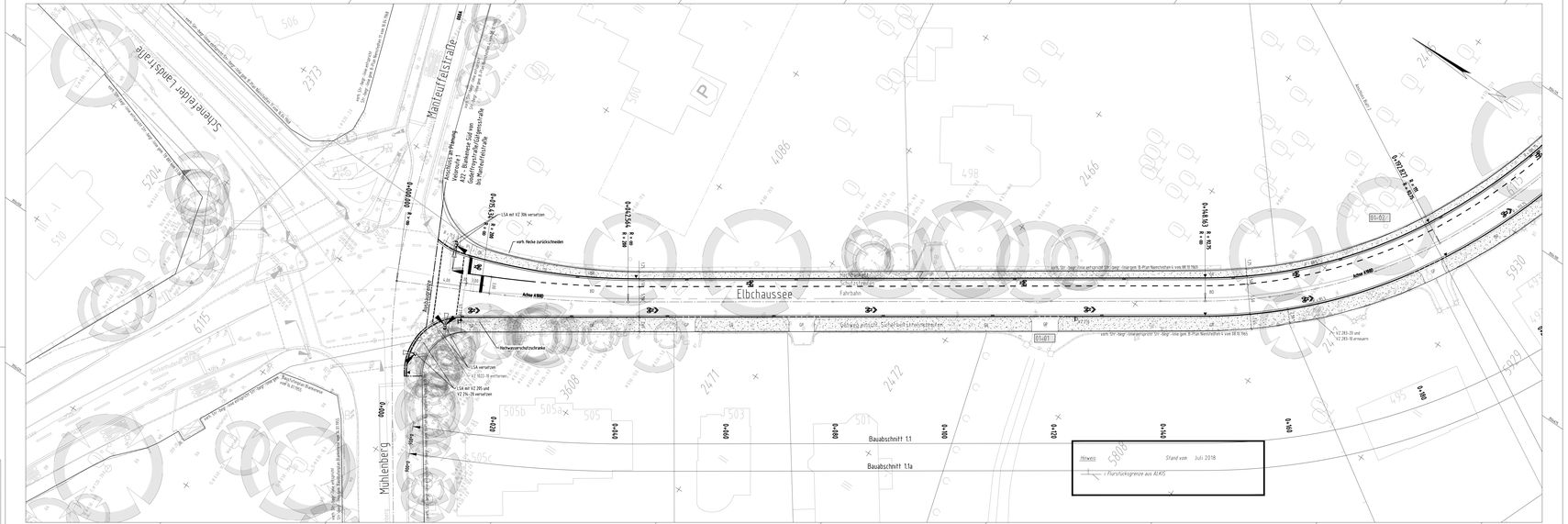
Elbchaussee - Manteuffelstraße bis vor die Parkstraße			
Blatt	Nr. (fortl.)	Gegenstand	Anmerkung
01	01	Eingang zu denkmalgeschützter Anlage (Hirschpark)	Pflasterarbeiten, auf Bestand Hirschpark Bezug nehmen.
01	02	Baum (Eiche) auf Privatgrund	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
02	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, Ahorne) 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.

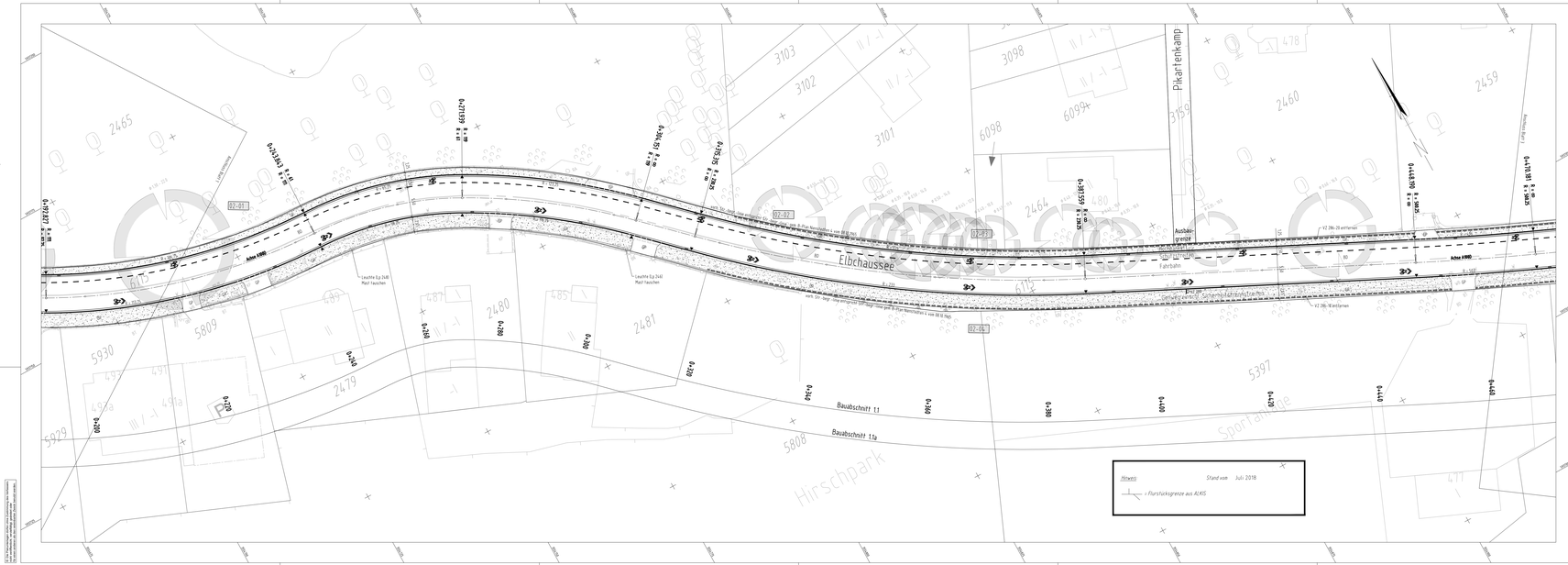
			Handschachtung.
03	05	Bestandteil einer denkmalgeschützten Anlage (Hirschpark)	Grandweg in den Nebenflächen der Elbchaussee, ist faktisch der Gehweg der Straße, verläuft aber nicht auf Straßenverkehrsflächen, sondern auf Flächen, die dem Hirschpark zugeordnet sind. Status prüfen.
04	01	Bestandteil einer denkmalgeschützten Anlage (Hirschpark)	Siehe 3-05
04	02	Platzgestaltung mit Kleinarchitektur	Kleine Platzanlage im Vorfeld eines „Stromhäuschens“, Gebäude bietet Sitzgelegenheit. **Vorschlag**: 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 vrmtl. aus den 1960er Jahren. Maßnahmen mit Bezirksamt abstimmen. Im Grünplan ist Wegeverbindung zur Elbe eingetragen.
05	01	Baumreihe (u.a. Buchen)	Nahe der Fahrbahn stehende Reihe aus Großbäumen, davon flachwurzelnde Rotbuchen.
05	02	Baum (Silberahorn) auf Privatgrund, verkehrsgefährdend	Zufallsfund. Baum neigt sich über die Straßen und scheint Fäulnisstelle im Stammfuß aufzuweisen (Ameisennest).
05	03	Baumreihe (u.a. Buchen)	Nahe der Fahrbahn stehende Reihe aus Großbäumen, hauptsächlich flachwurzelnde Rotbuchen.
05	04	Baum (Eiche)	Große Eiche innerhalb gering dimensionierten Gehwegs.
05	05	Baum (Vogelkirsche) auf Privatgrund	Starkwurzel ragt offen in den Gehweg hinein.

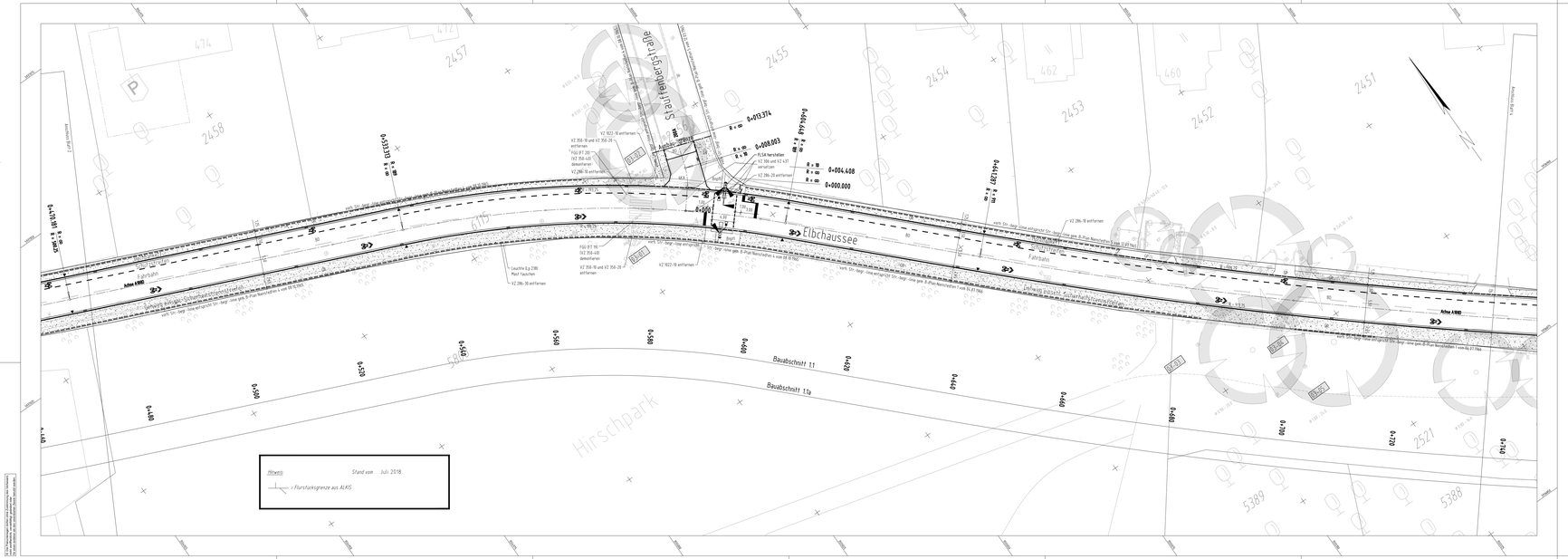
05	06	Baumreihe (Buchen)	Nahe der Fahrbahn stehende Reihe aus großen flachwurzelnden Rotbuchen.
06	01	Zufahrten/Zugänge zum Friedhof Nienstedten	Mit einem Bogen in der Zaunanlage aufgeweiteten Flächen, die zugleich als Zugang und Abstellmöglichkeit für PKW genutzt werden. Abstimmen, ob die Flächen als Überfahrt zu werten sind und durchgehende Pflasterflächen angelegt werden.
07	01	Zufahrten/Zugänge zum Friedhof Nienstedten	Siehe 06-01
07	02	Einmündung Hasselmannstraße	**Vorschlag**: 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 (**Vorschlag**: 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.

