

Baumaßnahme:                    **Grundinstandsetzung Elbchaussee**

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

## **ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR SCHLUSSVERSCHICKUNG**

### **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>3</b>
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.....	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme .....	3
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen.....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....</b>	<b>5</b>
3.1	Beschreibung des Bestandes .....	5
3.1.1	Fahrbahn .....	6
3.1.2	Nebenflächen .....	6
3.1.3	Verkehrsbelastung.....	6
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.....	11
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.....	12
3.1.16	Bahnanlagen .....	12
3.1.17	Umweltverträglichkeit.....	12
3.1.18	Boden- / Asphaltgutachten .....	12
3.1.19	Grundwasser .....	13
3.1.20	Kampfmittel.....	13
3.1.21	Bauwerke.....	14
3.1.22	Sondernutzung .....	14

<b>4</b>	<b>Variantenuntersuchung .....</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante .....</b>	<b>18</b>
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 .....	23
5.2.3	ÖPNV .....	23
5.2.4	Fußgänger- und Radverkehr .....	24
5.2.5	Barrierefreiheit .....	25
5.2.6	MIV .....	25
5.2.7	Öffentliche Beleuchtung.....	25
5.2.8	Straßenbegleitgrün .....	26
5.2.9	Ruhender Verkehr .....	26
5.2.10	Entwässerung .....	26
5.2.11	Ausstattung.....	27
5.2.12	Versorgungsleitungen.....	27
5.2.13	Bauwerke.....	27
5.2.14	Baustoffe / Aufbau .....	28
<b>6</b>	<b>Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung .....</b>	<b>30</b>
6.1	Wirtschaftlichkeit.....	30
6.2	Finanzierung .....	31
<b>7</b>	<b>Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme .....</b>	<b>31</b>
7.1	Auswirkungen auf Immissionen .....	31
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	32
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld ..	32
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	32
<b>8</b>	<b>Grunderwerb.....</b>	<b>33</b>

## **Anhang 1 – Baumbilanz**

## **Anhang 2 – Parkraumbilanz**

## **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 gemeinsam mit den städtischen Baulastträgern Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg und Gasnetz Hamburg (InfraCrew) umgesetzt.

Die vorliegende Planung umfasst den 1. Bauabschnitt von der Manteuffelstraße bis 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 Stadtteil Nienstedten, teilweise auch im Stadtteil Othmarschen, im Bezirksamtbereich Altona.

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

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

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

Im Planungsgebiet sind derzeit 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 Netzzrisse 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 soll sowohl die Radverkehrsinfrastruktur deutlich verbessert werden als auch sichere Verkehrsanlagen für alle anderen Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.

## 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 vor der Parkstraße. 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. 4.180 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. Dieser weist Breiten von ca. 2,50 m auf. Bis zur Holztierte 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	Holztierte / Elbchaussee Zählstelle: 7350
5	Holztierte / 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 <sub>w</sub>	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 Zählwerten 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 DTV<sub>w</sub>.

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 Dauerzähl-

stellen 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 Schwerverletzten (Kategorie 2) und 21 Unfälle mit schwerem Sachschaden (Kategorie 4). Es gab keinen Unfall mit getöteten Personen (Kategorie 1).

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

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

Die folgenden Bereiche wurden im 1. Bauabschnitt der Elbchaussee (Manteuffelstraße bis Parkstraße) als Unfalhhäufungsstellen (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
- Knoten Elbchaussee / Parkstraße

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 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 fahren.

### 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 wird kurzfristig versendet.

### 3.1.16 Bahnanlagen

Im Planungsbereich befinden sich keine aktiven Bahnanlagen sowie historische Gleisanlagen.

### 3.1.17 Umweltverträglichkeit

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

### 3.1.18 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.

### 3.1.19 Grundwasser

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

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

### 3.1.20 Kampfmittel

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

Gemäß der Stellungnahme besteht 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
- Bereich Holztwiete im Knoten und im Seitenstreifen
- Bereich zwischen Holztwiete und Parkstraße in der Fahrbahn und in den Nebenflächen

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 vergrabene Kampfmittel.

### 3.1.21 Bauwerke

Im Planungsbereich befinden sich folgende Bauwerke:

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

### 3.1.22 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.

## 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

- Bereich Holztwiete bis Parkstraße

Radfahrstreifen nördlich

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 weiter verfolgt 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 nachfolgend dargestellte Planung aufgestellt und wird jetzt schlussverschickt.

## 5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

### 5.1 Allgemeines

Die Fahrbahnen und Nebenanlagen der Elbchaussee werden grundhaft instandgesetzt.

Der Radverkehr wird neu geordnet. Der Übersicht halber werden die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs tabellarisch dargestellt. Zusammenfassend sind auf der Nordseite stadtauswärts mit Ausnahme der Gefällestrecke zwischen Holztwiete und Teufelsbrück durchgehend Radverkehrsanlagen vorgesehen. Auf der Südseite stadteinwärts wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr geführt, Ausnahmen sind die Radverkehrsanlagen im Bereich Teufelsbrück. Im Bereich zwischen Teufelsbrück und Holztwiete wird der Radverkehr stadteinwärts wegen der Steigung in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde geschützt geführt. Alternativ kann der Radverkehr stadteinwärts bis Teufelsbrück auf dem Elbradweg geführt werden.

Bereich	Nordseite (stadtauswärts)	Südseite (stadteinwärts)
Manteuffelstraße bis Eichendorffstraße	Schutzstreifen	Mischverkehr
Eichendorffstraße bis Winkelmannstraße	Schutzstreifen	Schutzstreifen
Winkelmannstraße bis Hasselmannstraße	Schutzstreifen	Mischverkehr
Hasselmannstraße bis Sieberlingstraße	Mischverkehr Tempo 30	Mischverkehr Tempo 30
Sieberlingstraße bis Christian-F.-Hansen-Straße	Radfahrstreifen	Mischverkehr
Christian-F.-Hansen-Straße bis Baron-Voght-Straße	Radfahrstreifen	Radweg
Baron-Voght-Straße bis Holztwiete	Mischverkehr	Radfahrstreifen
Holztwiete bis Parkstraße	Radfahrstreifen	Mischverkehr

Die Bushaltestellen werden soweit möglich ReStra - gerecht neu hergestellt.

## 5.2 Einzelheiten der Planung

### 5.2.1 Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte

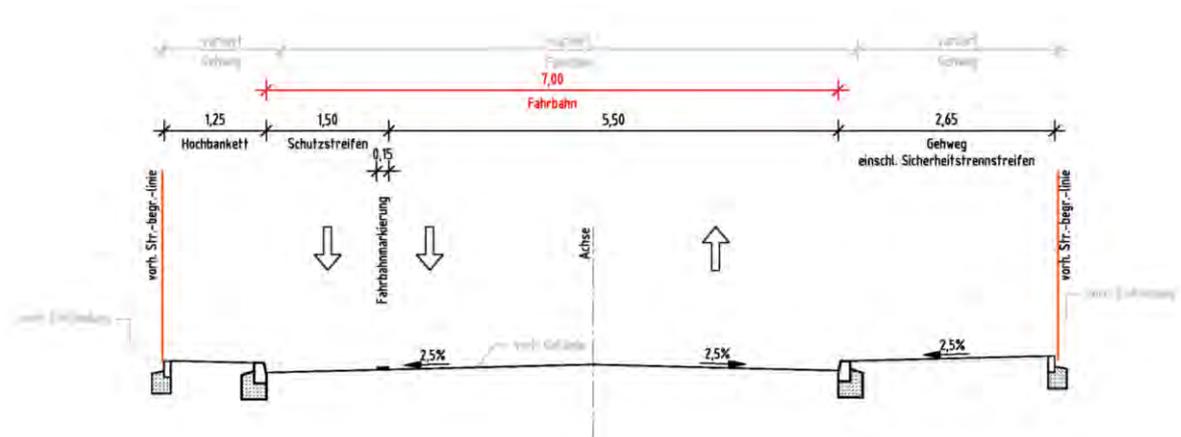
Im Planungsgebiet werden für den Straßenraum folgende Querschnitte definiert:

#### **Station 0+000 bis 0+875**

#### **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. Auf der Südseite 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+875 bis 1+076**

#### **Bereich Eichendorffstraße bis hinter Winkelmannstraße**

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+076 bis 1+569

#### Bereich hinter Winkelmannstraße bis kurz vor Hasselmannstraße

Verkehrsbelastung und Querschnittsgestaltung analog Bereich Manteuffelstraße bis Eichendorffstraße (Station 0+000 bis 0+875).

### Station 1+569 bis 1+887

#### Bereich kurz vor Hasselmannstraße bis hinter Sieberlingstraße

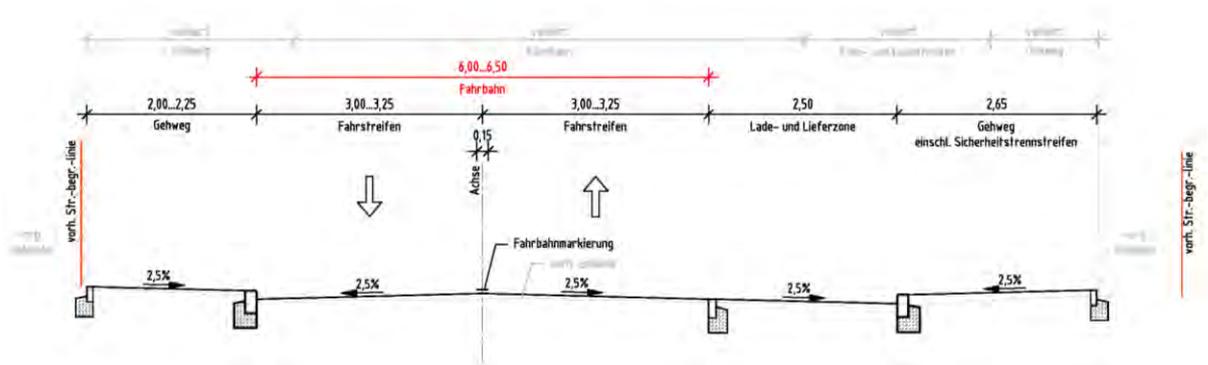
Kfz-Verkehr Spitzenstunde (variierend): 1.394 – 1.575 Kfz/h

Schwerverkehr am Tag: 466 – 633 Fzg

Aufgrund der durch die anliegende Bebauung vorliegenden Gegebenheiten (enger Querschnitt, Kurvenbereich, Unfallhäufungen am Knoten) wird der Radverkehr 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.

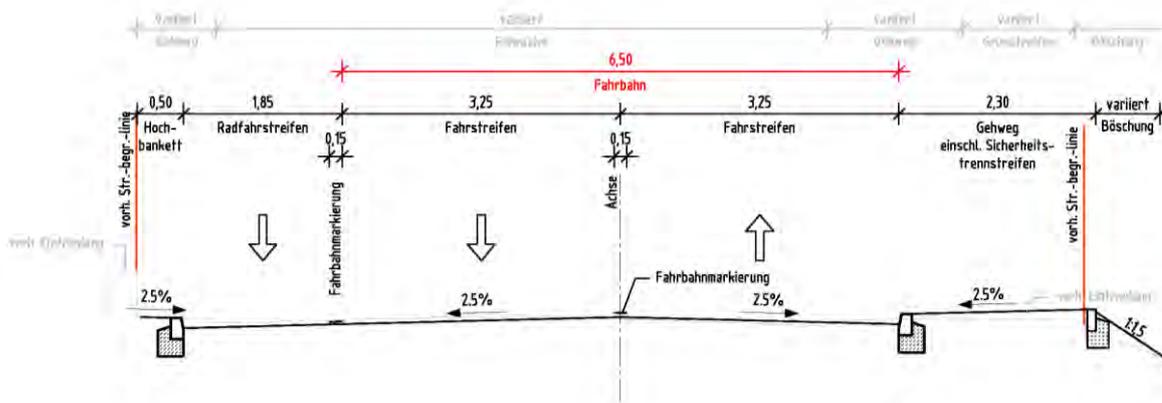
Für den Bereich Hotel Louis C. Jacob ergibt sich aufgrund des begrenzten Straßenraumes und der in diesem Bereich zu erhaltene Lade- und Lieferzone folgender Querschnitt:



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+887 bis 2+840 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 Radfahrstreifen an. Das an den Radfahrstreifen angrenzende Hochbankett 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.

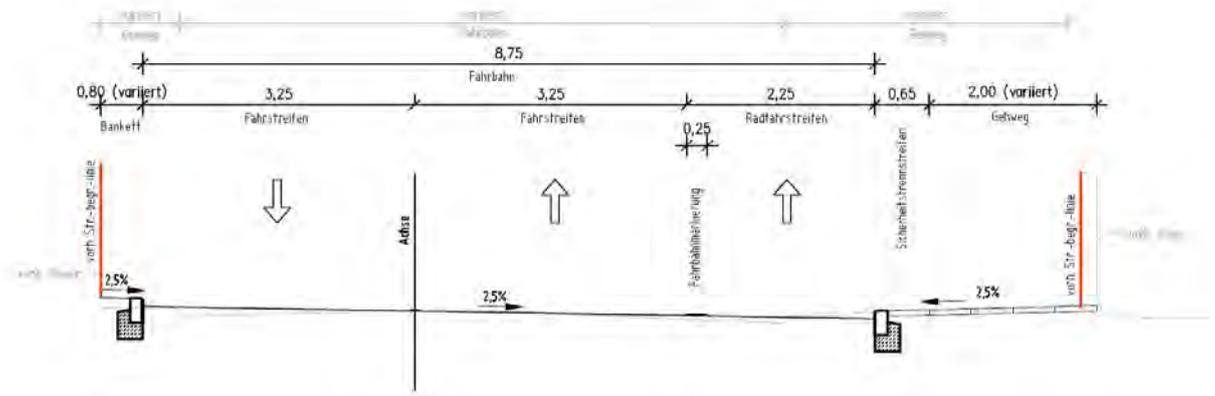
### Station 2+840 bis 3+417 Bereich Christian-F.-Hansen-Straße bis hinter Baron-Voght-Straße (Teufelsbrück)

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

Die Querschnitte sind den Lageplänen Blatt 12 bis Blatt 14 zu entnehmen.

### Station 3+410 bis 3+830 Bereich hinter Baron-Voght-Straße bis Holztwiete

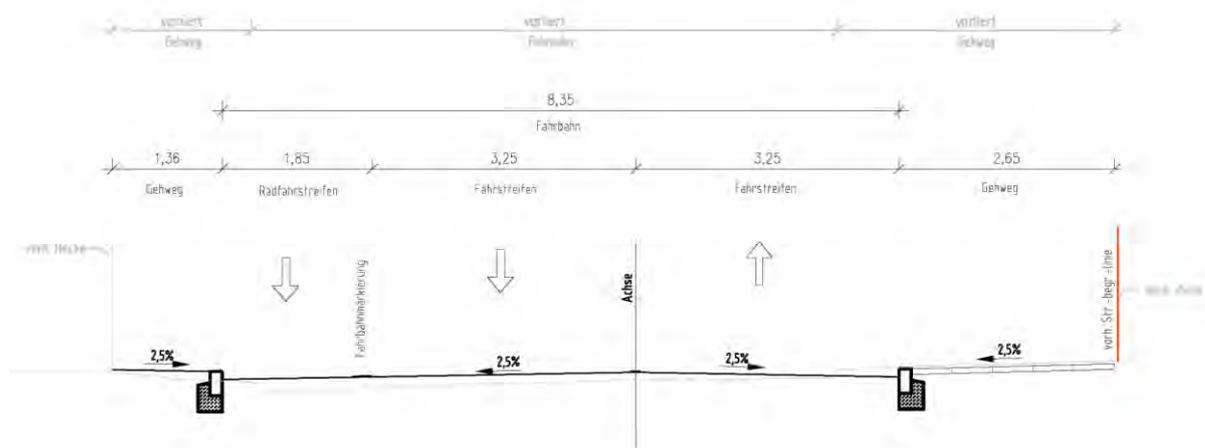
Kfz-Verkehr Spitzenstunde (variierend): 1.906 – 1.922 Kfz/h  
Schwerverkehr am Tag: 821 – 946 Fzg



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 Südseite (bergauf) schließt an den Fahrstreifen ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen an. Dieser verengt sich im Bereich der Bebauung im Jenischpark auf 1,85 m. Der sich hier anschließende Gehweg variiert in der Breite zwischen 2,09 m und 2,65 m, inklusive 0,65 m Sicherheitstrennstreifen. An der Nordseite schließt an den Fahrstreifen (Mischverkehr) ein Hochbankett an, welches in der Breite zwischen 0,78 m und 1,40 m variiert.

**Station 3+830 bis 4+180**  
**Bereich Holztwiete bis kurz vor Parkstraße**

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



Auch hier beträgt aufgrund der deutlich höheren Verkehrszahlen (siehe oben) die Fahrstreifenbreite 3,25 m. Auf der Südseite schließt an den Fahrstreifen (Mischverkehr) ein 2,65 m breiter Gehweg einschl. Sicherheitstrennstreifen an.