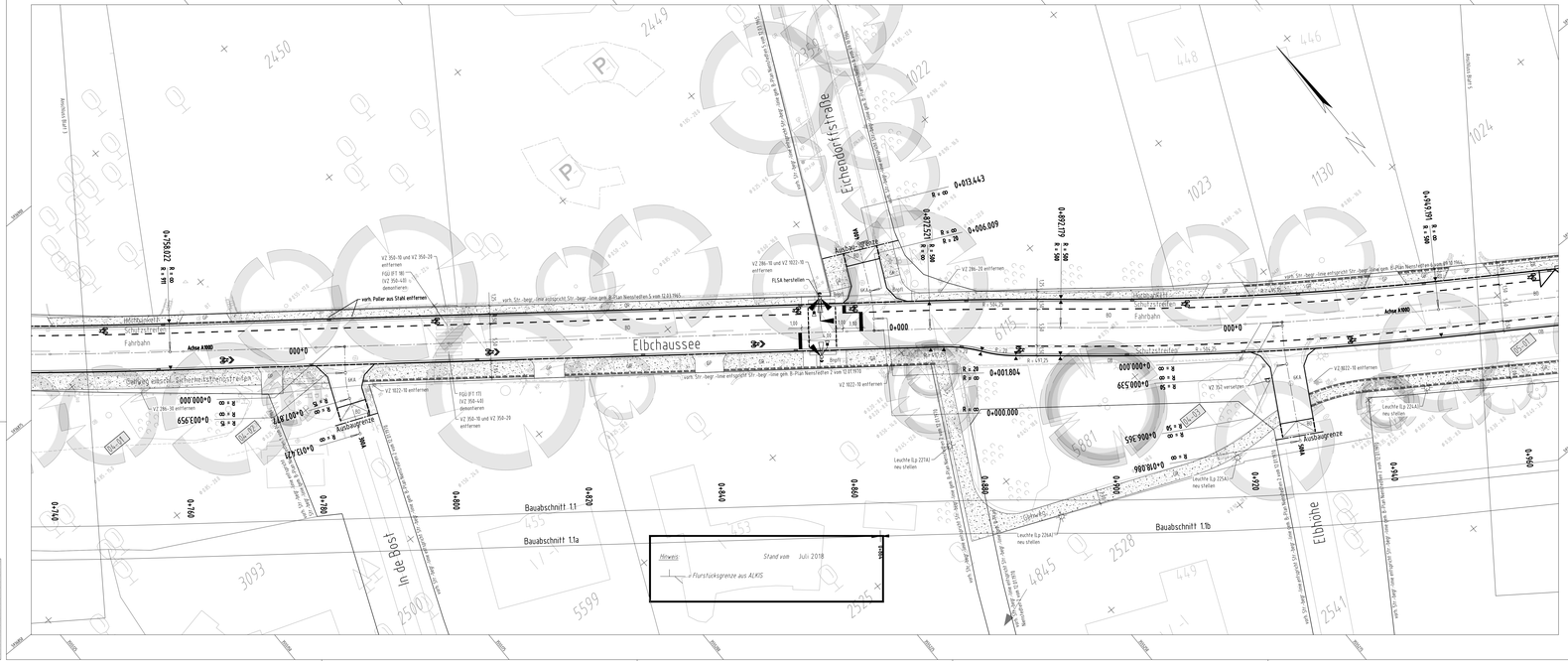
10	01	Kontakt zu Aussichtsterrasse	Abstimmung mit Bezirksamt über ggf. Anpassung der Zugangsmöglichkeit zur Terrasse (stufenlos).
10	02	Zufahrt zum Elbwanderweg	Eine der wenigen Möglichkeiten stufenlos an den Elbwanderweg zu gelangen. Langfristig sollte der Weg mit ebenen Aufweitungen. (Podesten) im 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.
15	01	Kontakt zu denkmalgeschützter Anlage (Jenischpark)	Vorabstimmung bereits erfolgt, keine Inanspruchnahme von Parkflächen.
15	02	Baumgruppe (Linden, Hainbuche) auf Privatgrund	Bäume mit dichtem Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
15	03	Baumgruppe (Linden, Eibe) auf Privatgrund	Bäume mit dichtem Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.

16	01	Kontakt zu denkmalgeschützter Anlage (Jenischpark)	Vorabstimmung bereits erfolgt, keine Inanspruchnahme von Parkflächen.
16	02	Baumgruppe (Linden, Bergahorn, Spitzahorn) im Jenischpark	Große Bäume, dichter Stand zum Fahrbahnrand, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
16	03	Vorfeld Kaiser-Wilhelm-Tor (Jenischpark)	Denkmalsubstanz evtl. berührt, bzw. greifender Umgebungsschutz. Abstimmung mit Bezirksamt und Fachbehörden (KB, BUE).
16	04	Baum (Eibe) auf Privatgrund	Sehr großes Exemplar, dichter Stand am Gehweg, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
16	05	Baum (Blutbuche) innerhalb Straßenverkehrsfläche	Großer Baum, mit vrmtl. weitreichenden Wurzeln, dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
16	06	Baum (Hängebuche) auf Privatgrund.	Großer Baum, mit vrmtl. weitreichenden Wurzeln, dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten (Verlagerung der Bushaltestelle) evtl. gefährdet.
17	01	Baumreihe (Bergahorn, Spitzahorn Esche), Höhe Hausnummer 274, Flurstück 574.	Große Bäume, dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
17	02	Siehe 02-07	Siehe 02-07
17	03	Baum (Spitzahorn) auf Privatgrund, Höhe Hausnummer 272, Flurstück 277	Großer Baum, sehr dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
17	04	Bäume (Spitzahorn, Linde) auf Privatgrund	Große Bäume, dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.


Elbchaussee
Fahrbahn
Mauteuffelstraße
Schnellerfeldertandstraße
Mühlenberg
Parkstraße
Bauabschnitt 1.1
Bauabschnitt 1.1a
Stand von Juli 2018
= Flurstücksgrenze aus ALKIS
Achse EWD
Achse EWB
Gehweg pmtrch. Sicherheitstrennstreifen
vorh. Str.-begr.rinne aufgrund SR / begr.-rinne gem. B-Plan Nienstedten 4 vom 08.10.1963
vorh. Str.-begr.rinne gem. B-Plan Nienstedten 4 vom 08.10.1963
vorh. Hecke zurückschneiden
LSA mit VZ 386 versetzen
LSA versetzen
VZ 1022-10 entfernen
LSA mit VZ 205 und VZ 276.20 versetzen
VZ 283-30 und VZ 283-10 anzusetzen
Hochwasserschutzstraße
Anschluss an Planung Hochwasserschutz Elbe / Ausbau von Gleichstromleitungsbrücke bis Mauteuffel


Elbchaussee
Pikartenkamp
Hirschpark
Sportanlage
Bauabschnitt 1.1
Bauabschnitt 1.1a
Achse AN00
Leuchte Eg 2x8 Mast tauschen
Leuchte Eg 2x42 Mast tauschen
Leuchte Eg 2x42 Mast tauschen
Fahrbahn
Gehweg mit Sonderfahrtrennstreifen
Ausbau-grenze
02-01
02-02
02-03
02-04
2465
2464
2480
2481
2479
5809
5930
5929
5808
5397
3103
3102
3101
3098
6098
6099
2460
2459
478
477
487
485
6114
6117
6118
6119
6120
6121
6122
6123
6124
6125
6126
6127
6128
6129
6130
6131
6132
6133
6134
6135
6136
6137
6138
6139
6140
6141
6142
6143
6144
6145
6146
6147
6148
6149
6150
6151
6152
6153
6154
6155
6156


Elbchaussee
Sandtorkai
Hirschpark
Bauabschnitt 11
Bauabschnitt 11a
Achse A1000
Achse A1400
Achse A1600
Achse A1800
Achse A2000
Achse A2200
Achse A2400
Achse A2600
Achse A2800
Achse A3000
Achse A3200
Achse A3400
Achse A3600
Achse A3800
Achse A4000
Achse A4200
Achse A4400
Achse A4600
Achse A4800
Achse A5000
Achse A5200
Achse



Zeichenerklärung

BO	gepl. Fahrbahn Asphalt
BO	gepl. Fahrbahn bzw. Bushaltestelle Gussasphalt
GP	gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Grolfpflaster
bKA	gepl. Überfahrt für Kfz ≥ 3,5 t Wabensteinpflaster, d = 18 cm
bKA	gepl. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Wabensteinpflaster, d = 8 cm
KP	gepl. Verkehrsinsel Kleinpflaster
Bnpfl grau	gepl. Sicherheitstrennstreifen Pflastersteine aus Beton, grau
Bnpfl	gepl. Radweg Pflastersteine aus Beton, rot
Bnpfl	gepl. Radweg Pflastersteine aus Beton, anthrazit
BO	gepl. Radweg Asphalt
GS	gepl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
Bnpfl	gepl. Gehweg Pflastersteine aus Beton, grau
PL	gepl. Gehweg bzw. Wartefläche Platten aus Beton, grau
PL / GR	gepl. Gehweg Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt
BN	gepl. Bushaltestelle Beton
KL	gepl. Platzfläche Klinker, gelb
KL	gepl. Platzfläche Klinker, anthrazit
GB / RA	gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen

taktile Bodenindikatoren

bei Querungsstellen:
- Rechtfeld (RF) (0,50 m tief)
- Sperrfeld (SF) (0,50 m tief)
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
- Begrenzungsstreifen (BS) (0,25 m breit)

bei Haltestellen:
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)

gepl. Wasserlauf (Gussasphalt)
gepl. Entwässerungsrinne (Muldenformstein)
gepl. Entwässerungsrinne (Grolfpflaster)
gepl. Hochbord
gepl. Hochbord abgesenkt
gepl. Abgrenzung NF
gepl. Tiefbord
gepl. Klebebord
gepl. Rundbord
gepl. Einfahrtschwelle
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
keine oder nur eingeschränkte Abgrenzung des Gehweges / Hochbankettes zur Flurstücksgrenze in Form von Bordsteinen aufgrund der stark vorh. Durchwurzelung möglich (Sonderbauweise erforderlich)
vorh. / gepl. Baum
Baumfällung
01-01 Konfliktpunkte Landschaftsplanung
Ausbaugrenze
vorh. Str.-begr.-line vorh. Straßenbegrenzungsline

Hinweis zu den Straßenbegrenzungslinien:
Die Straßenbegrenzungslinien gem. B-Plan wurden grafisch aus eingescannten 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	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtsskizze:

Planverfasser:

IPP Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung
Beratende Ingenieure
Prof. Dr.-Ing. Pecheux
Prof. Dr.-Ing. Parker Grant
Bernhard-Nocht-Quartier 100-106
D-20117 Hamburg
Tel. +49(40)72 48 09-0 Fax 0-48 09-99

	bearbeitet:	01/2021	
	gezeichnet:	01/2021	
	geprüft:	01/2021	gez. Zirk
	freigegeben:	01/2021	gez. Zirk

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzeichen LSBG	Datum

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

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Elbchaussee

Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt
Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße

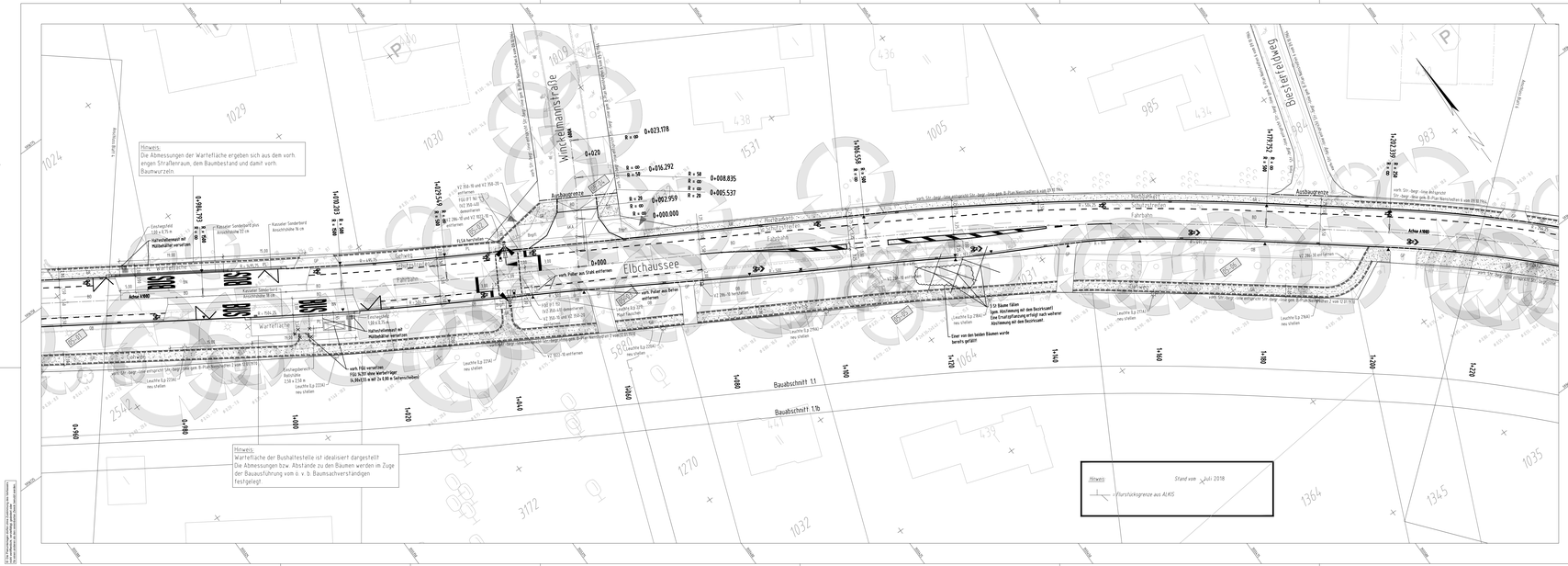
Planinhalt: Lageplan Blatt 04
Geänderte Schlussverschickung