Auf der Nordseite schließt an den Fahrstreifen ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen an. Die sich hier anschließende Nebenfläche variiert in ihrer Breite.

## 5.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

### Knotenpunkte

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

### Lichtsignalanlagen

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

Sämtliche Lichtsignalanlagen werden mit akustischer Blindensignalisierung ausgestattet.

Die vorhandenen Fußgängerüberwege werden aufgrund des erhöhten Fußgängerverkehrsaufkommen 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 Holzwiete)
- Fußgängerüberweg Holzwiete

## 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 Winckelmannstraße, Fahrtrichtung stadtein- und stadtauswärts
- Haltestelle Elbschloßstraße Fahrtrichtung stadtein- und stadtauswärts
- Haltestelle Holzwiete, Fahrtrichtung stadtein- 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:

- ca. 350 m Radfahrstreifen
- ca. 420 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke)
- ca. 1.530 m Radfahrstreifen
- ca. 318 m Mischverkehr (Tempo 30-Strecke)
- ca. 1.569 m Schutzstreifen

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

- ca. 875 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke)
- ca. 201 m Schutzstreifen
- ca. 493 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke)
- ca. 318 m Mischverkehr (Tempo 30-Strecke)
- ca. 953 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke)
- ca. 577 m Mischverkehr bzw. Radweg
- ca. 420 m Radfahrstreifen (Steigungsstrecke)
- ca. 350 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke)

### 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 mit maximal 3 % 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 im Zuge des 1. Bauabschnittes der Elbchaussee wird 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 Elbchaussee 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 wird eine Neupflanzung erfolgen. Art und Größe der Ersatzpflanzung wird im Zuge der weiteren Planung in Abstimmung mit dem Bezirksamt HH-Altona festgelegt.

Die vorliegende Planung wurde durch einen Landschaftsarchitekten sowie Baumgutachter begleitet. Die Arbeitsergebnisse sowie die Untersuchungsergebnisse wurden in der Planung berücksichtigt.

Im Zuge der Ausführungsplanung sowie Baudurchführung wird die Maßnahmen 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).

Der Behindertenparkplatz östlich der Baron-Voght-Straße verschiebt sich um ca. 10 m stadteinwärts. Die Lage der Taxiparkstände bleibt wie in der Planung der 2. Verschickung dargestellt.

#### 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 wegweisenden 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

Der „Charakter der Elbchaussee“ wurde sowohl von den Behörden als auch von vielen Bürgern als besonderes Schutzgut hervorgehoben. Dieser Charakter besteht zum Teil aus dem „nicht perfekten“, manchmal auch etwas „maroden Charme“ der Verkehrsanlage. Um möglichst viel vom Charakter der Elbchaussee zu erhalten, werden z. B. sämtliche Überfahrten zu den Grundstücken in Großpflaster aus Naturstein ausgeführt. Die Nebenanlagen werden sehr vorsichtig umgebaut. Bisher nicht befestigte bzw. mit Grand befestigte Gehwegflächen werden zum Schutz der Bäume weitestgehend so erhalten bzw. in gleicher Art neu hergestellt.

Die Fahrbahn der Elbchaussee wird der Belastungsklasse 32 zugeordnet.

Für die Fahrbahn wird aufgrund der gewünschten geringen Bauzeit eine sehr schnelle Bauweise bevorzugt. Es wird daher ein vollgebundener Aufbau vorgesehen.

Die Fahrbahnüberfahrten werden in Wabensteinpflaster hergestellt.

Die Busverkehrsflächen erhalten eine Oberfläche aus Straßenbeton.

Die Überfahrten zu den Grundstücken werden mit Großpflaster aus Naturstein hergestellt, um den „Charakter der Elbchaussee“ zu erhalten. Sie werden im Zuge der Ausführungsplanung hinsichtlich ihrer Abmessungen und Geometrie festgelegt.

Die Gehwege werden überwiegend mit Grand befestigt. Diese Notwendigkeit resultiert in erster Linie aus Gründen des Baum- und Denkmalschutzes. Für eine einheitliche Gestaltung werden auch weitere Bereiche ebenfalls in Grand vorgesehen. Im Zuge der Öffentlichkeitsveranstaltungen erhielt dies breite Unterstützung um u. a. den Charme der Elbchaussee zu erhalten und vorhandene Bäume zu schützen. Im Bereich von Querungen, soweit möglich in Bushaldebereichen und Teufelsbrück erfolgt die Befestigung mit Betonsteinplatten.

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

#### Randeinfassungen gemäß M FP/ReStra:

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

Tiefbordsteine aus Naturstein 12/25 cm

Kasseler Sonderbord aus Beton 15/28,5/31 cm (Ansicht 18 cm)

Gehweg: Tiefbordsteine aus Beton 8/20 cm

Grünflächen: Betonbord 8/20 cm

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

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

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

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

### **6.1 Wirtschaftlichkeit**

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

Für die FHH ist eine gut ausgebaute, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur unabdingbar. Nachteile für die Verkehrsteilnehmer sowie weitergehender Wertverlust an den Straßen als Anlagevermögen lassen sich mittelfristig nur mit den beschriebenen Maßnahmen verhindern. Die aufzuwendenden Kosten stehen in einem sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

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

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

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

Des Weiteren ist geplant, diese Baumaßnahme 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 von Manteuffelstraße bis Parkstraße
- 2. Planungsabschnitt: Elbchaussee von Parkstraße 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 2 Jahre.

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

### 7.1 Auswirkungen 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 Lärminderung von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Darüber hinaus lässt sich erfahrungsgemäß durch die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und 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 (voraussichtlich einstreifige Verkehrsführung)
- temporäre Verlegung von Buslinien und -haltestellen
- Erfordernis von Parkverbot im Bereich von Umleitungsstrecken
- Verschlechterung Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anlieger (Die Erreichbarkeit wird nach heutigem Kenntnisstand jederzeit gewährleistet. Die Zufahrten können jedoch über Behelfszufahrten erfolgen.)
- Verschlechterung der Anlieferbedingungen zu den anliegenden Gewerbetreibenden (ggf. Zulieferzonen erforderlich)
- Lärm- und Staubbelastung während der Arbeiten

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

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

## 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.

Der Bereich zwischen Holztwiete und Parkstraße wurde gesondert geprüft. Im Ergebnis müssten 80 Bäume gefällt sowie die Fläche mit der Flurstücknummer 277 angekauft werden, was aufgrund der langen Verfahrensdauer und der geringen Aussicht auf Erfolg zurzeit nicht weiter verfolgt wird. Außerdem müsste in dem Bereich der bestehende Überlassungsvertrag (Sondernutzung) mit der Volksrepublik China gekündigt und diese zum Rückbau der überbauten öffentlichen Fläche aufgefordert werden.

---

Verfasst: IPP GmbH

Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum: 15.05.2020

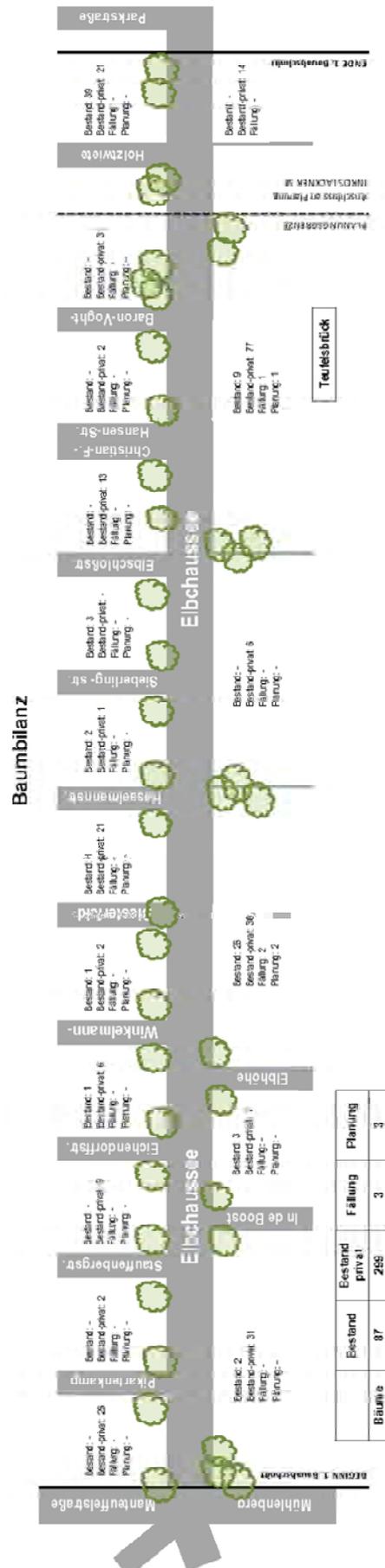
Datum: 15.06.2020



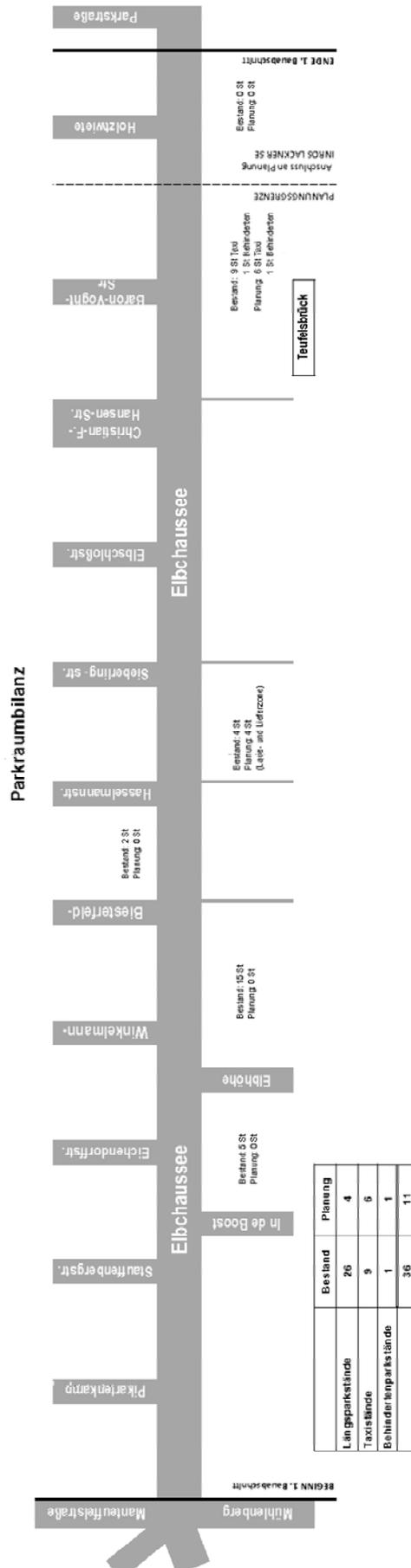
Unterschrift: [Redacted] ...  
Stempel und Name

Unterschrift: [Redacted] .....  
Leitzeichen und Name

**Baumbilanz**



**Parkraumbilanz**



## 1 ÜBERSICHT BEHÖRDEN / BETEILIGTE - EXTERN

Nr.	Behörde / Beteiligte(r)	Abteilung	Stellungnahme	Seite
1	BIS	VD 513	-	3
2	BIS	VD 520	28.08.2019 (1. Verschickung)	3 - 4
3	BIS	IT 421	-	4
4	BIS	F 042	-	4
5	BIS	Feuerwehr, Feuerwache Osdorf, - F 140 -	17.07.2019 (1. Verschickung)	4
6	BIS	PK 25 / 26	28.08.2019 (1. Verschickung)	4
7	BUE	W 1	16.01.2019	4
8	BUE	W 2	-	4
9	BUE	N 1	-	5
10	BSW	LP 14	21.01.2020	5
11	BASFI	SKbM	-	5
12	FB	Bezirksverwaltung, Anliegerbeiträge 633	10.07.2019 (1. Verschickung)	5 - 6
13	BKM	Denkmalschutzamt	10.01.2020	6
14	Bezirksamt Altona	A/MR 21	22.01.2020	6 - 13
15	Bezirksamt Altona	A/SL	02.09.2019 (1. Verschickung)	13-15
16	Bezirksamt Altona	A/VS Immissionsschutz	16.07.2019 (1. Verschickung)	15
17	Bezirksamt Altona	A/VS 31 Bodenschutz, Flächensanierung, Altlastenhinweiskataster	22.01.2020	15 - 17
18	Bezirksamt Altona	A/MR 320 MR 3 Abteilung Stadtgrün	17.10.2019 (1. Verschickung)	17 - 20
19	LBV	Transport- und Genehmigungs-Management	27.11.2019 (1. Verschickung)	20
20	LIG	451/3	-	20

21	LIG	431	-	20
22	LIG	51/36	14.01.2020	20 - 21
23	SRH		20.01.2020	21 - 22
24	HPA	L 221	-	22
25	Handelskammer Hamburg	Stadtentwicklung, Stadtverkehr, ÖPNV	21.01.2020	22
26	Handelskammer Hamburg	Infrastruktur	-	22
27	Handwerkskammer Hamburg	Standortberatung	21.01.2020	22 - 23
28	Bezirks-Seniorenbeirat		-	23
29	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg		02.09.2019 (1. Verschickung)	23 - 24
30	HVV		21.01.2020	24
31	Hochbahn		21.01.2020	31
32	Hochbahn	Ingenieurbauwerke - TBB 13	-	24
33	Switchh		-	24
34	P+R Betriebsgesellschaft mbH		13.01.2020	24 - 25
35	KVG		-	25
36	VHH	Betriebsplanung	21.01.2020	25 - 30
37	DB Service Immobilien GmbH		-	30
38	Taxiverbände		-	30
39	Werbeträger - Ströer	Gebietsmanager / Bestandsmanagement	02.09.2019 (1. Verschickung)	30 - 31
40	Wall GmbH		21.01.2020	31 - 33

Anhang:

Ergebnisprotokoll Abwägungstermin 1.BA 2.Versch. Elbch

Erläuterungen:

Die Stellungnahmen werden mit folgenden Ausnahmen im Originaltext wiedergegeben:

- [...] Es wurden Textteile ausgelassen (Grußformeln, allgemeine Einleitungen o. Ä.)
- *Anmerkungen des Verfassers sind kursiv gesetzt.*

## 2 STELLUNGNAHMEN UND ABWÄGUNG

Nr.	Behörde bzw. Beteiligte(r) / Stellungnahme zur 2. Verschickung (und ggf. 1. Verschickung, wenn keine Stellungnahme zur 2. Verschickung eingegangen ist)	Abwägung
1	BIS – VD 513	Keine Stellungnahme eingegangen.
2	BIS – VD 52, Stellungnahme zur 1. Verschickung	
2.1	<p>[...]</p> <p><i>Die VD 52, hat die übersandten Planunterlagen (1. BA von Manteuffelstraße bis Teufelsbrück und 2. BA Teufelsbrück bis vor den Hohenzollernring) geprüft und nimmt im Einvernehmen mit den örtlich zuständigen Polizeikommissariaten 25 und 26 wie folgt Stellung:</i></p> <p><i>Die vorgelegten Planungen sind nicht anordnungsfähig und werden abgelehnt.</i></p> <p><i>Bereits bei der ersten Durchsicht der vorstehenden Unterlagen wurde festgestellt, dass die Fahrstreifenbreiten deutlich untermäßig sind und nicht im Einklang mit den Vorgaben der in Hamburg anzuwendenden Regelwerke (FSGV) stehen.</i></p> <p><i>Bei Fahrstreifenbreiten von 2,50 und 2,75m Breite lassen sich insbesondere Schwerlastverkehre und Linienbusverkehre nicht konfliktfrei abwickeln. Diese sind in Teilen so bemessen, dass sie nicht einmal zugelassene Verkehrsarten (LKW und Linienbusse) aufnehmen können. Insbesondere die geplanten Schutzstreifen müssen regelhaft zur Gewährleistung des Begegnungsverkehrs überfahren werden. Hierzu ist auszuführen:</i></p> <p><i>In Abstimmung mit BIS/A320 sind bei Straßen mit zu erwartender Restfahrbahnbreite von 4,50 und 5,50m zwischen den Schutzstreifen und Verkehrsstärken von 5.000 bis 10.000 Kfz/24 und einem Anteil des Schwerlastverkehrs über 5% bzw. 500 Lkw/24 Schutzstreifen abzulehnen, da in diesem Fall die Bedingungen (Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen) für die Anordnung des Schutzstreifens gemäß VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2 Ziff. 5 nicht gegeben sind.</i></p> <p><i>Die hier zugrunde zu legenden Verkehrsmengen liegen deutlich über den vorgenannten Belastungsgrenzen. Der Belastungsbereich der Elbchaussee kann mit deutlich über IV eingestuft werden. Gemäß ERA 2010 ist im und über dem Belastungsbereich IV das Trennen des Radverkehrs vom MIV aus Sicherheitsgründen geboten.</i></p> <p><i>Weiterhin konnte nicht belegt werden, dass durch die einstreifige Verkehrsführung je Fahrtrichtung die festgestellten Verkehrsmengen abzuwickeln sind. Dies ist jedoch zwingend</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Hierzu wurde am 25.10.2019 zwischen VD, BWVI und LSBG unter Hinzuziehung von der BIS, A3 ein Abstimmungsgespräch geführt und sich einvernehmlich u.a. in Bezug auf die Querschnitte geeinigt. Daraufhin wurde die Planung für den 1. Bauabschnitt von der Manteuffelstraße bis zur Parkstraße überarbeitet und im Rahmen einer 2. Verschickung versendet.</p>

	<p><i>notwendig, um gesichert die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraße in ihrer Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr und den ÖPNV beurteilen zu können.</i></p> <p><i>Allein aus vorgenannten Gründen kann der Maßnahme nicht zugestimmt werden. Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden haben die gesamten Planunterlagen zwar gesichtet, nehmen aber aufgrund der bereits erkannten Nichtanordnungsfähigkeit keine detaillierte Stellung zu erkannten Einzelproblematiken.</i></p>	
3	BIS – IT 421	Keine Stellungnahme eingegangen.
4	BIS – F 042	Keine Stellungnahme eingegangen.
5	<b>BIS – F 140, Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	
5.1	<p>[...] <i>aus brandschutztechnischer Sicht bestehen gegen die geplante Baumaßnahme nur dann keine Bedenken, wenn folgende Punkte beachtet werden:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1. Die Anforderungen an die Zuwegung für Rettungs- und Löscharbeiten auf Grundstücken werden durch § 5 HBauO sowie die Technische Baubestimmung Nr. 7.4 „Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“ in der jeweils aktuellen Fassung verbindlich geregelt. Diese sind entsprechend anzuwenden.</i></li> <li><i>2. Die Funktionsfähigkeit der Löschwasserentnahmestellen (Hydranten) ist zu erhalten. Insbesondere bei der Neuschaffung bzw. Verlegung von Parkplätzen ist darauf zu achten, dass in diesem Bereich keine Unterflurhydranten liegen.</i></li> <li><i>3. Bei der Neuordnung der Straßenmöblierung ist auf die uneingeschränkte Anleiterbarkeit der Gebäude zu achten.</i></li> </ol>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u>
6	<b>BIS – PK 25 / 26</b>	
6.1	siehe Stellungnahme BIS – VD 52 (Stellungnahme Nr. 2)	
7	<b>BUE – W 1</b>	
7.1	<p>[...] <i>nach Prüfung der Unterlagen zu o.g. Vorhaben meldet BUE W1 Fehlanzeige</i></p>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>

8	BUE – W 2	Keine Stellungnahme eingegangen.
9	BUE – N 1	Keine Stellungnahme eingegangen.
<b>10</b>	<b>BSW – LP 14</b>	
10.1	<p>[...]</p> <p><i>Es wird sehr begrüßt, dass die Umbaumaßnahme ohne signifikante Baumfällungen auskommt. Leider ist die Maßnahme, den Fahrradverkehr zu fördern, über die gesamte Strecke nicht einheitlich umgesetzt. Ein Benutzen dieser Strecke scheint für Radfahrer unsicher oder zumindest nicht intuitiv, da sie unterschiedlich in den fließenden Verkehr integriert werden. Wir würden eine konsistentere Gestaltung befürworten.</i></p> <p><i>Detailanmerkung: In Blatt Nr. 4 wird der südliche Gehweg gegenüber der Eichendorffstraße verschwenkt. Hier erscheint eine Wegeführung entlang der Straße sinnvoller.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Die Planung der Radverkehrsführung wurde homogenisiert. Der Radverkehr wird auf der Nordseite von der Manteuffelstraße aus erst auf einen Schutzstreifen, dann im Mischverkehr und bis Teufelsbrück auf einem Radfahrstreifen geführt. Auf der Südseite erfolgt die Führung des Radverkehrs bis Teufelsbrück im Mischverkehr oder auf einem Schutzstreifen. Ab Teufelsbrück werden in Richtung Osten alternierende Radfahrstreifen angelegt.</p> <p><u>Der Anregung wird nicht gefolgt.</u></p> <p>Ein Führung des Gehweges entlang der geplanten Straße ist aufgrund der angrenzenden Grünfläche, d.h. durch die vorhandenen Baumstandorte, nicht möglich.</p>
11	BASFI – SkbM	Keine Stellungnahme eingegangen.
<b>12</b>	<b>FB – 633 Anliegerbeiträge, Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	
12.1	<p>[...]</p> <p><u>Beitragsrechtliche Bewertung</u></p> <p><i>Die Erschließungsanlage Elbchaussee ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).</i></p> <p><i>Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um eine beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlage.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>

	<u>Erhebung Wegebaubeiträge</u> Für die Erschließungsanlage Elbchaussee werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.	
<b>13</b>	<b>BKM - Denkmalschutzamt</b>	
13.1	<p>[...] für das Denkmalschutzamt kann ich mitteilen, dass im Grundsatz die Planungen und die Änderungen der Planungen (bspw. Grandwege) begrüßt werden. In einem Punkt lehnt das Denkmalschutzamt die verschickte Planungen aber erneut ab:</p> <p>Nach wie vor werden trotz gegenteiliger Stellungnahme vor dem wichtigen Baudenkmal Elbchaussee 400 ein FGU (Blatt 08) und die Versetzung des Haltestellenmastes vor das Baudenkmal vorgesehen. Das Vorfeld dieses Gebäudes ist bislang aber frei von Möblierungen (bis auf den Haltestellenmast, dieser steht aber seitlich). <b>Dies muss zwingend auch so bleiben</b>, da sowohl die Blicke auf das Baudenkmal als auch aus dem Baudenkmal auf die Elbe elementarer Denkmalbestandteil sind. Der gesetzliche Umgebungsschutz wäre ansonsten wesentlich beeinträchtigt. Zumal dieses Baudenkmal besonders nah an der Elbchaussee steht.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Der FGU entfällt und der Haltestellenmast verbleibt am jetzigen Standort.</p>
<b>14</b>	<b>Bezirksamt Altona – A/MR 21</b>	
14.1	<p>[...] <u>Generelle Anmerkungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird anerkannt, dass nahezu im gesamten Bauabschnitt zwischen Manteuffelstraße und Teufelsbrück zu wenig Straßenverkehrsfläche zur Verfügung steht und somit eine Kompromisslösung erforderlich ist.</li> <li>- Die vielfach vorgesehenen Gehwegüberfahrten müssen gem. ReStra ohne Bordstein im Bogen ausgeführt werden: Der Plattenbelag des Gehwegs grenzt direkt an den Wabenstein der Überfahrt.</li> <li>- Wir bitten um Prüfung der gesamten Planung auf privat genutztem öffentlichen Grund. Wir bitten darum, diese Bereiche konsequent zur Verbreiterung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen heranzuziehen.</li> </ul>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Die Überfahrten werden wie auch von SL gefordert (vgl. Stn 15) mit Großpflaster aus Naturstein und ohne Bordkante zum Gehweg hin ausgeführt. Die dargestellte Linie ist keine Bordkante. Hierbei handelt es sich lediglich um die Darstellung/ Abgrenzung der Überfahrten.</p> <p><u>Dies wurde geprüft.</u> siehe hierzu lfd. Nr. 53 (Bezirksversammlung Altona), Seite 55 - 56</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Herstellung der Gehwege in Grand wird aus Gründen der Unterhaltung und der Barrierefreiheit abgelehnt.</li>   <li>- Zum Bereich des Teufelsbrücker Platzes inkl. Busverkehrsanlage (Blätter 12-14) bitten wir um Fortsetzung der bereits begonnenen bilateralen Abstimmung.</li>   <li>- Eine Verbesserung der Radverkehrssituation an der Elbe (speziell im Bereich Övelgönne, per Bürgerentscheid klar bestätigt) ist nur schwer möglich. In Planungsverfahren rund um den Strandweg in Övelgönne wurde häufig die Nutzung der Elbchaussee für den Radverkehr und den Bau von Radverkehrsanlagen gefordert. In der Konsequenz sind ab Teufelsbrück bis zum Rathaus Altona sehr gute Radverkehrsanlagen, die vor illegalem Beparken mit Kfz geschützt werden müssen, dringend geboten. Insofern wird die Mischverkehrslösung zwischen Holztwiete und Parkstraße sehr kritisch gesehen. Wir bitten darum, hier die baurechtlich ausgewiesene Straßenverkehrsfläche vollumfänglich in die Planung mit einzubeziehen, um beidseitige, regelmäßige Radverkehrsanlagen anbieten zu können (siehe Anmerkungen zu den Blättern 16 und 17). <b>Da ein zeit- und arbeitsaufwändiger Einbezug der genannten Flächen bzw. ein Ankauf einzelner fehlender Flächen in die Planung notwendig erscheint, wird der Zeitdruck, der durch die geplante gemeinsame Umsetzung mit Hamburgwasser entsteht, seitens des Bezirks sehr kritisch gesehen.</b></li> </ul>	<p>In erster Linie resultiert die Herstellung der Gehwege in Grand aus Gründen des Baum- und Denkmalschutzes. Für eine einheitliche Gestaltung werden deshalb weitere Bereiche ebenfalls in Grand vorgesehen. Dies wurde auch von Bürgern gefordert, um u. a. das Bild und den Charakter der Elbchaussee zu erhalten.</p> <p><u>Es haben mehrere Abstimmungen zur Buswendeanlage, Radweg in der Grünfläche östlich und Baumfällung/ -pflanzung stattgefunden.</u></p> <p>Die baurechtlich ausgewiesenen Flächen werden so weit in Anspruch genommen, wie nicht andere - z.B. denkmalpflegerische o.ä. Interessen - dem gegenüberstehen. In mehreren Beratungen wurden die Für und Wider der jeweiligen Varianten dargestellt und letztlich die vorliegende Planung als Kompromisslösung herausgearbeitet. Der Bereich zwischen Holztwiete und Parkstraße wurde gesondert geprüft. Im Bereich des Flurstücks 574, das bereits als Erweiterung der Straßenverkehrsfläche zur Verfügung steht, müssten zum Herstellen eines kurzen Teilstücks einer nordseitigen Radverkehrsanlage ca. 80 Bäume gefällt werden. Die östlich angrenzende Fläche mit der Flurstücknummer 277 ist in Privateigentum. Ein Ankauf dieser Fläche hat in absehbarer Zeit keine Aussicht auf Erfolg. Eine direkt hieran östlich anschließende mögliche Erweiterungsfläche befindet sich zwar im Eigentum der FHH, allerdings müsste der bestehende Überlassungsvertrag (Sondernutzung) mit der</p>
--	---	---

		Volksrepublik China gekündigt und diese zum Rückbau der überbauten Fläche aufgefordert werden. Dies wird nicht weiter verfolgt.
14.2	<p><i>Lagepläne</i></p> <p>- Blatt 1</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Die Anschlussplanung des Knotenpunktes Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße / Elbchaussee / Mühlenberg / Dockenhudener Straße (Veloroute 1, Teilmaßnahme A22, Planung durch A/MR21) wird bilateral mit der Maßnahme Elbchaussee abgestimmt.</i></li> </ul> <p>- Blatt 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Im S-Kurvenbereich von Station 0+192 bis 0+304 wird die Fahrbahnbreite von 5,50m kritisch gesehen.</i></li> </ul> <p>- Blatt 3</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>FLSA von der Westseite der Einmündung Stauffenbergstraße auf die Ostseite verlegen, da hier mehr Gehwegfläche zur Verfügung steht. Alternativ sollte auf der Westseite Grunderwerb angestrebt werden, um zumindest die nördliche Aufstellfläche zu vergrößern.</i></li> </ul> <p>- Blatt 4</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>FLSA (wie Blatt 3) besser östlich der Einmündung Eichendorffstraße anlegen, um mehr Aufstellfläche zu haben.</i></li> </ul> <p>- Blatt 5</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Gehweg im Bereich der Bushaltestelle (Nordseite) deutlich zu schmal. Hier sollte eine auch aus Gründen der Barrierefreiheit eine regelkonforme Breite mindestens bis zur</i></li> </ul>	<p>Seitens MR wurde dieses Thema nicht weiter verfolgt.</p> <p>Gemäß ERA ist der Schutzstreifen Teil der Fahrbahn und somit 7 m breit. Zudem ist der Querschnitt das Ergebnis einer Abstimmung vom 25.10.2019 zwischen VD, PK , BWVI und LSBG unter Hinzuziehung von der BIS, A3 und wurde einvernehmlich aufgrund der beengten Platzverhältnisse festgelegt.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Die FLSA wird östlich der Einmündung Elbchaussee/ Stauffenbergstraße vorgesehen.</p> <p><u>Der Anregung wird nicht gefolgt.</u> Die FLSA verbleibt westlich der Einmündung Elbchaussee/Eichendorffstraße. Eine Vergrößerung der Aufstellfläche östlich oder westlich der Einmündung ist aufgrund des an und auf den Grundstücksgrenzen vorhandenen Baumbestandes nicht möglich.</p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen.</u></p>