Bearbeitet: - S 2 -
gez. Voigt
Datum: 16.02.2021
Aufgestellt: - S 2 / PL -
gez.
Datum:
Freigegeben: - S 20 -
gez.
Datum: 17.02.2021

Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-04
Maßstab: 1 : 250

P:\S1 Projekte\2018\255 LSBG, Ausbau Elbchaussee\10 Pläne\CAD\01 Autu\CAD\01-2 Ausführung\PLAN\IN\12874_SW.dwg

Die Weitergabe sowie jede Vervielfältigung dieser Unterlage, deren Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts sind ohne ausdrückliche Genehmigung der Freien und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Stadtstraßen, Planung - S2 - nicht gestattet. Zuwiderhandlungen verpflichten zu Schadenersatz.



Zeichenerklärung

BD	gepl. Fahrbahn Asphalt
BD	gepl. Fahrbahn bzw. Bushaltestelle Gussasphalt
GP	gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Großpflaster
MKA	gepl. Überfahrt für Kfz ≥ 3,5 t Wabenkleinpflaster, 6 - 8 cm
MKA	gepl. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Wabenkleinpflaster, 6 - 8 cm
KP	gepl. Verkehrsinsel Kleinpflaster
Bnpfl grau	gepl. Sicherheitstrennstreifen Pflasterstreine aus Beton, grau
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, rot
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, anthrazit
BD	gepl. Radweg Asphalt
KgS	gepl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
Bnpfl	gepl. Gehweg Pflasterstreine aus Beton, grau
PL	gepl. Gehweg bzw. Wartefläche Platten aus Beton, grau
PL / GR	gepl. Gehweg Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt
BN	gepl. Bushaltestelle Beton
KL	gepl. Platzfläche Klinker, gelb
KL	gepl. Platzfläche Klinker, anthrazit
OB / RA	gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen

Taktile Bodenindikatoren

bei Querungsstellen
- Richtfeld (RF) (0,50 m hoch)
- Sperrfeld (SF) (0,50 m hoch)
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
- Begrenzungsstreifen (BS) (0,25 m breit)

bei Haltestellen
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)

	gepl. Wasserlauf (Gussasphalt)
	gepl. Entwässerungsrinne (Muldenformstein)
	gepl. Entwässerungsrinne (Großpflaster)
	gepl. Hochbord
	gepl. Hochbord abgesenkt
	gepl. Abgrenzung NF
	gepl. Tiefbord
	gepl. Klebebord
	gepl. Rundbord
	gepl. Entfahrtschwelle
	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
	keine oder nur eingeschränkte Abgrenzung des Gehweges / Hochbankettes zur Flurstücksgrenze in Form von Bordsteinen aufgrund der stark vorh. Durchwurzelung möglich (Sonderbauweise erforderlich)
	vorh. / gepl. Baum
	Baumfällung
01-01	Konfliktpunkte Landschaftsplanung
	Ausbaugrenze
vorh. Str.-begr.-line	vorh. Straßenbegrenzungsline

Hinweis zu den Straßenbegrenzungslinien
Die Straßenbegrenzungslinien gem. B-Plan wurden grafisch aus eingescannten 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	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtskarte:

Planverfasser:
ipp Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung
Prüfingenieurgesellschaft Prasch+Partner GmbH
Rondenbarg 6 Lerchenstieg, 19061 Hamburg
Tel. 040/511 40 80 Fax 040/511 40 80 0

		Datum	Name
	bearbeitet:	01/2021	[redacted]
	gezeichnet:	01/2021	[redacted]
	geprüft:	01/2021	ges. [redacted]
	freigegeben:	01/2021	ges. [redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letztes Datum	Datum

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

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Elbchaussee

Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt
Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße

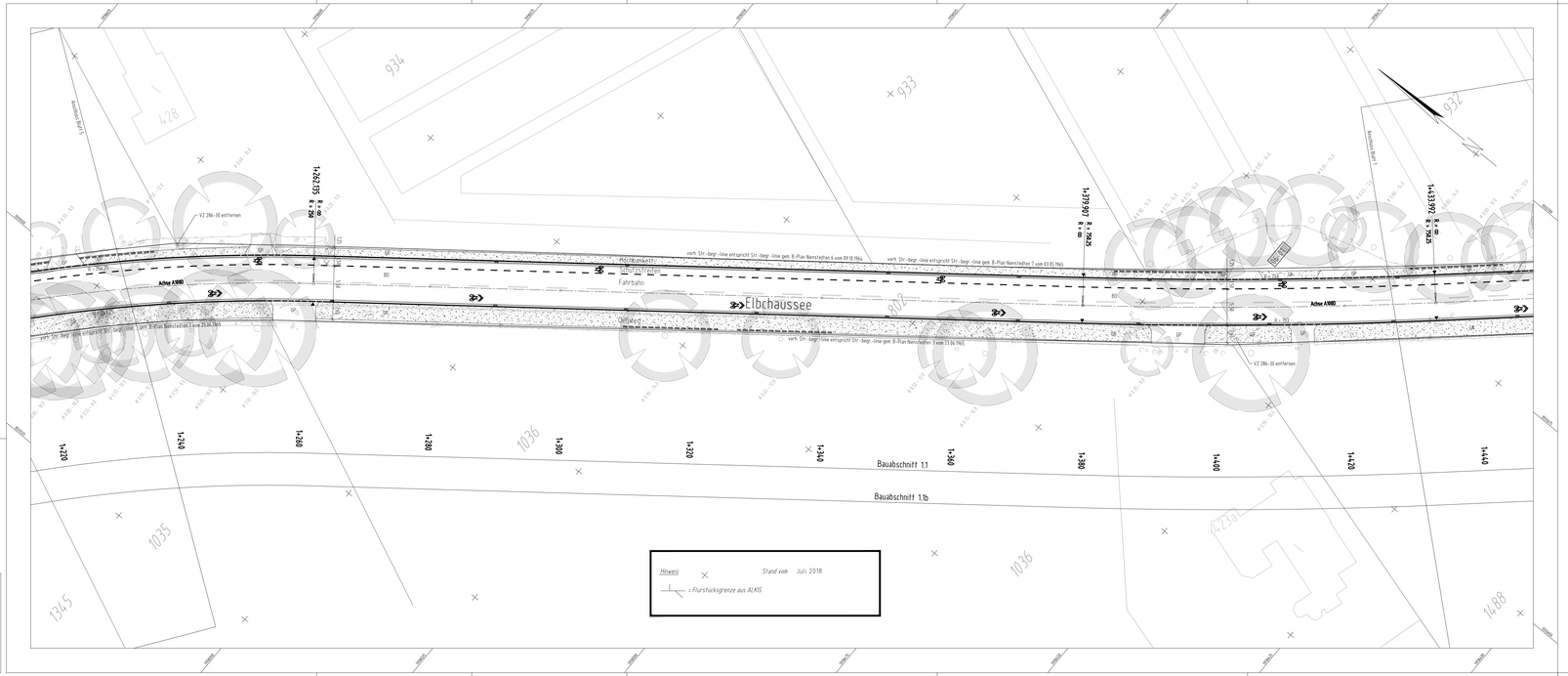
Planinhalt: Lageplan Blatt 05
Geänderte Schlussversendung

Bearbeitet: - S 2 -
ges. Voigt
Datum: 16.02.2021
Aufgestellt: - S 2 / PL -
ges. [redacted]
Datum: 16.02.2021
Freigegeben: - S 20 -
ges. [redacted]
Datum: 17.02.2021

Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-05
Maßstab: 1 : 250

© FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Die Weitergabe an Dritte sowie jede Vervielfältigung dieser Unterlage bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung.

P:\S1 Projekte\2018\2018 LSBG, Ausbau Elbchaussee\10 Pläne\CAD\01 AutoCAD\05.2 Ausführung\PLAN\NG\12874_SW.dwg



Zeichenerklärung

BO	gepl. Fahrbahn Asphalt
BO	gepl. Fahrbahn bzw. Bushaltestelle Gussasphalt
GP	gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Grollpflaster
sKA	gepl. Überfahrt für Kfz ≥ 3,5 t Wabensteinpflaster, d = 18 cm
sKA	gepl. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Wabensteinpflaster, d = 8 cm
KP	gepl. Verkehrsinsel Kleinpflaster
Bnpfl grau	gepl. Sicherheitstrennstreifen Pflastersteine aus Beton, grau
Bnpfl	gepl. Radweg Pflastersteine aus Beton, rot
Bnpfl	gepl. Radweg Pflastersteine aus Beton, anthrazit
BO	gepl. Radweg Asphalt
GP S	gepl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
Bnpfl	gepl. Gehweg Pflastersteine aus Beton, grau
PL	gepl. Gehweg bzw. Wartefläche Platten aus Beton, grau
PL / GR	gepl. Gehweg Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt
BN	gepl. Bushaltestelle Beton
KL	gepl. Platzfläche Klinker, gelb
KL	gepl. Platzfläche Klinker, anthrazit
OB / RA	gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen

taktile Bodenindikatoren

bei Querungsstellen:
- Richtfeld (RF) (0,50 m tief)
- Sperrfeld (SF) (0,50 m tief)
- Aufmerksamkeitsstreifen (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
- Begrenzungsstreifen (BS) (0,25 m breit)

bei Haltestellen:
- Aufmerksamkeitsstreifen (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)

gepl. Wasserlauf (Gussasphalt)
gepl. Entwässerungsrinne (Muldenformstein)
gepl. Entwässerungsrinne (Grollpflaster)
gepl. Hochbord
gepl. Hochbord abgesenkt
gepl. Abgrenzung NF
gepl. Tiefbord
gepl. Klebebord
gepl. Rundbord
gepl. Einfahrtschwelle

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
keine oder nur eingeschränkte Abgrenzung des Gehweges / Hochbanketttes zur Flurstücksgrenze in Form von Bordsteinen aufgrund der stark vorh. Durchwurzelung möglich (Sonderbauweise erforderlich)
vorh. / gepl. Baum
Baumfällung
01-01 Konfliktpunkte Landschaftsplanung
Ausbaugrenze
vorh. Str.-begr.-line vorh. Straßenbegrenzungsline

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

Höhensystem:	DHHN92 (HS 160)	Koordinatensystem:	ETRS89 GK, Lagestatus 3Z0
Grundlage Planung:	Vermessung, ALKIS		
Straße (Abschnitt)	Verfasser	Datum	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtsplan:

Planverfasser:

IPP Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung
Ingenieurgesellschaft Prasse & Partner GmbH
Bei der Matrosenstation 106-108
D-22113 Hamburg
Tel.: +49(40)73 48 09-0 Fax 0 48 09-99