<p><i>Winckelmannstraße (zum FGÜ) vorgesehen werden. Bitte prüfen, ob die Straße hier nach Süden verschwenkt oder auf der Nordseite Grunderwerb getätigt werden kann.</i></p> <p>- Blatt 6</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Keine spezifischen Hinweise zu diesem Blatt, siehe generelle Anmerkungen.</i></li> </ul> <p>- Blatt 7</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Der Einmündungsbereich Hasselmannstraße ist sehr groß und könnte ggf. zugunsten breiterer Gehwege zurückgebaut werden.</i></li> <li>○ <i>Die lediglich markierte Einfassung der Parkstände in der Hasselmannstraße wird kritisch gesehen, eine bauliche Einfassung verhindert Falschparken besser.</i></li> <li>○ <i>Station 1+580 bis 1+605: Hier ist eine Aufweitung im Kurvenbereich erforderlich.</i></li> <li>○ <i>Taktile Leitelemente über die Einmündung Hasselmannstraße fehlen.</i></li> <li>○ <i>Auf der Südseite (z.B. Station 1+520) befinden sich sehr breite Gehwegüberfahrten. Bitte prüfen, ob die Breite so notwendig ist.</i></li> </ul>	<p>Der nördliche Gehweg im Bereich der Bushaltestelle kann aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht verbreitert werden. Nach Süden hin ist aufgrund des vorhandenen Baumbestandes eine Verschwenkung der Straße nicht möglich. Im Norden ist ein Grundstücksankauf nicht möglich, da hier kein Planungsrecht besteht.</p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Einmündung Elbchaussee/ Hasselmannstraße wurde bereits in der 2. Verschickung angepasst und optimiert. Zudem wurde die Tempo-30-Strecke Richtung Westen verlängert, dadurch die Fahrbahn verengt und der Gehweg weiter verbreitert.</p> <p><u>Die Markierung entfällt.</u></p> <p>Im Kurvenbereich ist für beide Richtungen eine Fahrstreifenbreite von 3,25m vorgesehen.</p> <p>In Grandflächen können keine taktilen Leitelemente vorgesehen werden. Wie o. g. resultieren die Grandflächen aus Baum- und Denkmalschutzgründen.</p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Überfahrten werden im Zuge der Ausführungsplanung hinsichtlich ihrer Abmessungen und Geometrie festgelegt.</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Bei Station 1+630 befindet sich die Einfahrt zur Kirche. Die FLSA liegt direkt auf der Gehwegüberfahrt.</i></li>   <li>- <i>Blatt 8</i></li> <li>○ <i>Der Plattenbelag im Bereich von Bushaltestelle und LSA wurde erst kürzlich aufgrund von Beschwerden hergestellt. Wir bitten um Beibehaltung.</i></li>   <li>○ <i>Schutzstreifen mit dem Mindestmaß 1,25m werden kritisch gesehen.</i></li>   <li>- <i>Blatt 9</i></li> <li>○ <i>Schutzstreifen mit dem Mindestmaß 1,25m werden kritisch gesehen.</i></li> <li>- <i>Blatt 10</i></li> <li>○ <i>An der Einmündung Elbschloßstraße fehlen taktile Leitelemente</i></li>   <li>○ <i>Bitte aus Gründen der Barrierefreiheit einen Plattenbelag zw. Querung und Bushaltestelle Süd vorsehen.</i></li>   <li>○ <i>Schutzstreifen mit dem Mindestmaß 1,25m werden kritisch gesehen.</i></li> <li>- <i>Blatt 11</i></li> </ul>	<p>Die Überfahrt ist abgepollert und wird nicht permanent genutzt. Darüber hinaus wurde über diese Stelle u. a. mit Vertreter von MR intensiv diskutiert und sich einvernehmlich darauf geeingt, die FLSA an dieser Stelle anzuordnen, weil hier erhöhter Querungsbedarf besteht.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Im Bereich der LSA (Querung) und Bushaltestellen wird Plattenbelag vorgesehen.</p> <p>Die Planung wurde unter Einbeziehung der BIS, A3 angepasst. Die beidseitigen 1,25m breiten Schutzstreifen entfallen. Der Querschnitt sieht auf der Nordseite nun einen 1,85m breiten Radfahrstreifen vor.</p> <p><u>siehe Abwägung zu Blatt 8</u></p> <p><u>siehe Abwägung zu Blatt 7</u></p> <p><u>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</u> Der Gehweg im Bereich der LSA (Querung) und die Warteflächen im Bereich der Bushaltestellen werden mit Plattenbelag befestigt. Die Befestigung der Gehwege zwischen LSA-Querung und Bushaltestellen wird wegen unbekannter Wurzellagen im Zuge der Ausführung festgelegt.</p> <p><u>siehe Abwägung zu Blatt 8</u></p>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Keine spezifischen Hinweise zu diesem Blatt, siehe generelle Anmerkungen.</li>   <li>- Blatt 12 und 13</li> <li>○ Mit 1,85m ist auf der Nordseite das Mindestmaß für Radfahrstreifen gem. ReStra vorgesehen. Wir bitten um Prüfung, ob hier das Regellaß von 2,25m angeboten werden kann.</li>   <li>○ Zw. Station 3+025 und 3+050 befindet sich ein Höhenversprung, der durch eine kleine Stützwand abgefangen wird. Durch die Verlegung der Busbucht nach Süden entsteht hier eine sehr schmale Wartefläche.</li>   <li>- Blatt 13</li> <li>○ Die Radverkehrsführung am Knoten Baron-Voght-Straße erschließt sich aus den Plänen nicht richtig: Die Furt vom Anleger zur Baron-Voght-Straße führt direkt auf den zu schmalen Gehweg und ist damit schlecht nutzbar. Weiterhin ist unklar, wo hin der indirekte Linksabbieger den Radverkehr führt. Hier erscheint uns eine vertiefte Betrachtung des Knotenpunktes sinnvoll. Wir bitten um bilaterale Rücksprache.</li> <li>○ Da eine Überleitung des stadtauswärts fahrenden Radverkehrs an das Elbufer (für diejenigen, die aufgrund der beengten Verhältnisse nicht auf der Elbchaussee weiterfahren möchten) nur am Knoten Baron-Voght-Straße möglich scheint, sollte der Radweg im Bereich des Teufelsbrücker Platzes (wie im Plan dargestellt) beibehalten werden. Um der bestehenden Beschwerdelage über Konflikte zwischen Fahrgästen, die vom Bus zur Fähre und umgekehrt wechseln, entgegenzuwirken, bitten wir um Einfassung des Radwegs mit taktilen Leitelementen.</li> <li>○ Die Taxistellplätze wurden um ca. 70m nach Osten verschoben und befinden sich somit nicht mehr im Blickfeld der ÖPNV-Haltepunkte (Bus und Fähre). Dies wird kritisch gesehen.</li> <li>○ Der Entfall des Behindertenstellplatzes wird abgelehnt. Wir bitten darum, diesen im Bereich des Anlegers an einer geeigneten Stelle vorzusehen.</li> </ul>	<p><u>Wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Dies wurde geprüft.</u> Ein 2,25m breiter Radfahrstreifen ist stadtauswärts nur bis zur Baron-Voght-Straße möglich. Dieser ist so in der Planung vorgesehen.</p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Die Radverkehrsführung im Bereich des Knotens Elbchaussee / Baron-Voght-Straße wurde unter Hinzuziehung der Straßenverkehrsbehörde und LSBG/ IVS optimiert.</p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.</u> Der Radweg im Bereich des Teufelsbrücker Platzes bleibt erhalten. Im Bereich des Platzes sind keine planerischen Anpassungen /Änderungen vorgesehen, d.h. die befestigten Oberflächen des Radweges werden auch nicht angefasst.</p> <p>Das Verschieben der Taxenstellplätze um 30 m war erforderlich, um einen Behindertenparkstand zu erhalten.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u></p>
---	--

	<p>- Blatt 14</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Im Plan ist vorgesehen, den nach Süden (Richtung Hans-Leip-Ufer) führenden Abzweig des Radwegs zurückzubauen. Wir bitten darum, diesen Abzweig zu erhalten, da hier der touristische Elbe-Radweg weiter am Ufer entlang geführt wird.</i></li> </ul> <p>- Blatt 15</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Das Einhalten von 1,50m Sicherheitsabstand beim Überholen von Radverkehr kann hier nicht eingehalten werden, weshalb ggf. auch mit schmaleren Kfz-Fahstreifen gearbeitet werden kann. Da zudem langsamer Radverkehr bei der Fahrt bergauf mehr Platz benötigt, bitten wir, hier mindestens 2,25m vorzusehen.</i></li> <li>○ <i>Bei der dargestellten „vorhandenen Straßenbegrenzungslinie“ handelt es sich um die Grundstücksgrenzen gem. ALKIS. Die Straßenbegrenzungslinien der dort gültigen Bebauungspläne sehen teilweise deutlich mehr Straßenverkehrsfläche vor. Diese Flächen müssen dringend in die Planung mit einbezogen werden, um hier regelgerechte Gehwege und Radverkehrsanlagen anbieten zu können.</i></li> </ul> <p>- Blatt 16</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <i>Zur Breite der Fahrradstreifen vgl. Anmerkung zu Blatt 15.</i></li> </ul> <p><i>Die Überquerungsstelle an der Holztierte ist nicht barrierefrei ausgebaut, es fehlen Bodenindikatoren. Zudem erscheint der Einmündungsbereich sehr großzügig und trifft in einem spitzen Winkel auf die Elbchaussee.</i></p>	<p>Der Behindertenparkstand wurde im Bereich des alten Standortes, vor den geplanten Taxiparkständen ergänzt.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Der Abzweig des Radweges bleibt erhalten.</p> <p>Der Radfahrstreifen wird 2,25 m ausgebildet, wo Platz vorhanden ist. An der Engstelle im Bereich der Bebauung am Jenischpark wird der RFS auf 1,85 m verschmälert, um die Breite des vorhandenen Banketts nicht weiter zu reduzieren.</p> <p>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 die vorliegende Planung als Kompromisslösung in Abstimmung und unter Berücksichtigung der Interessen des Denkmalschutzes herausgearbeitet.</p> <p>vgl. Abwägung zu Blatt 15</p> <p>siehe Abwägung zu Blatt 7 Der Einmündungsbereich kann aufgrund der notwendigen Schleppkurven nicht kleiner ausgebildet werden.</p>
--	---	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Verbindung von der Bushaltestelle Holzwiete (Nordseite) zum Jenischpark sollte auch aus Gründen der Barrierefreiheit nicht in Grand ausgeführt werden. Hier erachten wir einen Plattenbelag als sinnvoller.</li> </ul> <p>- Blatt 16 und 17</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bei der dargestellten „vorhandenen Straßenbegrenzungslinie“ handelt es sich um die Grundstücksgrenzen gem. ALKIS. Die Straßenbegrenzungslinien der dort gültigen Bebauungspläne sehen teilweise deutlich mehr Straßenverkehrsfläche vor. Diese Flächen müssen dringend in die Planung mit einbezogen werden.</li> </ul> <p>Ein Teil der Flurstücke in diesem Bereich befinden sich bereits im Verwaltungsvermögen Tiefbau. Unter Einbeziehung dieser Flächen und ggf. Ankauf einzelner weitere Flächen, die planrechtlich als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen sind, können hier beidseitig Radstreifen angeboten werden.</p>	<p>siehe Abwägung zu Generelle Anmerkungen</p> <p>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 die vorliegende Planung als Kompromisslösung herausgearbeitet.</p> <p>siehe Abwägung zu Generelle Anmerkungen</p>
--	--	--

15	<b>Bezirksamt Altona – A/SL, Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	
15.1	<p>[...] Das Bezirksamt Altona, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, schließt sich der Stellungnahme von A/MR 2 an, nimmt aber ergänzend wie folgt Stellung:</p> <p><b>Generelle Änderungsbedarfe:</b></p> <p><b>Materialien:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Ausführung der vorgesehenen Überfahrten und Parkstreifen in Großpflaster wird für erforderlich gehalten. Ihr wird ausdrücklich zugestimmt.</li> <li>- Die Hoch- und Tiefborde sollten ebenfalls in Granit ausgeführt werden. Soweit es irgend geht, sollten die vorhandenen Hochborde aus Granit wiederverwendet werden, da sie sich aufgrund ihrer historischen Ausführung gut in das Straßenbild einfügen.</li> </ul>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Im Erläuterungsbericht sind u.a. unter Punkt 5.2.6 und 5.2.14 die Materialien der Oberflächen dargestellt.</p>

<p><b>Fußgängerverkehr:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Abweichend von der Planung sollten auch auf der nördlichen Seite der Elbchaussee in sämtlichen Abschnitten Gehwege in einer Breite von mindestens 1,2 m Breite vorgesehen werden, um eine sichere Zugänglichkeit aller Wohngrundstücke für Fußgänger und Rollstuhlfahrer zu erreichen.</i></li> <li>- <i>Auf beiden Straßenseiten ist aus Gründen der Inklusion und des Komforts bei schlechten Wetterverhältnissen erforderlich, die Gehwege mit Senatsplatten in einer Breite von mindestens 2,5 m auszustatten, soweit hierfür der Platz ausreichend ist. Aus gestalterischer Sicht ist ein schmaler Grandstreifen zwischen den Gehwegplatten und der Fahrbahn, dort wo der Platz ausreicht, wünschenswert.</i></li> </ul> <p><b>Zu Blatt 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 11:</b></p> <p><i>Der nördliche Gehweg sollte nicht verschmälert werden, mindestens 1,2 m breit ausgeführt werden und mit Platten ausgestattet werden.</i></p> <p><b>Zu Blatt 12:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Eine Verschmälerung des Elbuferwegs im Bereich der Buskehre darf keinesfalls erfolgen. Dieser Bereich ist im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche/Parkanlage festgesetzt. Die Elbpromenade hat eine hamburgweite und überregionale Bedeutung. Der Schutzstreifen an der Nordseite der Elbchaussee ist dem gegenüber, wenn keine andere Möglichkeit für eine Lösung für den Radverkehr besteht, nachrangig.</i></li> <li>- <i>Aufgrund der Ausweisung als Grünfläche und der prominenten Lage direkt neben der Elbpromenade sollte die Buskehre nicht in Asphalt, sondern möglichst in Granit-Großpflaster oder, falls dies nicht möglich ist, in einem anderen geeigneten Pflaster ausgeführt werden. Die Ausführung sollte mit dem Bezirksamt Altona abgestimmt werden.</i></li> <li>- <i>Der Gehweg westlich der Buskehre in nordsüdlicher Richtung sollte aus Gründen der Inklusion in Platten und nicht in Grand ausgeführt werden.</i></li> <li>- <i>Stn. zum westlichen Abschnitt wie zu Blatt 1.</i></li> </ul>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Querschnitt und damit auch die Breiten für den nördlichen Gehweg sind das Ergebnis einer Abstimmung vom 25.10.2019 zwischen VD, BWVI und LSBG unter Hinzuziehung von der BIS, A3 und wurden einvernehmlich aufgrund der beengten Platzverhältnisse festgelegt.</p> <p>siehe Abwägung zu Generelle Anmerkungen</p> <p>Die Planung im Bereich der Buskehre einschließlich der Radverkehrsführung wurde bereits in der 2.Verschickung angepasst.</p> <p><u>Der Anregung wird nicht gefolgt.</u> Die Buskehre wird aufgrund der hohen Belastung durch den ÖPNV wie im Bestand in Asphalt hergestellt.</p> <p>Der Gehweg ist bereits mit der 2. Verschickung nicht mehr Bestandteil der Planung.</p> <p><u>siehe Abwägung zu Blatt 1</u></p>
---	---

	<p><b>Zu Blatt 13:</b></p> <p><i>Auf den östlich der Taxistände vorhandenen Stellplatz für Behinderte sollte verzichtet werden. Er wird an dieser Stelle nicht benötigt und ist verkehrlich für Rollstuhlfahrer nicht angebunden. Die Asphaltierung bedeutet eine unnötige Versiegelung an diesem bedeutenden Punkt der Landschaftsachse. Ferner ist er planungsrechtlich nicht zulässig, da hier im Bebauungsplan eine öffentliche Grünfläche ausgewiesen ist.</i></p>	<p><u>Wird zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.</u></p> <p>Die Anregung wurde zwar in der 2. Verschickung berücksichtigt. Mit der Stellungnahme durch die Bezirksversammlung Altona zur 2. Verschickung (siehe hierzu lfd. Nr. 53.2, Punkt 5) ist ein Behindertenparkstand jedoch zwingend herzustellen.</p> <p>Der Behindertenparkstand wird im Bereich des alten Standortes, vor den geplanten Taxiparkständen ergänzt.</p>
<b>16</b>	<b>Bezirksamt Altona – A/VS Immissionsschutz , Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	
16.1	<p>[...]</p> <p><i>das Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt ist zuständig für die 16. / 24. BImSchV. Aus den übersandten Unterlagen ist leider nicht erkennbar, was unter der Aussage „geringfügige Verschiebung der Bordkanten“ zu verstehen ist. Weiter ist die Aussage unter Pkt. 7.1 nicht ausreichend begründet. Die Elbchaussee ist eine Hauptverkehrsstraße, möglicherweise kommt hier der letzte Absatz aus § 1 der 16. BImSchV zum Tragen, auch dies ist abzuklären.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Im Erläuterungsbericht sind unter Punkt 7.1 die Auswirkungen auf die Immissionen dargestellt.</p>
<b>17</b>	<b>Bezirksamt Altona – A/VS 31 Bodenschutz, Flächensanierung, Altlastenhinweiskataster</b>	
17.1	<p>[...]</p> <p><i>der Bereich der geplanten Arbeiten für die Grundinstandsetzung der Elbchaussee, 1. Bauabschnitt: Manteuffelstraße bis Parkstraße, liegt gemäß dem Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten, dem Altlasthinweiskataster der Freien und Hansestadt Hamburg nicht im Bereich einer Altlast, altlastverdächtigen Fläche, schädlichen Bodenveränderung, Verdachtsfläche und/oder eines Grundwasserschadens. Angrenzend befinden sich zwei Altlastverdachtsflächen mit der Einstufung „Handlungsbedarf bei Nutzungsänderung oder baulichen Änderungen“ sowie eine Fläche im Bodenzustandsverzeichnis mit der Einstufung „Erledigt (war keine Altlastverdachtsfläche)“.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, berücksichtigt und an die Bauüberwachung weitergegeben.</u></p>



Durchführung:

Sofern im Zuge von Erdbauarbeiten Bodenpartien angetroffen werden, welche den Verdacht auf Bodenverunreinigungen (verdächtige, ungewöhnliche Gerüche, Verfärbungen etc.) aufkommen lassen, sind die Erdarbeiten zu unterbrechen und es ist das Bezirksamt Altona, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt, Technischer Umweltschutz - VS 31 - (Tel.: 42811-6032, E-Mail: [umweltschutz@altona.hamburg.de](mailto:umweltschutz@altona.hamburg.de)) oder außerhalb der Dienstzeit die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt - Schadensmanagement/Sofortmaßnahmen (Tel.: 42840-2300) zu benachrichtigen.

- Für **bodenähnliche Anwendungen** mit ortsfremden Materialien zur Herstellung einer durchwurzelbaren Schicht, ist nur Bodenmaterial zugelassen, das die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung einhält. Hilfsweise können hier die die LAGA TR-Boden - Werte für Bodenmaterial der Kategorie Z0 akzeptiert werden. (§7 BBodSchG, §12 BBodSchV)
- Unbelasteter **Mutterboden**, der bei Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Vorhandener Mutterboden ist sicher zu stellen, zwischenzulagern und bestimmungsgemäß zu verwenden. (§ 202 des Baugesetzbuches).
- In Gebieten mit erhöhten Schadstoffgehalten ist eine grundstücksinterne **Verlagerung von Bodenmaterial** zulässig, wenn die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 3 Buchstabe b und c des BBodSchG

	<p>genannten Bodenfunktionen nicht zusätzlich beeinträchtigt werden und insbesondere die Schadstoffsituation am Ort des Aufbringens nicht nachteilig verändert wird. Beim Einbau von Böden gilt das Verschlechterungsverbot. (§ 12 (10) BBodSchV)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist – sofern ein Wiedereinbau vor Ort nicht möglich sein sollte- entsprechend dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (24.02.2012) vom Bauherrn ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Für die Verwertung und den Wiedereinbau sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006, siehe auch Hinweise im Internet unter <a href="http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/">http://www.hamburg.de/mineralische-abfaelle/</a>, Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg").</li> </ul> <p>Diese Regeln gelten <b>nicht</b> für unbelastete Oberböden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden ist der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten.</p> <p>Gegen das Bauvorhaben bestehen aus Sicht des Bodenschutzes und der Flächensanierung keine Bedenken.</p>	
--	--	--

18	<p><b>Bezirksamt Altona – A/MR 320</b>  <b>MR 3 Abteilung Stadtgrün, Stellungnahme zur 1. Verschickung</b></p>	
18.1	<p>[...]  <i>Stellungnahme: MR 3 stimmt der Baumaßnahme unter der Bedingung folgender Planänderungen und Auflagen im Grundsatz zu:</i></p> <p><u>A.) Erforderliche Planänderungen:</u></p> <p>1. Die Planunterlagen sind unvollständig. Der Baumbestand im Planungsbereich ist vollständig im Zuge der Planung zu kartieren. Hierfür sind die aktuellen Daten aus dem Straßenbaumkataster in die Planung zu übernehmen und entsprechend zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Hirschparks Nordseite.</p>	<p>Allgemeines: Die gesamte Baumaßnahme wird in Planung und Ausführung baumpflegerisch begleitet.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u>  Im Planungsbereich wurden im Zuge der Vermessung alle Bäume aufgenommen, die sich innerhalb der vorh. Straßenbegrenzungslinie befinden. Da außerhalb des Straßengrundstücks durchgängig <u>kein</u> Planrecht besteht, wurden hier</p>

	<p>2. <i>Die Flächen des denkmalgeschützten Hirschparks stehen nicht für die vorliegenden Tiefbauplanungen zur Verfügung.</i></p> <p>3. <i>Bus-Wendekurve gegenüber C.F. Hansen-Straße: Die Planung ist nicht genehmigungsfähig. Der vorhandene Elbuferwanderweg ist in voller Breite zu erhalten. Die Änderung der Bus-Wendekurve in der geplanten Lage würde hier eine erhebliche Einengung des stark frequentierten Elbwanderweges zur Folge haben, die so nicht umgesetzt werden kann.</i></p> <p><i>Der Baum auf der Mittelinsel ist zu erhalten.</i></p> <p>4. <i>Die Planung ggü. Elbchaussee 434 wird zum Schutz des Wurzelraumes vorhandener Bäume abgelehnt. Neue Stellplätze, Fußwege und Einbauten im Bereich vorhandener zu erhaltender Bäume, die deren Wurzelraum maßgeblich ändern, sind nicht zulässig.</i></p> <p>5. <i>Im Bereich der elbseitigen Grünanlagen sind die Sichtbeziehungen zur Elbe freizuhalten und grundsätzlich nicht durch Nebenanlagen, Stellplätze oder sonstige Einbauten zu beeinträchtigen.</i></p> <p>6. <i>Es ist zu prüfen, ob umzulegender Leitungsbestand aus den Nebenflächen heraus sowie die Verlegung neuer Leitungen grundsätzlich in der Fahrbahn erfolgen kann. Hierbei ist der Einbau von Kabellehrrohren und Revisionsschächten im Fahrbahnbereich vorzusehen.</i></p>	<p>die Bäume auch nur in Teilbereichen aufgenommen. Zudem wird der Baumbestand durch die Begehung und Begutachtung bzw. Untersuchung von LSBG/S2 ergänzt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u> Die Flächen des denkmalgeschützten Hirschparks werden nicht überplant. Die Planung befindet sich innerhalb der derzeit vorh. Straßenbegrenzungslinien.</p> <p>Die Planung im Bereich der Buskehr wurde bereits in der 2.Verschickung angepasst.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Der Baum wird voraussichtlich erhalten.</p> <p>Die Planung ggü. Elbchaussee Nr. 434 wurde bereits in der 2.Verschickung angepasst.</p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen.</u> Dies wird im Zuge der Leitungstrassenplanung und -besprechungen mit den Leitungsunternehmen abgestimmt und festgelegt.</p>
--	---	--

<p>7. <i>Verzicht auf den Einbau von Gehwegplatten und von neuen Bordsteinen im Wurzelbereich zu erhaltenden Baumbestandes. Es wird empfohlen, auf bewährte Wegebefestigungsmaterialien wie z.B. wassergebundene Wegedecken zurückzugreifen. Im Wurzelbereich von Bäumen wird der Regelaufbau abgelehnt.</i></p> <p>8. <i>Der Zaun des Jenischparks ist zu erhalten und beim Erfordernis der Erweiterung des für den Verkehr nutzbaren Straßenraumes in der vorhandenen Original-Bauart auf die neue Straßenbegrenzungslinie an die Außengrenze des Jenischparks zu versetzen.</i></p> <p>9. <i>Die historischen Einfassungen und Stützmauern des Jenischparks an der Elbchaussee sind zu erhalten und vor Beschädigungen zu schützen.</i></p> <p>10. <i>Weitere Plananpassungen bzw. -änderungen sind bei Begehungen mit Baumgutachtern vor Ort abzustimmen.</i></p>	<p><u>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u> Im Zuge der Begehung und Begutachtung bzw. Untersuchung des vorhandenen Baumbestandes durch LSBG/S2 werden diese Bereiche festgelegt und in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Der Zaun des Jenischparks wird innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie in Abstimmung mit dem Amt für Denkmalschutz auf das notwendige Maß versetzt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>
<p><u>B.) Auflagen und Bedingungen:</u></p> <p>11. <i>Schutz der Bäume nach RAS-LP 4, DIN 18920, DWA - M 162.</i></p> <p>12. <i>Zur Begleitung der Baumaßnahme ist für den gesamten Zeitraum der Durchführung zwingend ein Baum-Gutachterbüro sowie außerdem eine Baumpflegefirma zu beauftragen. Das Gutachterbüro nimmt an Planungsgesprächen und Ortsterminen teil und koordiniert den Einsatz der Baumpflegefirma. Die Mitarbeiter der Baumpflegefirma stehen für die jeweiligen Einsätze vor Ort zur Verfügung. Nur diese führen Arbeiten am Baum durch. Die geforderte Qualifikation des Mitarbeiters vor Ort ist mindestens geprüfter Fachagrarwirt Baumpflege oder European Treeworker.</i></p> <p>13. <i>Vor und nach den Tiefbauarbeiten sind diverse Lichtraumprofilschnitte zum Vermeiden und zur Beseitigung von Schäden durch Baumaschinen sowie Wurzelsuchgräben zur Festlegung seitlicher Wege- und Straßenbefestigungen erforderlich.</i></p> <p>14. <i>Durch Änderung der Bordsteinführung / Änderung an der Radwegführung sind im Einzelfall fachgerechte Rückschnitte von Wurzeln an diversen Bäumen erforderlich (Ausführung nur durch Fachfirma der Baumpflege).</i></p>	<p><u>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u> Eine Begehung hat stattgefunden.</p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

	<p>15. Auf die Notwendigkeit der gutachterlichen Untersuchung von öffentlichen Straßenbäumen, Grenzbäumen und Privatbäumen auf ihre Standsicherheit nach Entfernung von Baumwurzeln wird ausdrücklich hingewiesen.</p> <p>16. Infolge des Verlustes an Blatt- und Wurzelmasse diverser Bäume infolge oder zur Vorbereitung der Baumaßnahme sind jeweils Kronenausgleichsschnitte, Bewässerungs- und Düngungsmaßnahmen an diversen Bäumen erforderlich. Beschädigte Teile von Bäumen sind zu melden. Alle Baumpflegearbeiten sind durch eine Fachfirma der Baumpflege nach ZTV Baumpflege 2017 (aktuelle Fassung) auszuführen.</p> <p>17. Schäden an Bäumen im Zuge der Baumaßnahme werden nach dem Sachwertverfahren Koch (Aktualisierte Gehölzwertermittlungstabellen in der aktuellen Fassung) nach dem Verursacherprinzip mit dessen Versicherung abgerechnet.</p> <p>18. Werden die Baumaßnahmen bei langanhaltender trockener Witterung vorgenommen, sind einzelne gefährdete Bäume zu bewässern.</p>	<p><u>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
--	--	---

<b>19</b>	<b>LBV, Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	
19.1	<p>[...] aus Sicht der Abteilung Transport- und Genehmigungs-Management des LBV spricht der Planung nichts entgegen.</p>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>

<b>20</b>	<b>LIG – 451/3</b>	Keine Stellungnahme eingegangen.
-----------	--------------------	----------------------------------

<b>21</b>	<b>LIG – 431</b>	Keine Stellungnahme eingegangen.
-----------	------------------	----------------------------------

<b>22</b>	<b>LIG – 51/36</b>	
22.1	<p>[...] der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) ist mit der vorliegenden Planung einverstanden Im Zuge der Planungen sind auch Flurstücke des Allgemeinen Grundvermögens (AGV) betroffen. Anhand der vorliegenden Planunterlagen sind rd. 0,2 m<sup>2</sup> des Flurstückes 2542 der Gemarkung Dockenhuden und rd. 8 m<sup>2</sup> des Flurstückes 2578 der Gemarkung Nienstedten betroffen. Diese Teilflächen müssten in das Verwaltungsvermögen der BWVI überwiesen werden, da sie als Radweg tatsächlich eindeutig einem bestimmten öffentlichen Verwaltungszweck zuzuordnen</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Das Flurstück 2542 der Gemarkung Dockenhuden und das Flurstück 2578 der Gemarkung Nienstedten sind von Planung nicht betroffen. Hier ist gemäß Planung keine Inanspruchnahme erforderlich.</p>

	<p><i>sind und dem Nutzen des LIG entzogen werden. Die Inanspruchnahmen der Flächen sollte im Vorwege mit dem LIG abgestimmt werden. Bitte beachten Sie, dass eine Überweisung der benötigten Teilflächen gegen eine Werterstattung erfolgt und im Vorfeld dieser die Vermessung der neuen Flurstücke erfolgen muss. Ein Überweisungsauftrag erfolgt über das Preis- und Leistungsverzeichnis des LIGs.</i></p> <p><i>Das Flurstück 2542 der Gemarkung Dockenhuden ist bereits als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Das Flurstück 2578 der Gemarkung Nienstedten ist auf unbefristete Zeit an Airbus zum Zweck der Bereitstellung von 110 Stellplätzen vermietet (Kündigungsfrist ist 3 Monate zum Quartalsende). Aus dem Mietvertrag ergeben sich keine Kompensationsansprüche für wegfallende Stellplätze.</i></p> <p><i>Zudem ist der Grunderwerb privater Teilflächen in geringen Umfang erforderlich, welche bereits jetzt als öffentliche Straßenverkehrsflächen (Gehwege) genutzt werden. Bei den geplanten Baumaßnahmen sind diese Flächen für die Herstellung eine Leistungsfähigen Rad- und Fußgängerverkehrsinfrastruktur notwendig. Der LIG gibt zu bedenken, dass ein Grunderwerb von privaten Teilflächen eine Verkaufsbereitschaft der privaten Eigentümer voraussetzt. Im Rahmen der gesetzlichen Vorkaufsrechte könnte auch ein Grunderwerb erfolgen, wenn eine gesetzliche Grundlage zur Ausübung dieser besteht und die betroffenen Grundstücke verkauft werden. Zur Durchführung des Grunderwerbes benötigt der LIG die entsprechenden Grunderwerbsaufträge über den Eingang des Preis- und Leistungsverzeichnisses.</i></p> <p><i>Der LIG geht davon aus, dass durch die Baumaßnahme keine weiteren Kosten zu Lasten des LIGs entstehen. Eine Teilnahme des LIGs an dem Abwägungstermin am 23.01.2020 ist nicht erforderlich.</i></p> <p><i>[...]</i></p>	<p><u>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
--	--	--

<b>23</b>	<b>SRH</b>	
23.1	<p><i>[...]</i>  <i>die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die 2. Verschickung zur Grundinstandsetzungsmaßnahmen in der Elbchaussee zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße (1. Bauabschnitt) zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

	<i>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen.</i>	
24	HPA – L 221	Keine Stellungnahme eingegangen.
<b>25</b>	<b>Handelskammer Hamburg - Stadtentwicklung, Stadtverkehr, ÖPNV</b>	
25.1	<p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Die in einigen Teilabschnitten vorgesehene Anordnung eines durchgezogenen Mittelstreifens mit Überholverbot und der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sehen wir in Bezug auf den Verkehrsfluss sehr kritisch. Hier möchten wir nochmals zur Prüfung weiterer Varianten anregen.</i></li> <li>• <i>Im Bereich Teufelsbrück sollte der Radverkehr auf der Südseite konsequent auf den vorhandenen Radweg geleitet werden. Die in den Plänen vorgesehene Ableitung auf die südliche Fahrspur sollte für den Verkehrsfluss sollte verhindert werden.</i></li> </ul>	<p><u>Der Anregung wurde gefolgt.</u> Die Planung wurde in Bezug auf die Mittelmarkierung und auch Radverkehrsführung überarbeitet.</p> <p><u>Der Anregung wurde gefolgt.</u> Die Ableitung für den Radverkehr im Bereich der Bushaltestelle wurde optimiert. Der Radverkehr wird konsequenter auf den südlich vorhandenen Radweg geleitet.</p>
26	Handelskammer Hamburg - Infrastruktur	Keine Stellungnahme eingegangen.
<b>27</b>	<b>Handwerkskammer Hamburg</b>	
27.1	<p>[...]</p> <p><i>wir nehmen Bezug auf die Unterlagen zur 2. Verschickung zum Projekt „Grundinstandsetzung Elbchaussee - 1. Bauabschnitt: Manteuffelstraße bis Parkstraße“ zu denen wir wie folgt Stellung nehmen:</i></p> <p><i>In dem Bereich „hinter Baron-Voght-Straße bis Holztwiete“, sowie in dem Bereich „Holztwiete bis kurz vor Parkstraße“ ist eine durchgezogene Mittelmarkierung in Verbindung mit einem Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (u.a. Fahrräder) geplant. In Verbindung mit der beabsichtigten Verkehrsführung im Mischverkehr (im erstgenannten Bereich auf der Nordseite, im zweitgenannten Bereich auf der Südseite) sehen wir ein solches Überholverbot sehr kritisch. Bei Umsetzung der vorliegenden Planung ist mit einem Rückstau von Fahrzeugen – speziell im Berufsverkehr - zu rechnen. Dieser Umstand wirkt sich auch auf die vorhandenen Wirtschaftsverkehre und damit unsere Mitgliedsbetriebe negativ aus. Wir bitten daher um</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Die durchgezogene Mittelmarkierung zwischen Baron-Voght-Straße und kurz vor der Parkstraße entfällt und wird durch Strich/Lücke ersetzt.</p>

	<i>erneute Prüfung einer alternativen Variante, die zu einer geringeren Beeinträchtigung der Wirtschaftsverkehre führt.</i>	
28	Bezirks-Seniorenbeirat	Keine Stellungnahme eingegangen.
29	<b>Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg, Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	
32.1	<p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Die sog. „Service-Lösung“ eines gemeinsamen Geh- und Radweges kann aus unserer Sicht nicht akzeptiert werden. Für behinderte Menschen – vor allem solche mit einer Sinnesbehinderung – ist es nicht möglich, den Radverkehr rechtzeitig wahrzunehmen, so dass Gefahrensituationen vorprogrammiert sind. Die Erfahrung zeigt, dass – vor allem bei derart linearen Straßenverläufen – die geforderte Rücksichtnahme und Geschwindigkeitsanpassung durch den Radverkehr oftmals nicht vorhanden ist.</i></li> <li>- <i>Eine nutzbare Breite des Gehweges von 2,00 m – die in weiten Teilen noch unterschritten wird – muss in diesem Zusammenhang als zu gering angesehen werden.</i></li> <li>- <i>Eine Unterschreitung der nutzbaren Breite des Gehweges unter 1,80m lässt eine gefahrlose Begegnung zweier Menschen in Rollstühlen, Gehhilfe, Assistenzpersonen, Führhunden etc. nicht zu und kann daher nur auf Strecken &lt; 15 m akzeptiert werden.</i></li> <li>- <i>In Höhe Biesterfeldweg und Eichendorffstraße fehlen gesicherte Querungsmöglichkeiten.</i></li> <li>- <i>Bei einer Gesamtzahl von 48 Stellplätzen sollten 2 Stellplätze für schwerbehinderte Menschen vorgesehen werden.</i></li> </ul>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die „Service-Lösung“ ist bereits mit der 2. Verschickung nicht mehr Bestandteil der Planung.</p> <p>Die Querschnitte wurden in Teilbereichen bereits mit der 2. Verschickung angepasst. Der in der jetzigen Planung aufgetragene Querschnitt und damit auch die Breiten für die Gehwege sind das Ergebnis einer Abstimmung vom 25.10.2019 zwischen VD, BWVI und LSBG unter Hinzuziehung von der BIS, A3 und wurden einvernehmlich aufgrund der beengten Platzverhältnisse festgelegt. Auf der Südseite der Elbchaussee wird fast durchgängig ein 2,65 m breiter Gehweg hergestellt.</p> <p>Bereits mit der 2. Verschickung sind im Bereich der Einmündung Elbchaussee / Eichendorffstraße und Elbchaussee / Winkelmannstraße Querungsmöglichkeiten (FLSA) vorgesehen.</p> <p>Die geplante Parkstandsanzahl hat sich bereits mit der 2. Verschickung geändert. Ein Behindertenparkstand ist im Bereich des alten</p>