	Datum	Name
bearbeitet:	01/2021	[redacted]
gezeichnet:	01/2021	[redacted]
geprüft:	01/2021	gez. [redacted]
freigegeben:	01/2021	[redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeiter	Leitzeichen LSBG	Datum

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

Baumaßnahme:
Grundinstandsetzung Elbchaussee

Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt
Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße

Planinhalt:
Lageplan Blatt 06
Geänderte Schlussverschickung

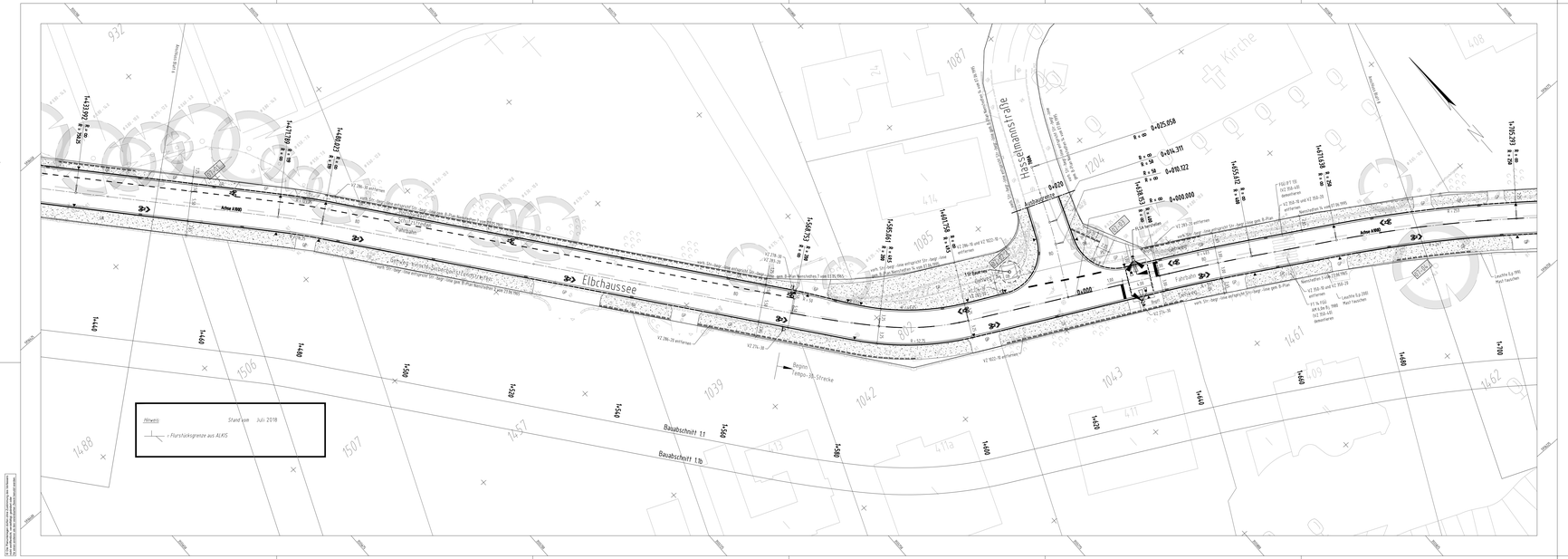
Bearbeitet: - S 2 -
gez. [redacted] Voigt
Datum: 16.02.2021

Aufgestellt: - S 2 / PL -
gez. [redacted]
Datum: 16.02.2021

Freigegeben: - S 20 -
gez. [redacted]
Datum: 17.02.2021

Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-06
Maßstab: 1 : 250

P:\S1 Projekte\2018\255 LSBG, Ausbau Elbchaussee\10 Pläne\CAD\01 Ausb\CAD\S1-2 Ausführung\PLAN\LP\12874_SW.dwg



Zeichenerklärung

BD	gepl. Fahrbahn Asphalt
BD	gepl. Fahrbahn bzw. Bushaltestelle Gussasphalt
GP	gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Großpflaster
MKA	gepl. Überfahrt für Kfz ≥ 3,5 t Wabenkleinpflaster, 6 / 8 cm
MKA	gepl. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Wabenkleinpflaster, 6 / 8 cm
KP	gepl. Verkehrsinsel Kleinpflaster
Bnpfl grau	gepl. Sicherheitstrennstreifen Pflasterstreine aus Beton, grau
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, rot
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, anthrazit
BD	gepl. Radweg Asphalt
KgS	gepl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
Bnpfl	gepl. Gehweg Pflasterstreine aus Beton, grau
PL	gepl. Gehweg bzw. Wartefläche Platten aus Beton, grau
PL / GR	gepl. Gehweg Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt
BN	gepl. Bushaltestelle Beton
KL	gepl. Platzfläche Klinker, gelb
KL	gepl. Platzfläche Klinker, anthrazit
OB / RA	gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen

taktile Bodenindikatoren

bei Querungsstellen
- Richtfeld (RF) (0,50 m tief)
- Sperrfeld (SF) (0,50 m tief)
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
- Begrenzungsstreifen (BS) (0,25 m breit)

bei Haltestellen
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)

	gepl. Wasserlauf (Gussasphalt)
	gepl. Entwässerungsrinne (Muldenformstein)
	gepl. Entwässerungsrinne (Großpflaster)
	gepl. Hochbord
	gepl. Hochbord abgesenkt
	gepl. Abgrenzung NF
	gepl. Tiefbord
	gepl. Klebebord
	gepl. Rundbord
	gepl. Einfahrtschwelle
	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
	keine oder nur eingeschränkte Abgrenzung des Gehwegs / Hochbankettes zur Flurstücksgrenze in Form von Bordsteinen aufgrund der stark vorh. Durchwurzelung möglich (Sonderbauweise erforderlich)
	vorh. / gepl. Baum
	Baumfällung
01-01	Konfliktpunkte Landschaftsplanung
	Ausbaugrenze
vorh. Str.-begr.-linie	vorh. Straßenbegrenzungslinie

Hinweis zu den Straßenbegrenzungslinien
Die Straßenbegrenzungslinien gem. B-Plänen wurden graficsh aus eingescannten 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	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtskarte:

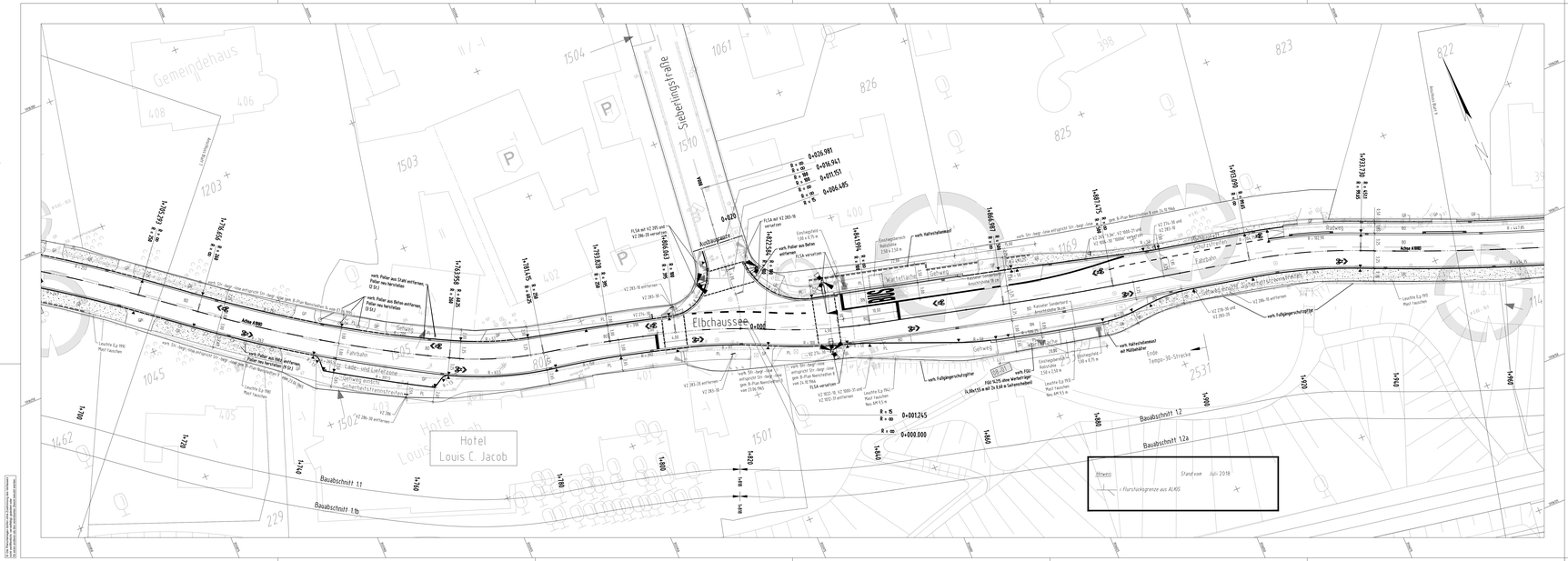
Planverfasser:		Datum	Name
IPP Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung	bearbeitet:	01/2021	[redacted]
Planungsgesellschaft Prasch+Partner GmbH Rondenbarg 6 Lokst. 106-108 22848 Norderstedt Tel. +49(0)151 40 80 67 0 e-mail@ipp	gezeichnet:	01/2021	[redacted]
	geprüft:	01/2021	gez. Jobb [redacted]
	freigegeben:	01/2021	gez. Jobb [redacted]

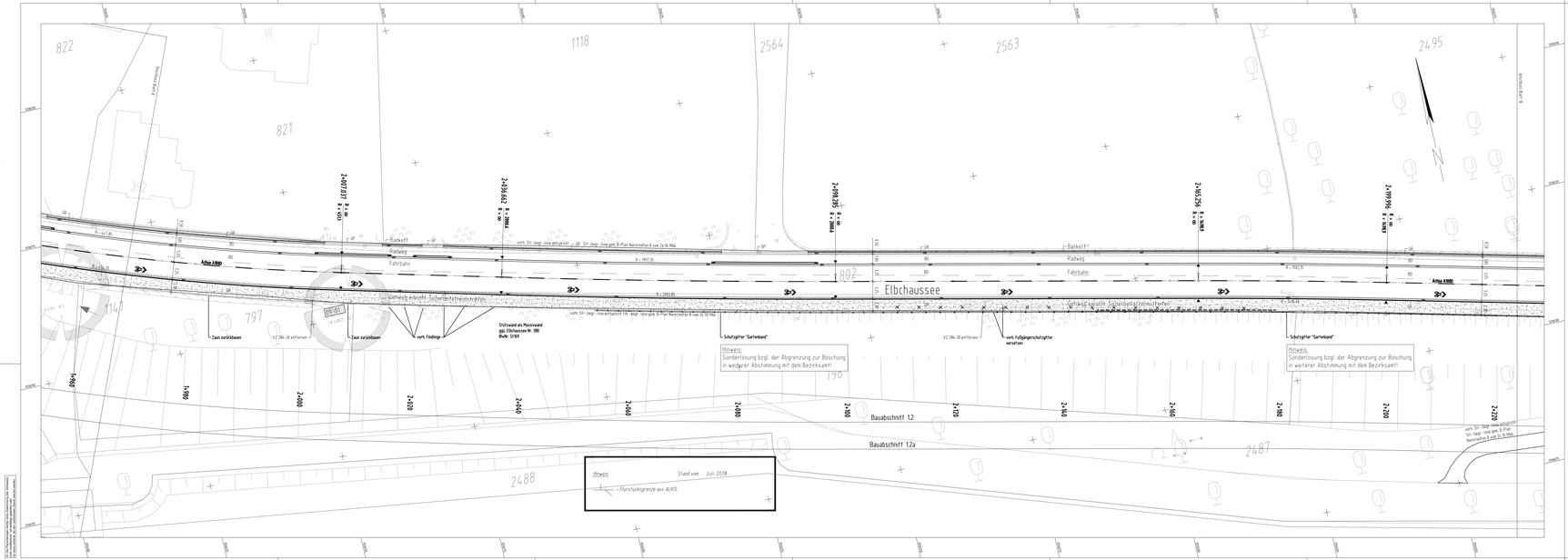
Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letztes/Ver. LBBG	Datum

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

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Elbchaussee	Bearbeitet: - S 2 - gez. Voigt Datum: 16.02.2021
Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße	Aufgestellt: - S 2 / PL - gez. [redacted] Datum: 16.02.2021
Planinhalt: Lageplan Blatt 07 Geänderte Schlussverschickung	Freigegeben: - S 20 - gez. [redacted] Datum: 17.02.2021
Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-07	Maßstab: 1 : 250

P:\S1 Projekte\2018\2051 LBBG, Ausbau Elbchaussee\10 Pläne\CAD\21 AutoCAD\05.2 Ausführung\PLAN\LG\1874_SW.dwg


Elbchaussee
Siebenlingsstraße
Gemeindehaus
Hotel
Louis C. Jacob
Bauabschnitt 11
Bauabschnitt 11b
Bauabschnitt 12
Bauabschnitt 12a
Fahrbahn
Gehweg
Grünfläche
Leuchte Ea 990 Mast tauchen
Leuchte Ea 990 Mast entfernen
Leuchte Ea 990 Mast tauchen Neu AR 5,5 m
Leuchte Ea 990 Mast tauchen Neu AR 6,5 m
Leuchte Ea 990 Mast entfernen Neu Leuchte Ea 990 Mast tauchen Neu AR 5,5 m
Leuchte Ea 990 Mast entfernen Neu Leuchte Ea 990 Mast tauchen Neu AR 6,5 m
Leuchte Ea 990 Mast entfernen Neu Leuchte Ea 990 Mast tauchen Neu AR 5,5 m
Leuchte Ea 990 Mast entfernen Neu Leuchte Ea 990 Mast tauchen Neu AR 6,5 m
Leuchte Ea 990 Mast tauchen
Leuchte Ea 990 Mast entfernen
Leuchte Ea 990 Mast entfernen Neu Leuchte Ea 990 Mast tauchen Neu AR 5,5 m
Leuchte Ea 990 Mast entfernen Neu Leuchte Ea 990 Mast tauchen Neu AR 6,5 m



Zeichenerklärung

BD	gegl. Fahrbahn Asphalt
BD	gegl. Fahrbahn bzw. Bushaltestelle Gussasphalt
GP	gegl. Überfahrt bzw. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Grobpflaster
bKA	gegl. Überfahrt für Kfz < 3,5 t Wabenstreifenpflaster, 6 - 8 cm
bKA	gegl. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Wabenstreifenpflaster, 6 - 8 cm
KP	gegl. Verkehrsinsel Kleinpflaster
BspH grau	gegl. Sicherheitsstreifen Pflasterstreine aus Beton, grau
BspH	gegl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, rot
BspH	gegl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, anthrazit
BD	gegl. Radweg Asphalt
KgS	gegl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
BspH	gegl. Gehweg Pflasterstreine aus Beton, grau
PL	gegl. Gehweg bzw. Warteflache Platten aus Beton, grau
PL / GR	gegl. Gehweg Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt
BN	gegl. Bushaltestelle Beton
KL	gegl. Platzfläche Klinker, gelb
KL	gegl. Platzfläche Klinker, anthrazit
OB / RA	gegl. Grünfläche Oberboden / Rasen

taktile Bodenindikatoren

bei Querungsstellen
- Richtfeld (RF) (0,50 m hoch)
- Sperrfeld (SF) (0,50 m hoch)
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
- Begrenzungsstreifen (BS) (0,25 m breit)

bei Haltestellen
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)

gegl. Wasserlauf (Gussasphalt)
gegl. Entwässerungsrinne (Muldenformstein)
gegl. Entwässerungsrinne (Grollpflaster)
gegl. Hochbord
gegl. Hochbord abgesenkt
gegl. Abgrenzung NF
gegl. Tiefbord
gegl. Klebebord
gegl. Rundbord
gegl. Entfahrtschwelle

vorh. / gegl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
vorh. / gegl. Hecke
vorh. / gegl. Mauer
vorh. / gegl. Fahrgastunterstand
vorh. / gegl. Beleuchtung
vorh. / gegl. Beschilderung
vorh. / gegl. Trumme
vorh. / gegl. Poller
keine oder nur eingeschränkte Abgrenzung des Gehweges / Hochbankettes zur Flurstücksgrenze in Form von Bordsteinen aufgrund der stark vorh. Durchwurzelung möglich (Sonderbauweise erforderlich)
vorh. / gegl. Baum
Baumfällung
01-01 Konfliktpunkte Landschaftsplanung
Ausbaugrenze
vorh. Str.-begr.-line vorh. Straßenbegrenzungslinie

Hinweis zu den Straßenbegrenzungslinien
Die Straßenbegrenzungslinien gem. B-Plan wurden graficsh aus eingescannten 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	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtskarte:

Planverfasser:

ipp Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung
Bergstrasse 2
D-20095 Hamburg
Tel. +49(0)40-4 49 80-0 Fax +49 (0)40-4 49 80-29

bearbeitet:	01/2021	[redacted]
gezeichnet:	01/2021	[redacted]
geprüft:	01/2021	ges. ppa. [redacted]
freigegeben:	01/2021	ges. ppa. [redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeiter	Leitzeichen LSBG	Datum

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

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Elbchaussee

Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße

Planinhalt: Lageplan Blatt 09 Geänderte Schlussversendung

Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-09

Maßstab: 1 : 250

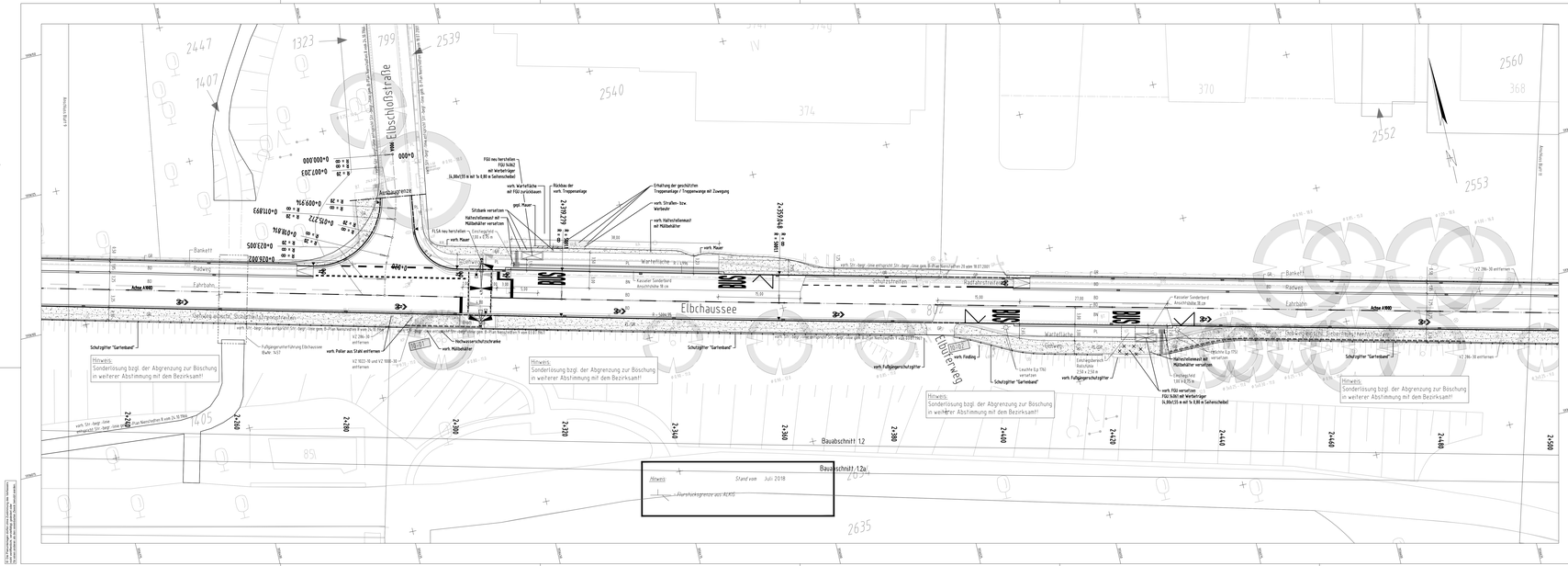
Bearbeitet: - S 2 -
gez. Voigt
Datum: 16.02.2021

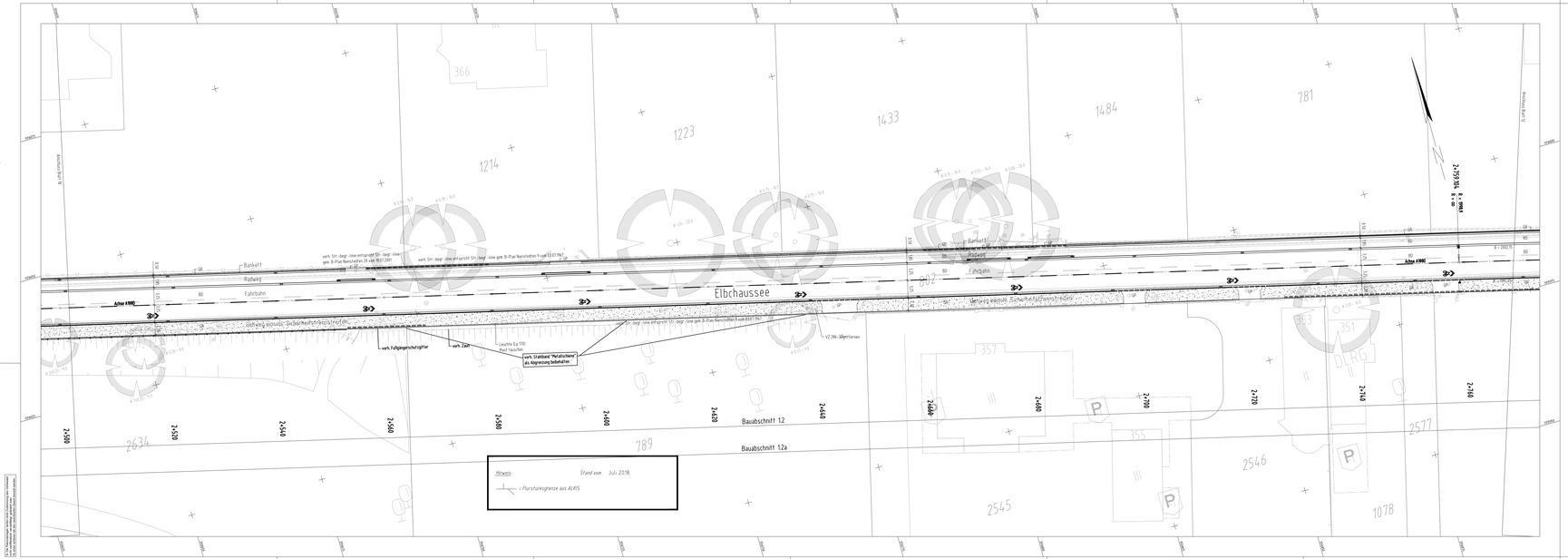
Aufgestellt: - S 2 / PL -
gez. [redacted]
Datum: 16.02.2021