	<p>- Die Ausstattung der LSA mit „Blindensignalen“ muss akustische sowie taktile Hinweisgeber umfassen.</p> <p>Wir bitten dringend darum, die Planung in den genannten Bereichen nochmals zu überarbeiten.</p>	<p>Standortes, vor den geplanten Taxiparkständen vorgesehen.</p> <p><u>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
--	--	---

<b>30</b>	<b>HVV</b>	
30.1	siehe Stellungnahme VHH – Betriebsplanung	

<b>31</b>	<b>Hochbahn</b>	
31.1	siehe Stellungnahme VHH – Betriebsplanung	

<b>32</b>	<b>Hochbahn Ingenieurbauwerke – TBB 13</b>	Keine Stellungnahme eingegangen.
-----------	--	----------------------------------

<b>33</b>	<b>Switchh</b>	Keine Stellungnahme eingegangen.
-----------	----------------	----------------------------------

<b>34</b>	<b>P+R Betriebsgesellschaft GmbH</b>	
34.1	<p>[...]</p> <p>Die bei uns eingegangenen Unterlagen setzen sich zusammen aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erläuterungsbericht</li> <li>• Pläne: - Übersichtsplan (Zeichnungs-Nr.: 18/12874-02-01) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lageplan Blatt 01-14 (Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-01 bis -14)</li> <li>- Lageplan Blatt 15 (Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-15)</li> <li>- Lageplan Blatt 16 (Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-16)</li> <li>- Lageplan Blatt 17 (Zeichnungs-Nr.: 18/12874-04-17)</li> </ul> </li> <li>• Verschickungsverteiler</li> </ul> <p>Das im B+R-Entwicklungskonzept (Vgl. Drucksache 20/14485 vom 27.01.2015) beschriebene Betreiberkonzept beinhaltet den Ausbau und die Übernahme der Fahrradstellflächen durch die P + R-Betriebsgesellschaft mbH mittels Sondernutzungsgenehmigungen durch die jeweiligen Bezirke. Die zukünftig von der P + R-Betriebsgesellschaft unterhaltenen und betriebenen Fahrradabstellanlagen würden sich im Nahbereich der Haltestelle in einem <b>Aktionsradius um die Haltestelle von 50 bis ca. max. 100 Metern</b> befinden. Alle weiteren Bügel bleiben in der Regel vollumfänglich in der bezirklichen Verantwortung.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>

	<p><i>Der Planungsraum der o.g. Maßnahme befindet sich nicht innerhalb des Aktionsradius für B+R-Anlagen. Die geplante Baumaßnahme befindet sich nicht in unmittelbarer Nähe einer Schnellbahnhaltestelle. Eine B+R-Anlage sollte im unmittelbaren Haltestellenumfeld zu finden sein, bestenfalls sogar im Blickfeld.</i></p> <p><i>Sofern sich der Planungsraum noch auf den von uns angesprochenen Bereich erweitern sollte, bitten wir Sie uns erneut zu beteiligen, ansonsten besteht aus unserer Sicht kein Bedarf an der Beteiligung an der ausstehenden Schlussverschickung.</i></p>	
--	---	--

35	KVG	Keine Stellungnahme eingegangen.
----	-----	----------------------------------

<b>36</b>	<b>VHH - Betriebsplanung</b>	
36.1	<p>[...] zur zweiten Verschickung der geplanten GI Elbchaussee zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße nehmen der HVV, die HOCHBAHN und die VHH gemeinsam Stellung:</p> <p><b>Generell</b> Die Ankündigung des ersten Bürgermeisters, den ÖPNV und damit auch den Busverkehr in Hamburg deutlich ausbauen zu wollen, wird spätestens mittelfristig Auswirkungen in diesem Plangebiet haben. Von daher ist eine Verdichtung des Busangebotes mit in die Planung einzubeziehen und die Dimensionierung des Verkehrsraumes entsprechend vorzunehmen.</p> <p><b>Lichtsignalanlagen:</b> Wir bitten nachdrücklich darum, alle LSA im Planungsabschnitt – sofern noch nicht geschehen – mit der Technik zur Busbeeinflussung auszurüsten.</p> <p><b>Gestaltung der Bushaltestellen:</b> Wir bitten bei den Bushaltestellen grundsätzlich folgendes zu berücksichtigen: Die Betonfläche dient dazu, die Bremskräfte des dort haltenden Busses möglichst gut abzufangen. Deshalb sollte die Betonfläche nach hinten (entgegengesetzt der Fahrtrichtung) 15 Meter länger sein, also der Haltestellenbereich. Nach vorne hingegen ist eine Verlängerung der Betonfläche außerhalb des Haltestellenbereiches nicht notwendig. Die beginnende und endende Grenzmarkierung sollte den Bereich eingrenzen, wo der bzw. die Busse halten. Also nach vorn gesehen direkt am Haltestellenmast beginnen und nicht erst 5</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u> <b>Weitere Informationen zur Abwägung finden sich im angehängten Ergebnisprotokoll zum Abwägungstermin.</b></p> <p>Die Betonflächen, Markierungen und Sonderborde im Bereich der Bushaltestellen wurden entsprechend angepasst.</p>

	<p>Meter davon entfernt. Der Schriftzug „BUS“ sollte sich dort befinden, wo ein Bus in der Haltestelle steht.</p> <p>Das Sonderbord sollte ohne die Übergangsteine die komplette Länge des Haltestellenbereichs abdecken. Hier bitten wir meist um eine Verlängerung von 1 Meter nach vorn als auch nach hinten.</p>	
36.2	<p><b>Details zur 2. Verschickung</b></p> <p><u>Blatt 1</u></p> <p>Die Elbchaussee östliche des Knotens 549 (Elbchaussee/Manteuffelstraße) wird von der Linie 36 derzeit alle 20 Minuten befahren. Vor dem Hintergrund des vom ersten Bürgermeister angekündigten Ausbaus des Busverkehrs ist eine Angebotsverdichtung auf der Elbchaussee sehr wahrscheinlich. Gerade in Fahrrichtung Westen kommt es häufiger zu Rückstaus vor dem genannten Knoten. In diesem Rückstau werden auch Großfahrzeuge wie Busse stehen, die den stadtauswärtigen Radfahrerschutzstreifen in Anspruch nehmen und somit blockieren müssen, da entgegenkommende Großfahrzeuge sonst nicht an diesen vorbeikommen können ohne über den südlichen Gehweg auszuweichen. Die Gefahr einer Selbstblockade ist demnach klar vorhanden, wenn Großfahrzeuge den Radfahrerschutzstreifen regelkonform freihalten. Wir bitten dies in den weiteren Planungen zu berücksichtigen und zu beheben.</p> <p><u>Blatt 5</u></p> <p>Bushaltestelle Winckelmannstraße Richtung Westen</p> <p>Die Wartefläche in Fahrtrichtung Westen ist untermäßig und genügt nicht den Kriterien der Barrierefreiheit. Vor Hausnummer 436 ist eine Verschwenkung des Fahrstreifens mit Sperrinsel aufgetragen, deren Intention nicht aus den Planunterlagen hervorgeht. Hier wäre zu prüfen, ob die Haltestelle hierhin verschoben werden kann bei gleichzeitiger Herstellung einer mindestens 2,5m breiten Aufstellfläche, oder ob am geplanten Ort das Kasseler Sonderbord plus mit einer Höhe von 22cm verwendet werden kann (siehe auch S.25 des HVV-Leitfadens zum barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen). Bei letzterem ist vorgelagert ein Anfahrtsbereich mit 16cm Hochbord erforderlich, damit das Sonderbord plus beschädigungsfrei angefahren werden kann. Dabei sollte der geplante Haltestellenmast nicht, wie sonst üblich, direkt am Einstiegsfeld stehen, sondern möglichst weiter entfernt vom der Fahrbahn aufgestellt werden, damit der Durchgang für Fußgänger hier nicht noch weiter eingeschränkt wird.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Hierbei handelt es sich um ein Bedarfsfall, in dem der Schutzstreifen von den Fahrzeugen genutzt werden darf.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.</u></p> <p>Die Abmessungen der Wartefläche der Bushaltestelle Winckelmannstraße Richtung Westen ergeben sich aus dem vorh. engen Straßenraum, dem Baumbestand und damit vorhandenen Baumwurzeln.</p> <p>Die Verschwenkung des südlichen Fahrstreifens mit Hilfe der Sperrmarkierung resultiert aus der Auflösung des Radfahrstreifens stadteinwärts. Die Funktionsweise wurde im Zuge des Abwägungstermins am 23.01.2020 durch den LSBG/S2 erläutert. Die bisher im Bereich der Sperrfläche vorgesehene Sperrinsel in Verbindung mit den Pollern entfällt.</p>

<p><u>Blatt 7 und 8</u>  <i>Einer Einengung der Fahrbahnbreite auf nur 6,00m (eingeschränkter Bewegungsspielraum) können wir aus Sicherheitsgründen nicht zustimmen. Zum einen fehlen die für Großfahrzeuge erforderlichen Kurvenaufweitungen und bei einem 20-Minutentakt auf der Linie 36 liegt weder eine geringe Fahrtenfolge noch eine untergeordnete Rolle des ÖPNV vor, was in der RAS 06 als Kriterium zur Anwendung des eingeschränkten Bewegungsspielraums genannt wird.</i></p> <p><i>Für die Abfahrtspositionen der Bushaltestelle Sieberlingstraße gelten weiterhin unsere Ausführungen zur ersten Verschickung fort; die Ausführung der Haltestelle in Fahrtrichtung Osten am Fahrbahnrand befürworten wir weiterhin nicht. Da sowohl Busse aus der Sieberlingstraße und aus der Elbchaussee kommen die Haltestelle bedienen und eine Zunahme der Fahrtenhäufigkeit als sehr wahrscheinlich zu betrachten ist, wird eine Haltestelle am Fahrbahnrand den Verkehr hier maßgeblich beeinträchtigen, das betrifft dann auch unweigerlich nachfolgende Busse, die dann mitunter Verspätung erleiden. Ebenso ist die Aneinanderreihung von Mindestmaßen (3x3,00m Fahrstreifenbreite) nicht nachzuvollziehen, wo doch der zwischen den Straßenbegrenzungslinien zur Verfügung stehende Raum deutlich mehr ermöglichen könnte.</i></p> <p><i>Die Haltestelle in Fahrtrichtung Westen sollte ebenfalls auf insgesamt 32 Meter verlängert werden. Im Bereich der Zufahrt muss das Kasseler Sonderbord dementsprechend abgesenkt werden. Aufgrund der Mehrfachhaltestelle wird in beiden Richtungen ein Leitstreifen parallel zum Bord entlang der kompletten 32 Metern benötigt. Ein zweites Einstiegsfeld wird hingegen nicht benötigt. Die Haltlinie für den IV in Fahrtrichtung Westen sollte weiterhin auf ihrer jetzigen Höhe verbleiben (weitere zurückversetzt), damit Busse sich vor den IV als Pulkführer einreihen können.</i></p> <p><u>Blatt 10</u>  <i>Bei der Bushaltestelle Elbschlossstraße in Fahrtrichtung Westen verdeckt ein haltender Bus das Grundsignal der nachfolgenden F-LSA. Das zweite Aufmerksamkeitsfeld am Ende der Leitstreifen kann entfallen, da die Halteposition eines zweiten Busses je nach Fahrzeugtyp des ersten</i></p>	<p>Im Bereich der Wartefläche der Bushaltestelle Winckelmannstraße Richtung Westen ist ein Kasseler Sonderbord plus mit Ansichtshöhe 22cm (Anfahrbereich mit Hochbord, Ansichtshöhe 16cm) vorgesehen.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u>  In den Kurvenbereichen werden die Fahrstreifen auf 3,25m aufgeweitet. Im Bereich der Bushaltestellen wurde die Fahrstreifenbreite auf 3,25m geändert.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u>  In Abstimmung mit dem VHH wurden die Bereiche der Bushaltestellen Sieberlingstraße geändert bzw. angepasst.</p> <p>Im Bereich der Bushaltestellen wurde die Fahrstreifenbreite auf 3,25m geändert.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u>  In Abstimmung mit dem VHH wurde die Bushaltestelle Sieberlingstraße in Fahrtrichtung Westen geändert bzw. angepasst.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
---	--

<p><i>Wagens variiert. Stattdessen sollte der Leitstreifen bis zum Ende des Sonderbordes geführt werden.</i></p> <p><i>Die Haltestelle in Fahrtrichtung Osten bitten wir ebenfalls auf eine Nutzlänge von 32m zu verlängern und mit einem Leitstreifen zu versehen. Außerdem bitten wir zu berücksichtigen, dass zwischen Fahrgastunterstand und Bordsteinkante ein Mindestabstand von 0,75 Metern vorhanden sein muss. Ggf. muss hier ein Unterstand mit einem kürzeren Dach aufgestellt werden.</i></p> <p><u>Blatt 12</u></p> <p><i>Es ist nicht ersichtlich, wie Bussen die Kehrfahrt rechtlich ermöglicht werden soll. Die durchgezogene Linie an der Einfahrt zur Kehre gestattet das Überfahren nicht. Ebenso werden zur Art der Ansteuerung der LSA keine Angaben gemacht.</i></p> <p><i>Der grundsätzlichen Gestaltung mit dem überbreiten Fahrstreifen, sowie vor allem der baulichen Trennung zum Radfahrstreifen und der zurückversetzten Hecke stimmen wir ausdrücklich zu. Zwischen Kehre und Haltestelle wird der Sonderfahrstreifen auch als Überlieger genutzt. Deshalb bitten wir auf die Schutzgitter zu verzichten, oder Sie weiter entfernt vom Bordstein einzuplanen, damit die Stolpergefahr für die aussteigenden Busfahrer hier reduziert wird.</i></p> <p><u>Blatt 13</u></p> <p><i>Die Haltestelle Teufelsbrück in Fahrtrichtung Westen bitten wir, mit einer Sonderbordhöhe von 16cm auszurüsten, da diese Haltestelle nicht ohne Weiteres bordsteinparallel angefahren werden kann und die Front des Busses den Kantstein überstreichen wird. Bei 18cm wird dies zu Beschädigungen an Fahrzeug und Bordstein führen. Die Wartefläche ist weiterhin zu schmal und genügt nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit. Die Betonfläche an der Haltestelle ist zu kurz (vgl. „Generelles“). Sie ist im Anfahrtsbereich so zu verlängern, dass die Brems-Schubkräfte in den Beton eingeleitet werden können.</i></p>	<p>In Abstimmung mit dem VHH wurden die Bereiche der Bushaltestellen Elbschloßstraße geändert bzw. angepasst.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Die durchgezogene Markierung im Bereich der Einfahrt zur Kehre entfällt und wurde durch Strich/Lücke ersetzt.</p> <p>Die Breite der Fahrstreifen und des Trennstreifens im Bereich der Kehre wurde in einer Abstimmung am 30.01.2020 zwischen VD, PK und LSBG neu festgelegt und in der Planung geändert. Die Schutzgitter werden wie im Bestand hergestellt und zwischen geplanter Bordkante und vorhandenem Radweg aufgestellt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Im Bereich der Bushaltestelle Teufelsbrück Fahrtrichtung Westen wurde die Sonderbordhöhe auf 16cm geändert.</p> <p>Im Zuge der Planung wurden Alternativen geprüft. Die Fahrbahn kann nicht Richtung Süden verschoben werden Mit der Einschränkung und gleichzeitig Einhaltung der geforderten Fahrstreifenbreiten von 3,25m und Breite der</p>
--	---

<p><i>Die Führung des von osten kommenden Radfahrers, der nach links Richtung Fähranleger abbiegen möchte, verschlechtert die Einfahrtmöglichkeiten zur Bushaltestelle. Wir bitten zu prüfen, ob hier Möglichkeiten bestehen, den abbiegenden Radfahrer Richtung Fähranleger anders zu führen.</i></p> <p><i>In der Baron-Voght-Straße gegenüber der Einmündung Lünkenberg ist eine Ausbuchtung im Gehwegverlauf, die den Busverkehr massiv behindert und schon wiederholt Gegenstand von Beratungen mit dem Tiefbauamt A/MR und dem örtlich zuständigen Polizeikommissariat waren. Wir bitten – wie schon in unserer Stellungnahme zur ersten Verschickung angeregt – diesen Bereich mit in die Planung aufzunehmen und entweder diese Ausbuchtung bustauglich zu begradigen oder die Bordführung auf der Westseite so zu verschieben, dass der Einmündungsbereich der Baron-Voght-Straße in die Elbchaussee eine entsprechende Aufweitung erfährt.</i></p> <p><i>Die Haltestellen Teufelsbrück der Linien X86 und 21 in Richtung Osten verschieben sich in der Planung weiter in den Seitenraum. Wir bitten zu prüfen, ob dadurch die der Bewegungsraum an einer so hoch frequentierten Bushaltestelle ausreichend vorhanden ist. Ggf. sollte der westlichste Baum dort mit begehbaren Baumscheiben ausgestattet werden. Außerdem bitten wir zu prüfen, ob die Fahrgastunterstände genügend Abstand zum Bordstein besitzen. Des Weiteren bitten wir eindringlich darum, die zu versetzenden ÖB-Masten, Poller, sowie den DFI-Mast um mindestens einen Meter weiter entfernt vom Bordstein aufzustellen. Da wir hier regelmäßig Großraumbusse im Einsatz haben, die mit dem Heck weit ausschwenken, sollten somit hier Anfahrschäden gemieden werden.</i></p> <p><i>Um die Barrierefreiheit hier herzustellen, bitten wir an diesen Haltestellen ebenfalls die Einstiegsfelder und Blindenleitlinien zu ergänzen, sowie auch hier Kasseler Sonderborde mit einer Höhe von 16 cm einzuplanen.</i></p>	<p>Busbucht von 3,00m ergibt sich eine Restbreite für den Gehwegbereich. Die Betonfläche der Bushaltestelle Teufelsbrück Fahrtrichtung Westen wurde entsprechend den Vorgaben des VHH angepasst.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Im Bereich des Knotens Elbchaussee / Baron-Voght-Straße wurde in Abstimmung zwischen PK, VD und LSBG der Knoten einschließlich Radverkehrsführung und Einmündung Baron-Voght-Straße optimiert und geändert. Die Achse der Straße wurde verschoben, sodass die Ausbuchtung entfällt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Begehbare Baumscheiben werden vorgesehen. Die Abstände der Fahrgastunterstände sind ausreichend. Die FGU-Standorte wurden mit der Wall GmbH abgestimmt. Die ÖB-Masten, Poller sowie DFI-Masten haben zur geplanten Bordkante einen Abstand von <math>\geq 1,00\text{m}</math>. Nach Vorgaben des BA-Altona soll ein möglichst geringer Eingriff in den Teufelsbrücker Platz erfolgen und die Grundzüge der Gestaltung nicht beeinträchtigt werden. Aus diesem Grund werden, wie auch im übrigen Platz, keine taktiken Leitelemente vorgesehen,</p>
---	---

	<p>Zusätzlich zu den Vorgaben an der Buskehre (am KP Christian-F.-Hansen-Straße) muss auch die bestehende Ausrüstung am KP Baron-Voght-Straße angepasst werden. An der LSA 300 Elbchaussee/Baron-Voght-Straße erfolgt die Freigabe bei B4 ausschließlich über Schleifendetektion. Da es hier vielfach zu Missverständnissen im Busbetrieb kommt, muss hier ein Quittierungssignal „A“ ergänzt werden, wenn die Anforderungsschleife ausgelöst wurde. Dies sollte bei der Überplanung berücksichtigt werden.</p> <p><u>Blatt 16</u> Die Betonflächen an den Abfahrtspositionen der Haltestelle Holztierte sind zu kurz. Sie sind im Anfahrtsbereich um jeweils 15m zu verlängern, damit die Brems-Schubkräfte in den Beton eingeleitet werden können. Auch die Markierungen sind hier nicht korrekt. Außerdem bitten wir um Darstellung der Sonderborde mit einer Höhe von 18 cm (siehe „Generelles“).</p> <p>Der Fahrgastunterstand in Fahrtrichtung Osten muss aufgrund der beengten Seitenfläche wahrscheinlich ebenfalls mit einem kurzen Dach ausgestattet werden. Genaue Abstimmungen bitten wir Sie hier mit der Firma Wall GmbH abzustimmen. [...]</p>	<p>Die geplante Bordkante wird in Form eines Kasseler Sonderbordes mit einer Ansichtshöhe von 16cm hergestellt.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>
37	DB Service Immobilien GmbH	Keine Stellungnahme eingegangen.
38	Taxiverbände	Keine Stellungnahme eingegangen.
39	<b>Ströer - Gebietsmanager / Bestandsmanagement, Stellungnahme zur 1. Verschickung</b>	
39.1	<p>[...] Die rotierende Werbesäule an der Kreuzung Schenefelder Landstr./Manteuffelstr./Elbch. bleibt wie in der Planung berücksichtigt im Bestand.</p> <p>Die Uhrensäule (Blatt 10, 2+320) wurde bereits an den im Plan vorgeschlagenen Standort versetzt. Hier sehen wir somit kein to do.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und bereits in der 2. Verschickung berücksichtigt.</u></p>

	<i>Die Uhrensäule (Blatt 13, ca. 3+100) bleibt ebenso laut Planung bestehen.</i>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u>
39.2	[...] <i>ergänzend zu unserer Stellungnahme muss ich noch bemerken, dass die im Bereich von Gehwegüberfahrten geplante Verwendung von Großsteinpflaster für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen – vor allem NutzerInnen von Rollstühlen und Rollatoren – eine erhebliche Barriere darstellt, da auf diese Weise keine ebene, kleinfugige und griffige Wegeoberfläche geschaffen wird.</i>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>

<b>40</b>	<b>Wall GmbH</b>	
40.1	[...] <b>Blatt 5.</b> 1. FGU14201, Hst. Winkelmannstraße, Elbchaussee ggü. Haus Nr. 442, Fahrtrichtung Teufelsbrück <i>Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir einverstanden. Wir machen darauf aufmerksam, dass der von Ihnen eingeplante Standort innerhalb des Kronenbereichs liegt und es wird durch Wurzeln voraussichtlich nicht möglich sein, ein Fundament einzubringen. Grundsätzlich gilt hier laut Grünamt immer die Regel: außerhalb des Kronenbereichs. Bitte planen Sie hier einen FGU ohne Werbeträger ein. 4000 x 1550 mm mit 2 x 0,800 m Seitenscheiben</i>  <b>Blatt 8.</b> 1. FGU14215, Hst. Sieberlingstraße, Elbchaussee ggü. Haus Nr. 398, Fahrtrichtung Teufelsbrück <i>Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes zum neuen Standort sind wir einverstanden. Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein. 4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe</i>  2. <b>Ein neuer Fahrgastunterstand wird noch nicht geplant (Prüfung erfolgt durch HHA).</b>  <b>Blatt 10.</b> 1. FGU14061, Hst. Elbschloßstraße(Seegerichtshof), Elbchaussee ggü. Haus Nr. 372, Fahrtrichtung Teufelsbrück	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>  Eine Abstimmung mit Wall GmbH ist erfolgt. Der genannte FGU wird berücksichtigt.  Der genannte FGU wird berücksichtigt.  Wird berücksichtigt.  Der genannte FGU wird berücksichtigt.

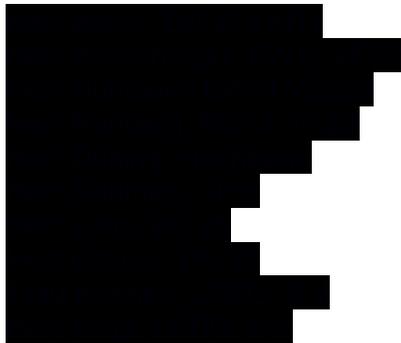
<p><i>Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich einverstanden. Eine Versetzung wie jetzt von Ihnen geplant macht eine Auslagerung des Werbeträgers notwendig weil der Abstand zum Bordstein zu gering ist. Bitte planen Sie hier einen FGU mit Werbeträger ein. 4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe Dach/Bord ca. 1,50 m H-Mast/WT ca. 1,50 m Aus dem Rechtsamt der BWVI gibt es die eindeutige Anweisung, eine Auslagerung von Werbeträgern aus dem FGU zu vermeiden. Bei Neuplanungen von Haltestellen sind ausreichende Platzverhältnisse vorzusehen: ein FGU soll 1,50 m neben dem Haltestellenmast und mit einem Abstand von mindestens 1,50 m zwischen Dach und Bord eingeplant werden.</i></p> <p><i>2. FGU14062, Hst. Elbschloßstraße(Seegerichtshof), Elbchaussee vor Haus Nr. 374, Fahrtrichtung Blankeneser Landstraße Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich einverstanden, jedoch schlagen wir vor den FGU am Standort zu belassen. FGU mit Werbeträger, 4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe</i></p> <p><b>Blatt 12.</b></p> <p><i>1. SIA zu FGU14292_1 Elbchaussee ggü. Haus Nr. 354 Mit der SIA Versetzung sind wir grundsätzlich einverstanden. Die Platzierung der SIA muss noch abgestimmt werden. Anbei Standortvorschlag.</i></p> <p><b>Blatt 13.</b></p> <p><i>1. FGU14237, Hst. Teufelsbrück (Fähre), Elbchaussee Nähe Haus Nr. 328, Fahrtrichtung stadteinwärts Eine jetzige Planung macht eine Versetzung des Fahrgastunterstandes (s. Planausschnitt) notwendig weil der Abstand zum Bordstein zu gering ist. FGU mit Werbeträger 6000 x 1750 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe</i></p> <p><i>2. SIA zu FGU14293 Elbchaussee ggü. Baron-Voght-Straße Mit der SIA Versetzung sind wir grundsätzlich einverstanden. Die Platzierung der SIA muss noch abgestimmt werden. Anbei Standortvorschlag.</i></p> <p><b>Blatt 16.</b></p>	<p>Der genannte FGU wird berücksichtigt.</p> <p>Die genannte SIA wird berücksichtigt.</p> <p>Der genannte FGU wird berücksichtigt.</p> <p>Die genannte SIA wird berücksichtigt.</p>
--	---

<p>1. FGU14279, Hast. Holzwiete, Elbchaussee, Fahrtrichtung stadtauswärts. Mit einer Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich einverstanden, jedoch schlagen wir vor den FGU am Standort zu belassen.  FGU mit Werbeträger, 4000 x 1550 mm mit 1 x 0,800 m Seitenscheibe</p> <p>2. FGU14071, Hst. Holzwiete, Elbchaussee, Fahrtrichtung stadteinwärts  Mit der Versetzung unseres Fahrgastunterstandes sind wir grundsätzlich einverstanden, planen Sie diesen jedoch bitte näher am neuen Abfahrt Bereich.  Eine Versetzung wie jetzt von Ihnen geplant macht eine Auslagerung des Werbeträgers notwendig weil der Abstand zum Bordstein zu gering ist.  Wir machen darauf aufmerksam, dass der von Ihnen eingeplante Standort innerhalb des Kronenbereichs liegt und es wird durch Wurzeln voraussichtlich nicht möglich sein, ein Fundament einzubringen.  <b>Planen Sie diesen Fahrgastunterstand bitte ohne Werbeträger 4000x1550 und 2 x 0,6 m Seitenscheiben ein.</b></p> <p><b>Grundsätzlich möchten wir Sie bitten immer einen 50 cm Abstand zwischen FGU-Rückwand und eingrenzendem Grundstück/Zaun für Servicearbeiten einzuplanen.</b></p> <p>Bitte beachten Sie bei der Planung der Standorte die Eignung der Bodenbeschaffenheit/des Untergrundes zur Einbringung (senkrecht zur Straße) von 80 cm tiefen Streifenfundamenten (insbesondere Leitungsfreiheit).</p>	<p>Dem Vorschlag wird gefolgt, der FGU bleibt am alten Standort stehen.</p> <p>Dem Vorschlag wird gefolgt, der FGU bleibt jedoch am alten Standort stehen.</p> <p><u>Wird berücksichtigt.</u></p> <p><u>Wird berücksichtigt.</u></p>
--	--

## Projekt Elbchaussee, Abwägungstermin zur Verschickung Elbchaussee, 1. BA von Manteuffelstraße bis Parkstraße

Ergebnisprotokoll zum Termin am 23.01.2020

Teilnehmer:



<b>1 Hintergrund</b>	
Im Zuge der 2. Verschickung der Verkehrsplanung zur Maßnahme Elbchaussee, 1. BA von Manteuffelstraße bis Parkstraße wurde vom LSBG die Möglichkeit angeboten, die Stellungnahmen entweder schriftlich vor Ablauf dieses Termins oder mündlich im Abwägungstermin am 23.01.2020 anzuzeigen. Die mündlichen Stellungnahmen/Anmerkungen/Einwände werden folgend aufgeführt:	
<b>2 Stellungnahmen</b>	<b>Abwägung</b>
<b>Zu Plan 1:</b> [Redacted], BWVI (VE22) merkt die seiner Meinung nach fehlende Mittelmarkierung an. [Redacted] (VHH) merkt an, dass die Busse vor dem signalisierten Knoten Elbchaussee/Manteuffelstraße voraussichtlich auf dem Radschutzstreifen stehen bzw. warten werden.	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

■■■■■ (BWVI VKR1) klärt auf, dass es sich hier um einen Bedarfsfall handelt, in dem der Schutzstreifen vom Kfz-Verkehr genutzt werden darf.

■■■■■ (BWVI, VI 2) schlägt im Namen des Amt VI 2 die Einrichtung einer Service-Lösung (Gehweg mit ZZ Radfahrer frei) vor. Vor diesem Hintergrund stellt er die geplante Bauweise in Form einer wassergebundenen Decke in Frage.

■■■■■ (PK 25) verweist auf die Entscheidung von A3, keine Service-Lösung anzubieten.

**Zu Plan 2:**

■■■■■ (PK 26) erwähnt die Notwendigkeit eines Überholverbotes (durchgezogene Mittelmarkierung) im Kurvenbereich. *Vorschlag:* von Station 0+120 (Knoten Elbchaussee/Manteufelstraße) bis Station 0+405 (Pikartenkamp).

**Zu Plan 3:**

Keine Anmerkungen.

**Zu Plan 4:**

Keine Anmerkungen.

**Zu Plan 5:**

■■■■■ (LSBG) erläutert die Funktionsweise der Auflösung des Radschutzstreifens durch den Verschwenk des südlichen Fahrstreifens mit Hilfe der Sperrmarkierung und die Wegnahme der bisher vorgesehenen Sperrinsel in Verbindung mit den geplanten Pollern.

■■■■■ (VHH) merkt die zu geringen Breiten auf Höhe der nördlichen Bushaltestelle an und empfiehlt eine Prüfung, ob am geplanten Ort das Kasseler Sonderbord plus mit einer Höhe von 22cm mit einem vorgelagert 16 cm Hochbord im Anfahrtsbereich verwendet werden kann. Damit kann das Sonderbord plus von Bussen beschädigungsfrei angefahren werden.

■■■■■ (BWVI, VI 2) ergänzt, dass die Zuwegung barrierefrei und somit befestigt werden muss.

**Zu Plan 6:**

Keine Anmerkungen.

**Zu Plan 7:**

■■■■■ (LSBG) erläutert unter Zustimmung von ■■■■■ (PK 26), dass die vorgesehene Tempo 30-Strecke Richtung Westen bis hinter die Kurve, ca. auf Höhe des

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Die Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

<p>Friedhofeingangs bei Station 1+570 erweitert wird und die Fahrbahn in diesem Bereich mit einer Markierung zur Richtungstrennung vorgesehen ist.</p> <p>█ (VHH) und █ (Hochbahn) merken die zu geringe Fahrbahnbreite von nur 6,00 m an.</p> <p><b>Nachrichtlich am 14.02.2020 ergänzt:</b> Gerade im Kurvenbereich ist die Regelbreite (6,5m) zzgl. erforderlicher Kurvenaufweitungen erforderlich, damit Großfahrzeuge gefahrlos aneinander vorbeifahren können.</p> <p><b>Zu Plan 8:</b></p> <p>█ (VHH) und █ (Hochbahn) empfehlen die südliche Busbucht beizubehalten und den Haltebalken stadtauswärts auf seiner bestehenden Position zu belassen. Weiter soll im Bereich der Bushaltestellen eine durchgezogene Mittelmarkierung vorgesehen werden und der Haltebalken in der Sieberlingstraße etwas nach Norden versetzt werden.</p> <p>Die Haltestelle in Fahrtrichtung Westen sollte ebenfalls auf insgesamt 32 Meter verlängert werden.</p> <p>█ (LSBG) weist daraufhin, dass der geplante FGU wegen des Denkmals in der Elbchaussee 400 nicht realisiert werden wird und der Haltestellenmast an seinem jetzigen Standort verbleibt.</p> <p>█ (PK 25) weist darauf hin, dass das VZ 278-30 hinter einem in der Busbucht parkenden Bus sichtbar sein muss.</p> <p><b>Zu Plan 9:</b></p> <p>█ (BWVI, VI 2) verweist im Namen des Amt VI 2 erneut auf die Wichtigkeit der Einrichtung einer Service-Lösung (Gehweg mit ZZ Radfahrer frei).</p> <p><b>Zu Plan 10:</b></p> <p>Bei der Bushaltestelle Elbschlossstraße stadtauswärts verdeckt ein haltender Bus das Grundsignal der nachfolgenden F-LSA. An dieser Stelle muss das Überholen des Busses in Form einer durchgezogenen Mittelmarkierung unterbunden werden.</p> <p>Von █ (PK 26) wird vorgeschlagen die F-LSA hinter die Bushaltestelle Richtung Osten und den Bushaldebereich Richtung Westen zu verschieben.</p>	<p>Planungsziel ist, die vorhandenen Missstände für alle Verkehrsarten zu beheben. Die aufgetragene Planung ist der bestmögliche Kompromiss, die verschiedenen Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen und unterstützt durch die Aufteilung der Flächen die Einhaltung der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit.</p> <p>Die Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen und weites möglich berücksichtigt.</p> <p>Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Abstimmung mit VHH/Hochbahn wurden die Bereiche der Bushaltestellen Elbschloßstraße geändert bzw. angepasst.</p>
--	---

■■■■■ (Hochbahn) regt an die nördliche Bushaltestelle Elbschlossstraße Richtung Osten zu verlängern und das zweite Aufmerksamkeitsfeld am Ende des Leitstreifens entfallen zu lassen. Stattdessen soll der Leitstreifen bis zum Ende des Sonderbordes geführt werden.