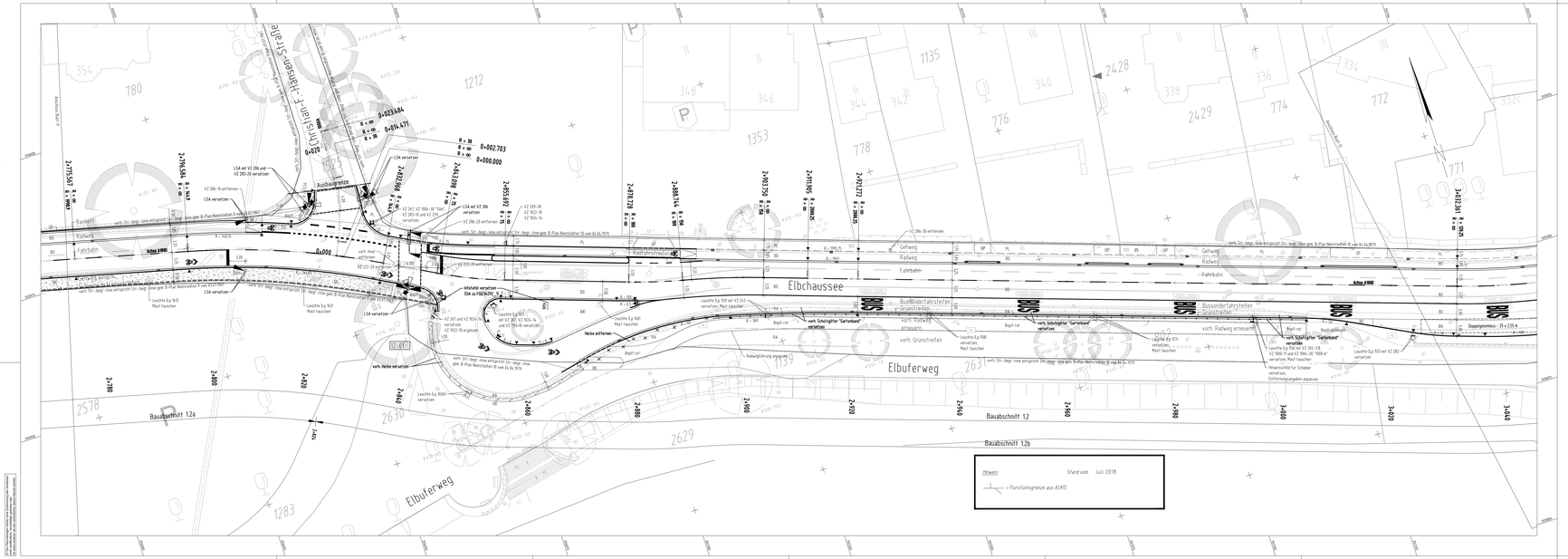
Freigegeben: - S 20 -
gez. [redacted]
Datum: 17.02.2021

© Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Die Weitergabe an Dritte bedarf der schriftlichen Zustimmung.

P:\S1 Projekte\2018\2051 LSBG, Ausbau Elbchaussee\13 Pläne\CAD\21 AutoCAD\05.2 Ausführung\PLAN\NG\12874_S09.dwg


Elbschlolstraße
Elbchaussee
Elbberweg
Bauabschnitt 12
Bauabschnitt 12a
Hinweis:
Sonderlösung bzgl. der Abgrenzung zur Böschung in weiterer Abstimmung mit dem Bezirksamt!
Hinweis:
Stand vom Juli 2018
Auszugsgrenze aus ALKIS
Schutzstreifen
Wartefläche
Radweg
Fahrbahn
Bankett
Gehweg
Schutzstreifen Radfahrstreifen
Schutzstreifen Radfahrstreifen
Schutzgitter "Gartenband"
Fußgängerüberführung Elbchaussee (Bauk. 5c3)
Hochwasserschutzschranke
Kasseler Sonderbord Anschlöhöhe 18 cm
Kasseler Sonderbord Anschlöhöhe 30 cm
Kasseler Sonderbord Anschlöhöhe 35 cm
Einfahrt der geschützten Trogpennatage / Trogpennwage mit Zwangpeg
Rückbau der vorh. Trogpennatage
vorh. Straßen- bzw. Wertbeulen
vorh. Hallestellenmast mit Hüllbehälter
vorh. Mauer
FGÜ neu herstellen FGÜ 5c3b2 mit Warteträger (L.30x120 m mit 1x 5,00 m Sattelschiebel)
vorh. Wartefläche mit FGÜ zurückbauen
vorh. Mauer
Straßenbahnhaltestelle
Hallestellenmast mit Hüllbehälter versetzen
FGÜ neu herstellen
Einbringbereich Rabatte 2,50 x 2,50 m
vorh. Pfeiler aus Stahl entfernen
vorh. Hüllbehälter
vorh. Fußgängerschutzgitter
vorh. Fußgängerschutzgitter
vorh. Fußgängerschutzgitter
vorh. Fließ
Hallestellenmast mit Hüllbehälter versetzen
Einbringbereich 1,00 x 2,50 m
vorh. FGÜ versetzen FGÜ 5c3b1 mit Warteträger (L.30x120 m mit 1x 5,00 m Sattelschiebel)
Schutzgitter "Gartenband"
Schutzgitter "Gartenband"
Schutzgitter "Gartenband"
Schutzgitter "Gartenband"
vorh. Str.-begr.-line entspricht Str.-begr.-line gem. B-Plan Nachbarblatt 9 von 25 (1.07.1955)
vorh. Str.-begr.-line entspricht Str.-begr.-line gem. B-Plan Nachbarblatt 9 von 25 (1.07.1955)
vorh. Str.-begr.-line entspricht Str.-begr.-line gem. B-Plan Nachbarblatt 9 von 25 (1.07.1955)
vorh. Str.-begr.-line entspricht Str.-begr.-line gem. B-Plan Nachbarblatt 9 von 25 (1.07.1955)
vorh. Str.-begr.-line entspricht Str.-begr.-line gem. B-Plan Nachbarblatt 9 von 25 (1.07.1955)
VZ 286-30 entfernen
VZ 1023-10 und VZ 1000-30 entfernen
VZ 286-30 entfernen
VZ 1023-10 und VZ 1000-30 entfernen
VZ 286-30 entfernen
VZ 286-30 entfernen
Anschluß Blatt 9
Anschluß Blatt 9
2447
1407
1323
799
2539
2540
374
370
2560
368
2552
2553
2405
85
2635
2-270
2-280
2-290
2-300
2-310
2-320
2-330
2-340
2-350
2-360
2-370
2-380
2-390
2-400
2-410
2-420
2-430
2-440
2-450
2-460
2-470
2-480
2-490
2-500
0+000
0+000,000
0+007,303
0+009,914
0+015,272
0+018,814
0+019,993
0+023,005
0+026,002
Achse AND
Achse AND
Achse AND


Elbchaussee
Radweg
Fahrbahn
Bankett
Anschluss Blatt 8
Anschluss Blatt 10
Achse KM0
Gehweg mit Schutzstreifenstreifen
vorh. Str.-begr.-rine entspricht Str.-begr.-rine gem. B-Plan Nienstedten 75 vom 18.01.1967
vorh. Str.-begr.-rine entspricht Str.-begr.-rine gem. B-Plan Nienstedten 9 vom 13.01.1961
vorh. Str.-begr.-rine entspricht Str.-begr.-rine gem. B-Plan Nienstedten 9 vom 03.01.1961
vorh. Fußgängerschutzgitter
vorh. Zaun
Leuchte Ex FT0 Kurz Fassen
vorh. Grabband "Metallschiene" als Abgrenzung beibehalten
V2 286 - Signalleitungen
Bauabschnitt 12
Bauabschnitt 12a
Hinweis:
Stand vom : Juli 2018
Flurstücksgrenze aus ALKIS
2-580
2-520
2-540
2-560
2-580
2-400
2-420
2-440
2-460
2-480
2-500
2-520
2-540
2-560
2-580
2-600
2-620
2-640
2-660
2-680
2-700
2-720
2-740
2-760
2-780
2-800
2-820
2-840
2-860
2-880
2-900
2-920
2-940
2-960
2-980
2-1000
2-1020
2-1040
2-1060
2-1080
2-1100
2-1120
2-1140
2-1160
2-1180



Zeichenerklärung

BD	gepl. Fahrbahn Asphalt
BD	gepl. Fahrbahn bzw. Bushaltestelle Gussasphalt
GP	gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Großpflaster
MKA	gepl. Überfahrt für Kfz < 3,5 t Wabenstehpflaster, 6 / 8 cm
MKA	gepl. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Wabenstehpflaster, 6 / 8 cm
KP	gepl. Verkehrsinsel Kleinpflaster
Bnpfl grau	gepl. Sicherheitstrennstreifen Pflasterstreine aus Beton, grau
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, rot
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, anthrazit
BD	gepl. Radweg Asphalt
SB 1	gepl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
Bnpfl	gepl. Gehweg Pflasterstreine aus Beton, grau
PL	gepl. Gehweg bzw. Warftfläche Platten aus Beton, grau
PL / GP	gepl. Gehweg Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt
BN	gepl. Bushaltestelle Beton
KL	gepl. Platzfläche Klinker, gelb
KL	gepl. Platzfläche Klinker, anthrazit
OB / RA	gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen

taktile Bodenindikatoren

bei Querungsstellen
- Richtfeld (RF) (0,50 m hoch)
- Sperrfeld (SF) (0,50 m hoch)
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
- Begrenzungsstreifen (BS) (0,25 m breit)

bei Haltestellen
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)

gepl. Wasserlauf (Gussasphalt)
gepl. Entwässerungsrinne (Muldenformstein)
gepl. Entwässerungsrinne (Großpflaster)
gepl. Hochbord
gepl. Hochbord abgesenkt
gepl. Abgrenzung NF
gepl. Tiefbord
gepl. Klebebord
gepl. Rundbord
gepl. Entfahrtschwelle

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

keine oder nur eingeschränkte Abgrenzung des Gehwegs / Hochbankettes zur Flurstücksgrenze in Form von Bordsteinen aufgrund der stark vorh. Durchwurzelung möglich (Sonderbauweise erforderlich)

vorh. / gepl. Baum

Baumfällung

01-01 Konfliktpunkte Landschaftsplanung

Ausbaugrenze

vorh. Str.-begr.-line vorh. Straßenbegrenzungsline

Hinweis zu den Straßenbegrenzungslinien

Die Straßenbegrenzungslinien gem. B-Plan wurden graficsh aus eingescannten 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	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtskarte:

Planverfasser:
IPP Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung
Prüfingenieurgesellschaft Prasch,v.Fischer GmbH
Rondenbarg 6 Jenfeld, 198-198 22767 Hamburg
Tel. 4389 0410, eMail: Post@ipp-hh.de, Web: www.ipp-hh.de

	Datum	Name
bearbeitet:	01/2021	[redacted]
geprüft/vid:	01/2021	[redacted]
gepr.ph:	01/2021	gez. [redacted]
freigegeben:	01/2021	[redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeiter	Leitzeichen LBBG	Datum

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

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Elbchaussee

Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße

Planinhalt: Lageplan Blatt 12
Geänderte Schlussversendung

Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-12

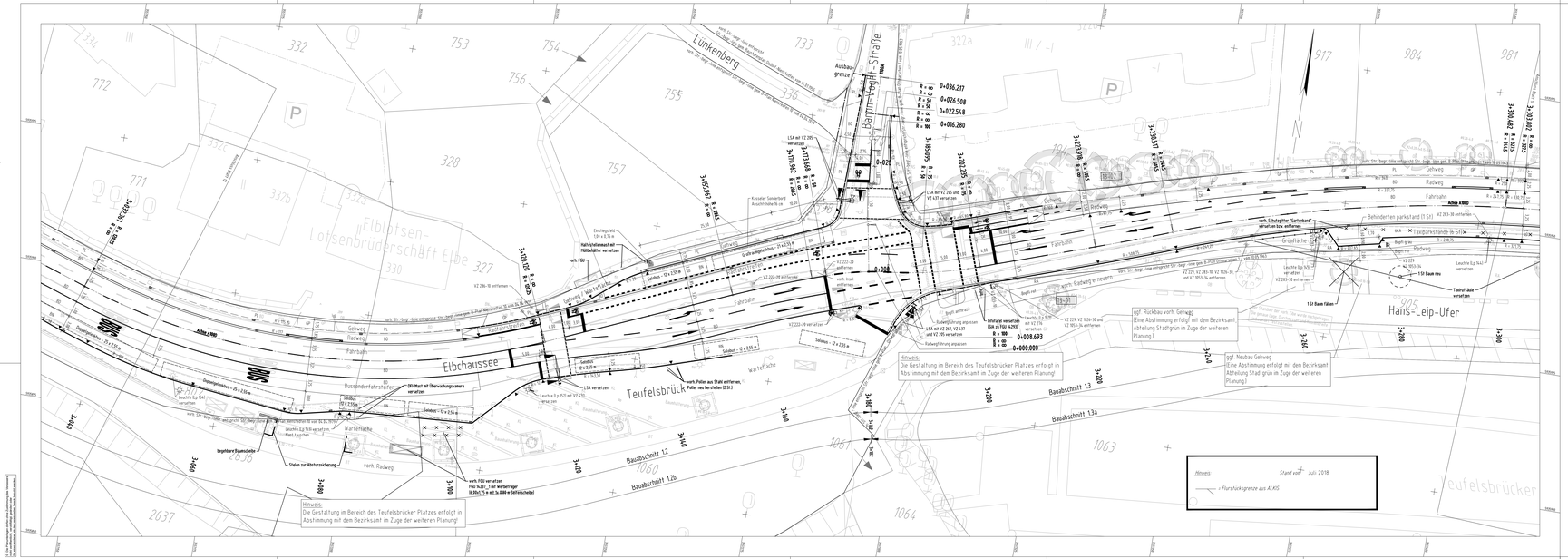
Maßstab: 1 : 250

Bearbeitet: - S 2 -
gez. [redacted] Voigt
Datum: 16.02.2021

Aufgestellt: - S 2 / PL -
gez. [redacted]
Datum: 16.02.2021

Freigegeben: - S 20 -
gez. [redacted]
Datum: 17.02.2021

P:\S1 Projekte\2018\S20.LBBG, Ausbau Elbchaussee\13 Pläne\CAD\21 Ausführung\PLAN\LNG12874_EIN.dwg



Zeichenerklärung

BD	gepl. Fahrbahn Asphalt
BD	gepl. Fahrbahn bzw. Bushaltestelle Gussasphalt
GP	gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Grossflaster
MFA	gepl. Überfahrt für Kfz ≥ 3,5 t Wabenstreifenpflaster, 6 / 8 cm
MFA	gepl. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Wabenstreifenpflaster, 6 / 8 cm
KP	gepl. Verkehrsinsel Kleinpflaster
Bnpfl grau	gepl. Sicherheitstrennstreifen Pflasterstreine aus Beton, grau
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, rot
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterstreine aus Beton, anthrazit
BD	gepl. Radweg Asphalt
RW 1	gepl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
Bnpfl	gepl. Gehweg Pflasterstreine aus Beton, grau
PL	gepl. Gehweg bzw. Wartefläche Platten aus Beton, grau
PL / GR	gepl. Gehweg Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt
BN	gepl. Bushaltestelle Beton
KL	gepl. Platzfläche Klinker, gelb
KL	gepl. Platzfläche Klinker, anthrazit
OB / RA	gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen

taktile Bodenindikatoren

bei Querungsstellen
- Richtfeld (RFI) (0,50 m breit)
- Sperrfeld (SF) (0,50 m breit)
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
- Begrenzungsstreifen (BS) (0,25 m breit)

bei Haltestellen
- Aufmerksamkeitsfeld (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)

gepl. Wasserlauf (Gussasphalt)
gepl. Entwässerungsrinne (Muldenformstein)
gepl. Entwässerungsrinne (Grünpflaster)
gepl. Hochbord
gepl. Hochbord abgesenkt
gepl. Abgrenzung NF
gepl. Tiefbord
gepl. Kiebelbord
gepl. Rundbord
gepl. Entfahrtschwelle

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
keine oder nur eingeschränkte Abgrenzung des Gehwegs / Hochbankettes zur Flurstücksgrenze in Form von Bordsteinen aufgrund der stark vorh. Durchwurzelung möglich (Randbauwerke erforderlich)
vorh. / gepl. Baum
Baumfällung
01-01 Konfliktpunkte Landschaftsplanung
Ausbaugrenze
vorh. Str.-begr.-line vorh. Straßenbegrenzungsline

Hinweis zu den Straßenbegrenzungslinien
Die Straßenbegrenzungslinien gem. B-Plan wurden graficsh aus eingescannten 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	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtskarte:

Planverfasser:

IPP Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung
Prüfingenieurgesellschaft Prasch,v.Fischer,Schiff
Rondenbarg 6 (Jenfeld), 19 NK
22846 Norderstedt
Tel. 040/5211-0, E-Mail: Post@ipp-hh.de

		Datum	Name
	bearbeitet:	01/2021	[redacted]
	geprüft/vrd:	01/2021	[redacted]
	gezeichnet:	01/2021	[redacted]
	freigegeben:	01/2021	[redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Letztes Datum	Datum

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

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung Elbchaussee

Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße

Planinhalt: Lageplan Blatt 13 Geänderte Schlussversendung

Bearbeitet: - S 2 - gez. Voigt Datum: 16.02.2021

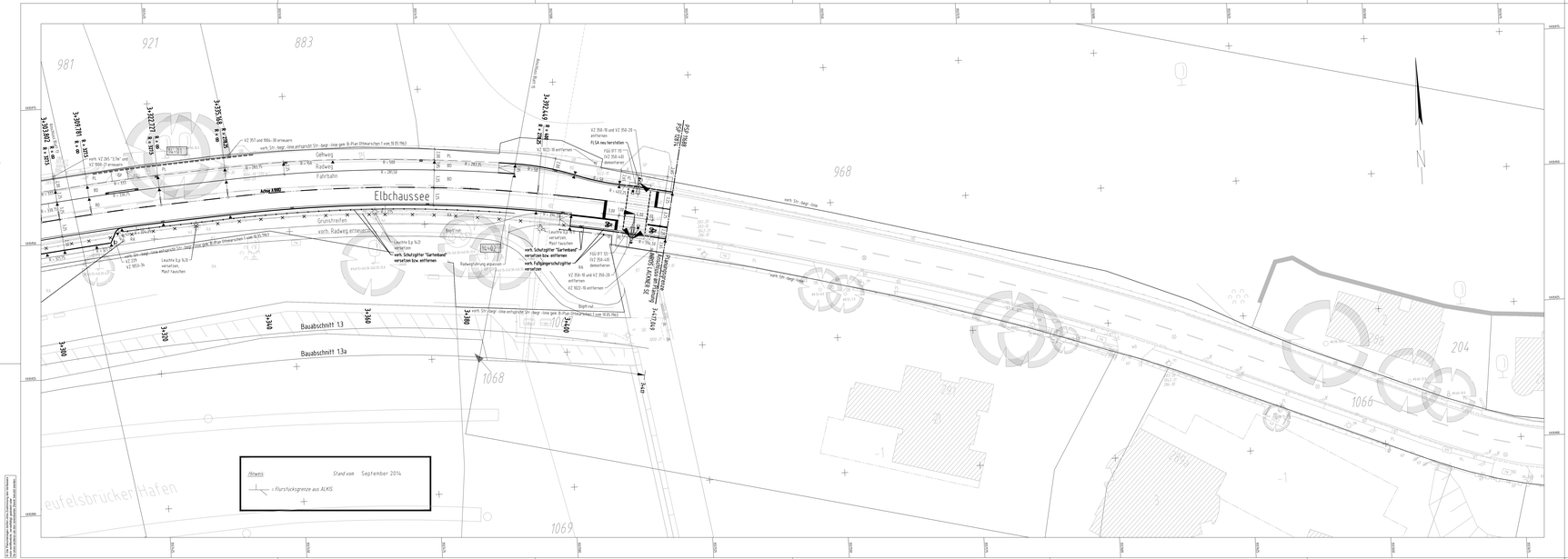
Aufgestellt: - S 2 / PL - gez. [redacted] Datum: 16.02.2021

Freigegeben: - S 20 - gez. [redacted] Datum: 17.02.2021

Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-13

Maßstab: 1 : 250

© DIN 34 beachten, Weitergabe sowie Vervielfältigung dieser Unterlage, Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugelassen.



Zeichenerklärung

BD	gepl. Fahrbahn Asphalt
BD	gepl. Fahrbahn bzw. Bushaltestelle Gussasphalt
GP	gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Großpflaster
MKA	gepl. Überfahrt für Kfz ≥ 3,5 t Mauersteinpflaster, 6 - 8 cm
MKA	gepl. Parkstreifen für Kfz ≥ 3,5 t Mauersteinpflaster, 6 - 8 cm
KP	gepl. Verkehrsinsel Kleinpflaster
Bnpfl grau	gepl. Sicherheitstrennstreifen Pflasterklinke aus Beton, grau
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterklinke aus Beton, rot
Bnpfl	gepl. Radweg Pflasterklinke aus Beton, anthrazit
BD	gepl. Radweg Asphalt
GB	gepl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
Bnpfl	gepl. Gehweg Pflasterklinke aus Beton, grau
PL	gepl. Gehweg bzw. Warteflache Platten aus Beton, grau
PL / GB	gepl. Gehweg Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt
BN	gepl. Bushaltestelle Beton
KL	gepl. Platzfläche Klinker, gelb
KL	gepl. Platzfläche Klinker, anthrazit
OB / RA	gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen

taktile Bodenindikatoren

bei Querungsstellen
- Richtfeld (RF) (0,50 m tief)
- Sperrfeld (SF) (0,50 m tief)
- Aufmerksamkeitsstreifen (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)
- Begrenzungsstreifen (BS) (0,25 m breit)

bei Haltestellen
- Aufmerksamkeitsstreifen (AF) (0,50 m breit)
- Leitstreifen (LS) (0,25 m breit)

gepl. Wasserlauf (Gussasphalt)

gepl. Entwässerungsrinne (Muldenformstein)

gepl. Entwässerungsrinne (Großpflaster)

gepl. Hochbord

gepl. Hochbord abgesenkt

gepl. Abgrenzung NF

gepl. Tiefbord

gepl. Klebebord

gepl. Rundbord

gepl. Einfahrtschwelle

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

keine oder nur eingeschränkte Abgrenzung des Gehweges / Hochbankettes zur Flurstücksgrenze in Form von Bordsteinen aufgrund der stark vorh. Durchwurzelung möglich (Sonderbauweise erforderlich)

vorh. / gepl. Baum

Baumfällung

01-01 Konfliktpunkte Landschaftsplanung

Ausbaugrenze

vorh. Str.-begr.-line vorh. Straßenbegrenzungsline

Hinweis zu den Straßenbegrenzungslinien

Die Straßenbegrenzungslinien gem. B-Plan wurden graficsh aus eingescannten 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	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtskarte:

Planverfasser:

ipp Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung
Regierungsgemeinschaft Prasch+Partner GmbH
Rondenbarg 6 Lerchenstieg, 156-158
22525 Hamburg
Tel. +49(0)151 43 80 61 0 Fax +49 40 54 80 80

	Datum	Name
bearbeitet:	01/2021	[redacted]
gezeichnet:	01/2021	[redacted]
geprüft:	01/2021	gez. Jöb [redacted]
freigegeben:	01/2021	[redacted]

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeiter	Letztes/ran LBBG	Datum

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

Baumaßnahme:
Grundinstandsetzung Elbchaussee

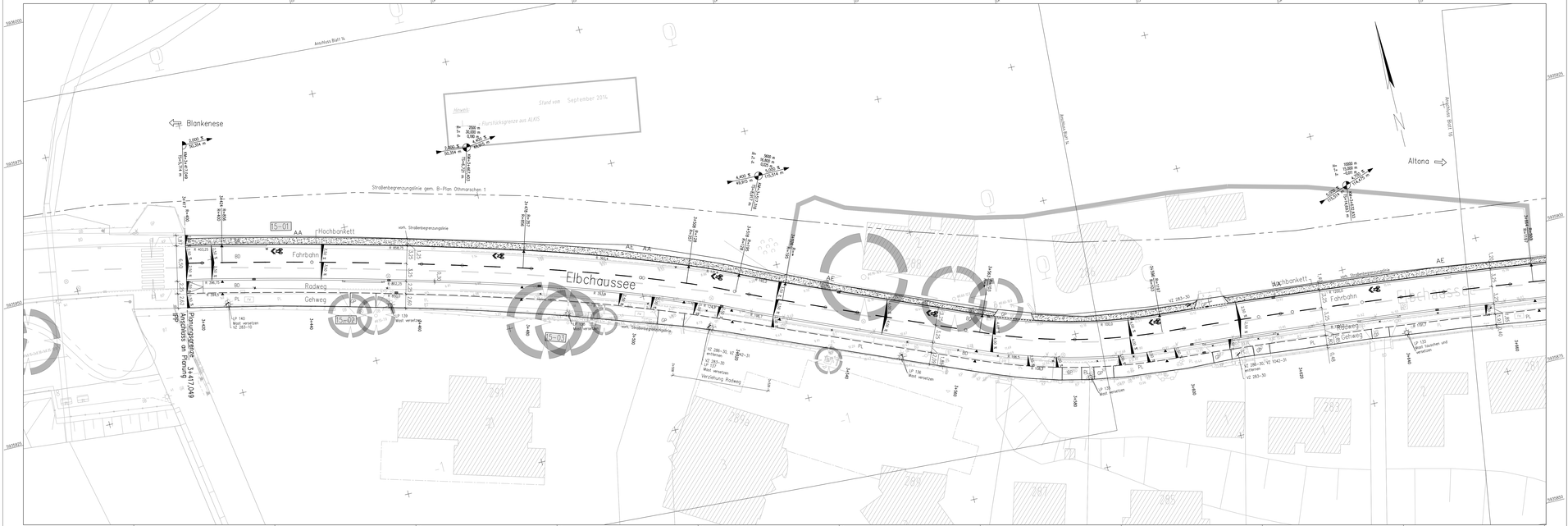
Teilbaumaßnahme: 1. Bauabschnitt
Elbchaussee von Manteuffelstraße
bis Parkstraße

Planinhalt:
Lageplan Blatt 14
Geänderte Schlussversickerung

Bearbeitet: - S 2 -
gez. [redacted] Voigt
Datum: 16.02.2021
Aufgestellt: - S 2 / PL -
gez. [redacted]
Datum: 16.02.2021
Freigegeben: - S 20 -
gez. [redacted]
Datum: 17.02.2021

Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-14
Maßstab: 1 : 250

© ALKIS Vermessung und Katasterverwaltung
Freie und Hansestadt Hamburg
Die Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.



Zeichenerklärung

- BD — gepl. Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt; gepl. Radweg Asphalt
- GP — gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen Großpflaster
- gepl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
- PL — gepl. Gehweg bzw. Wartefläche Platten aus Beton, grau
- BN — gepl. Bushaltestelle Beton
- GB / Ra — gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen

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. Hochbord
- gepl. Hochbord abgesenkt
- gepl. Flachbord
- gepl. Abgrenzung NF
- gepl. Tiefbord
- gepl. Rundbord
- gepl. Klebebord
- gepl. Einfahrtschwelle
- 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 eingescannten 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	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtsskizze:

INROS LACKNER SE.
Holstenplatz 18
22765 Hamburg
Tel. 040 39 88 33 0 · Fax 040 30 98 33 89

2015-0318-VTL-IS

	Datum	Zeichen
bearbeitet	12/2020	
gezeichnet	12/2020	
geprüft	12/2020	
freigegeben	12/2020	

Plangröße: 5,42 m x 1,54 m = 8,35 m²

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzeichen LSBG	Datum

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

Baumaßnahme:
Grundinstandsetzung Elbchaussee

Teilbaumaßnahme: 1. Planungsabschnitt
Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße

Planinhalt:
Lageplan Blatt 15
Geänderte Schlussverschickung

Zeichnungs-Nr.: 18/11688-18-15

Maßstab: 1 : 250

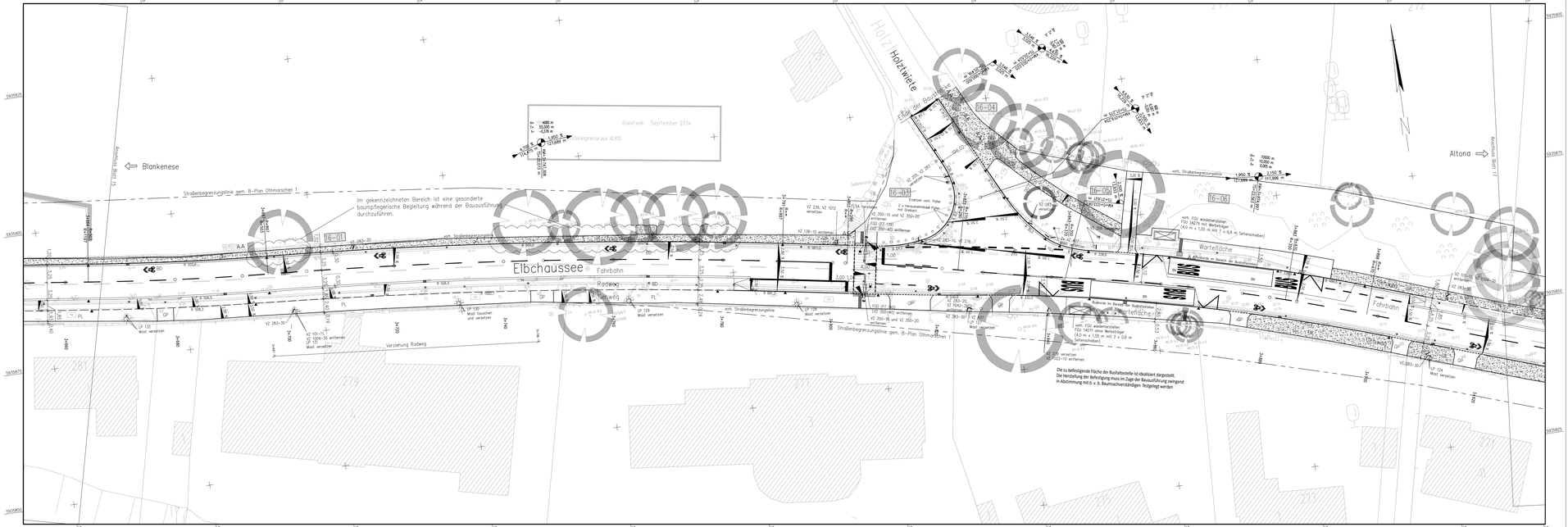
Bearbeitet: - S 2 -
gez. Voigt
Datum 16.02.2021

Aufgestellt: - LS / TA -
gez.
Datum 16.02.2021

Freigegeben: - LS -
gez.
Datum 17.02.2021

P:\01\2015\0318\Projekt\050\001_ACAD\DWG_aktuell\2015-0318-LP_18A_KpRW-VTL.dwg

Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb des Urheberrechtes ist unzulässig und strafbar.



Zeichenerklärung

BD	gepl. Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt; gepl. Radweg Asphalt
GP	gepl. Überfahrt bzw. Parkstreifen Großpflaster
	gepl. Gehweg bzw. Hochbankett Grand
PL	gepl. Gehweg bzw. Wartefläche Platten aus Beton, grau
BN	gepl. Bushaltestelle Beton
GB / RA	gepl. Grünfläche Oberboden / Rasen

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. Hochbord
- gepl. Hochbord abgesenkt
- gepl. Flachbord
- gepl. Abgrenzung NF
- gepl. Tiefbord
- gepl. Rundbord
- gepl. Klebebord
- gepl. Einfahrtschwelle
- 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 eingescannten 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	
Elbchaussee	LGV S1	Juli 2018	

Übersichtsskizze:

INROS LACKNER SE.
Holstenplatz 18
22765 Hamburg
Tel. 040 39 88 03-0 · Fax 040 30 66 33 89

2015-0318-VTL-16

	Datum	Zeichen
bearbeitet	12/2020	
geprüft/rev	12/2020	
gepr/ch	12/2020	
freigegeben	12/2020	

Plangröße: 5,42 m x 1,54 m = 8,35 m²

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Leitzeichen LSBG	Datum

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

Baumaßnahme:
Grundinstandsetzung Elbchaussee

Teilbaumaßnahme: 1. Planungsabschnitt
Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße

Planinhalt:
Lageplan Blatt 16
Geänderte Schlussverschickung

Zeichnungs-Nr.: 18/11688-18-16

Maßstab: 1 : 250

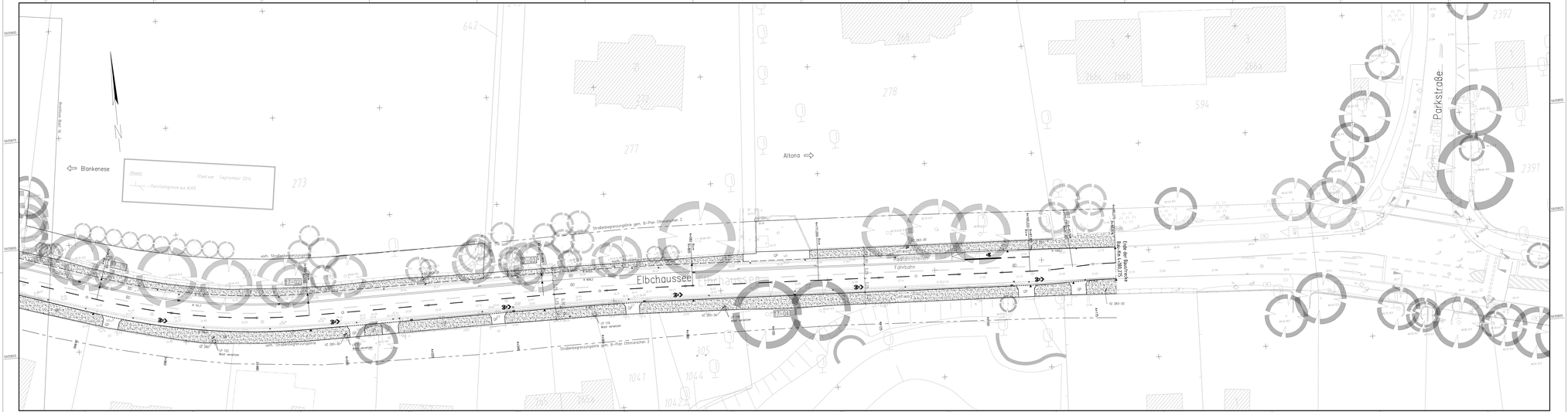
Bearbeitet: - S 2 -
gez. Voigt
Datum 16.02.2021

Aufgestellt: - LS / TA -
gez. [redacted]
Datum 16.02.2021

Freigegeben: - LS -
gez. [redacted]
Datum 17.02.2021

P:\201520150318\Projekt\0200\01_ACAD\DWG_aktuell\2015-0318-LP_18A_KpRW-VTL.dwg

Urheberrechtlich geschützt nach DIN 34 Weitergabe an Dritte sowie Vervielfältigung nur mit unserer Genehmigung


Blankenese
Altona
Elbchaussee
Parkstraße
Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan Ottensen/St. 2
vorh. Straßenbegrenzungslinie
Fahrbahn
Gehweg
Kaiserstraße
Ecke der Elbchaussee
Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan Ottensen/St. 2
Stand von September 2014
= Planlückenpunkte aus ALKIS
Anschluß Blatt 16
642
268
278
277
273
205
1041
1042
1044
594
2391
2392
2393
2394
2395
2396
2397
2398
2399
2400
2401
2402
2403
2404
2405
2406
2407
2408
2409
2410
2411
2412
2413
2414
2415
2416
2417
2418
2419
2420
2421
2422
2423
2424
2425
2426
2427
2428
2429
2430