■■■■■ (LSBG) ergänzt, dass der bestehende Fahrgastunterstand (FGU) erhalten bleiben wird und die westliche Treppe entfällt und barrierefrei hergestellt wird.

■■■■■ (VHH) bittet die südliche Bushaltestelle Elbschlossstraße auf 32 m zu verlängern. ■■■■■ (PK 25) sieht dies kritisch.

**Zu Plan 11:**

Keine Anmerkungen.

**Zu Plan 12:**

Für den Radverkehr Richtung Osten soll durch die Beschilderung VZ 1022-10 die Einfahrt in die Kehre ermöglicht werden.

Der Standort der Werbetafel wird mit der VD abgestimmt.

Die durchgezogene Mittelmarkierung wird so angepasst, dass Busse die Einfahrt gestattet wird.

Richtung Westen wird zusätzlich ein VZ 209-30 mit Zusatzzeichen 1024-14 und 1022-10 vorgesehen.

**Zu Plan 13:**

■■■■■ (VHH) nennt die Notwendigkeit Poller Masten usw. weiter vom Bord Richtung Süden wegzurücken.

■■■■■ (LSBG) erwähnt, dass der 5 m breite FGU vor dem Baum versetzt werden wird. Es besteht Einvernehmen, dass Standort bzw. Erhalt des westlichsten Baums neben den beiden FGUs geprüft wird.

■■■■■ (LSBG) teilt mit, dass im Knoten Baron-Voght-Straße/Elbchaussee die Achse der Baron-Voght-Straße so nach Westen verschoben wird, dass die Nebenanlagen auf beiden Seiten die gleiche möglichst barrierefreie Breite aufweisen.

■■■■■ (Hochbahn) führt aus, dass die Haltestelle Teufelsbrück in Fahrtrichtung Westen mit einer Sonderbordhöhe von 16 cm auszurüsten ist.

Es wird geprüft, ob im Rahmen dieser Maßnahme der östliche Fahrbahnrand in der Baron-Voght-Straße begradigt werden kann und die Planungsgrenze verschoben werden kann.

Die Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Die Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

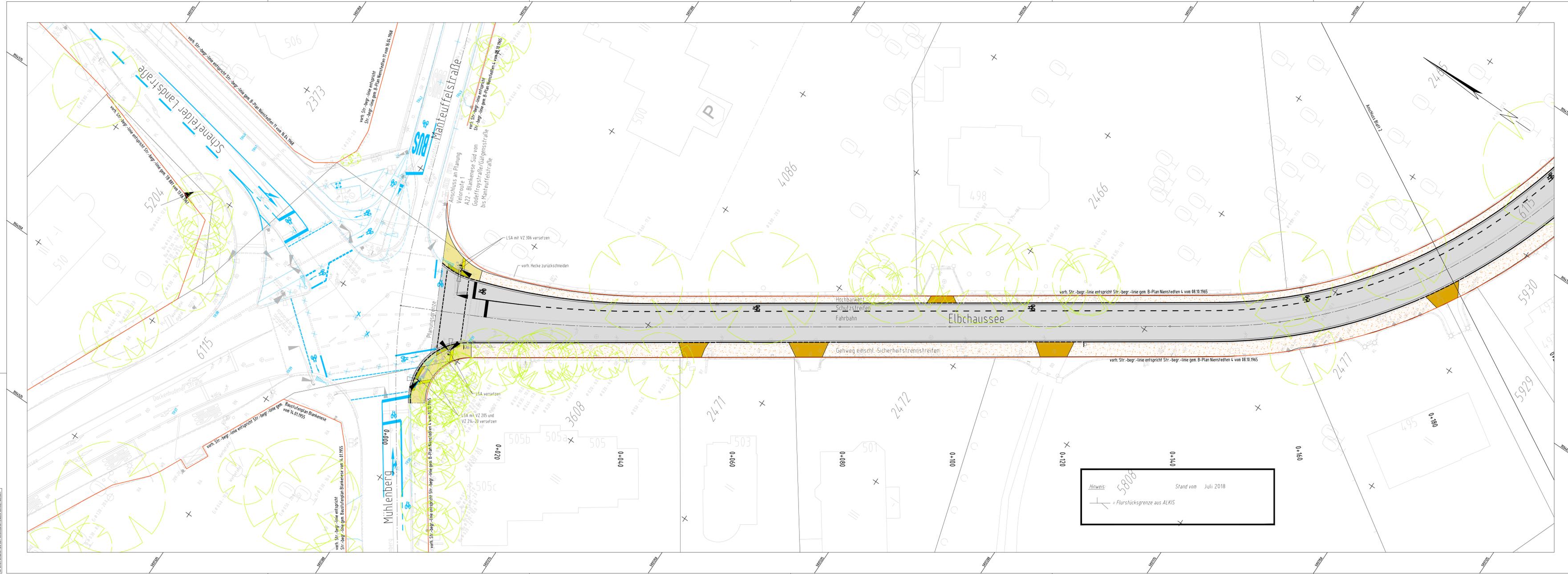
<p>Zu den LZA wird es gemeinsam mit der VD und den PKs einen gesonderten Termin zur Detailabstimmung geben.</p> <p>Weiter muss die Taxirufsäule an den Anfang, bzw. östlich der Taxiparkstände platziert werden. [REDACTED] (LSBG) erwähnt die Notwendigkeit, dass der vorhandene Behindertenparkplatz erhalten bleiben muss.</p> <p>[REDACTED] (BWVI VKR1) ergänzt, dass der Fahrstreifen für Rechtsabbieger gemäß den geltenden Richtlinien angepasst werden muss.</p> <p><b>Nachrichtlich am 14.02.2020 von VHH/Hochbahn ergänzt:</b> <i>Im Bereich der Haltestellen, vor allem den elbseitigen, dürfen keine Engstellen entstehen, die die erforderliche Kapazität der Haltestelle einschränken. Durch den extrem hohen Fahrgastandrang sind entsprechend dimensionierte Zu- und Abgangswege erforderlich, damit es nicht zu unfallgefährlichen Situationen z.B. durch Drängeleien kommt. Dies muß noch geprüft bzw. überarbeitet werden.</i></p> <p><b>Zu Plan 14:</b></p> <p>[REDACTED] (BWVI VKR1) führt aus, dass der kurz vor dem FGÜ zum Rückbau vorgesehene Radweg wegen der Bedeutung des Elbradwegs nicht zurück gebaut werden kann.</p> <p><b>Zu Plan 15:</b></p> <p>[REDACTED] (BWVI, VI 2) erwähnt erneut die Notwendigkeit der Einrichtung einer Service-Lösung (Gehweg mit ZZ Radfahrer frei).</p> <p>[REDACTED] (PK 25) führt aus, dass hinter der Kurve bei Station 3+525 stadtauswärts Richtung Westen <b>kein</b> Überholverbot angeordnet werden wird.</p> <p>[REDACTED] (BWVI, VI 2) findet für diesen Bereich die Variante der 1. Verschickung besser.</p> <p>[REDACTED] (PK 25) erklärt, dass diese Variante von VD/A3 abgelehnt wird.</p> <p><b>Zu Plan 16:</b></p> <p>Keine Anmerkungen.</p> <p><b>Zu Plan 17:</b></p> <p>[REDACTED] (PK 25) teilt mit, dass es im Kurvenbereich ein Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art vorgesehen wird.</p>	<p>Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p> <p>Die Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--

<p><b>Für die gesamte Planung:</b>          [REDACTED] (PK 26) ergänzt für seinen Zuständigkeitsbereich die Notwendigkeit in Bereichen mit Radfahrstreifen oder -schutzstreifen die bestehen VZ 286 zu entfernen und in Bereichen ohne Radverkehrsanlagen VZ 283 vorzusehen.          [REDACTED] (PK 25) sieht dies ebenfalls für seinen Zuständigkeitsbereich vor und nimmt bzgl. der Service-Lösung Kontakt mit A3 auf.          [REDACTED] (BWVI, VI 2) nennt erneut den Wunsch der Öffentlichkeit, dass eine Service-Lösung (Gehweg mit ZZ Radfahrer frei) eingerichtet werden muss.</p>	<p>Die Stellungnahmen wurden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>
<p><b>3 Weiteres Vorgehen</b></p>	
<p>Nach Abstimmung des Protokolls erfolgt die Abwägung der geäußerten Stellungnahmen.</p>	

Hinweis: Anmerkungen zum Protokoll sind innerhalb von 9 Tagen schriftlich mitzuteilen. Danach gilt das Protokoll als anerkannt.

LSBG S2

Hamburg, den 03.02.2020



**Zeichenerklärung**

	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgasunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Verkehrsinself (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Poller
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. Baum
	Sicherheitsstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumnfällung
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		

Hinweis: 58008 Stand vom Juli 2018  
 — = Flurstücksgrenze aus ALKIS



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

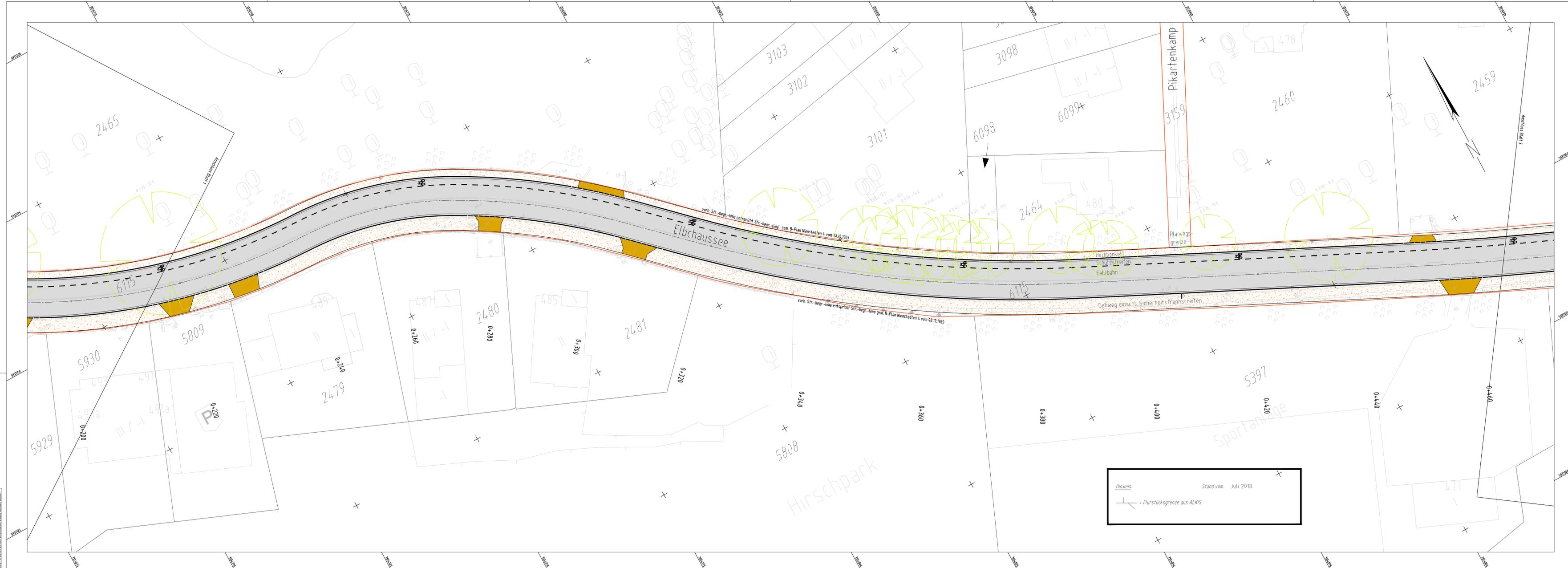


IIPP  
Ingenieure für Bau, Umwelt  
und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchaussee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchaussee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020

© Die Verantwortlichen sind für den Zustand der Zeichnung zum Zeitpunkt der Veröffentlichung verantwortlich. Änderungen sind durch eine neue Ausgabe zu berücksichtigen.



**Zeichenerklärung**

	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Verkehrsisel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Poller
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. Baum
	Sicherheitsstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumnfällung
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		

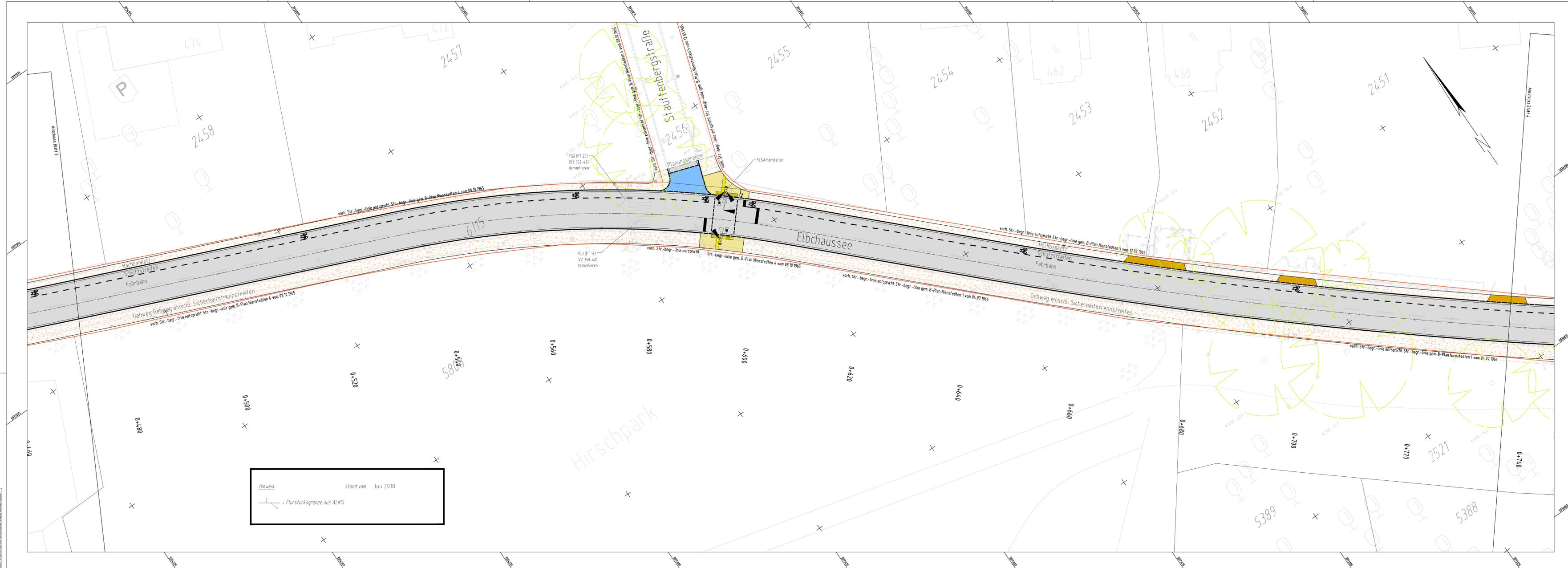
**Hinweis:** Stand vom Juli 2018  
 = Flurstücksgrenze aus ALKIS


**LSBG**  
 Landesbetrieb Straßen,  
 Brücken und Gewässer  
 Hamburg


**IIPP** Ingenieure für Bau, Umwelt  
 und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchaussee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchaussee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020



Hinweis: Stand vom Juli 2018  
 = Flurstücksgrenze aus ALKIS

Zeichenerklärung			
	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Verkehrsinself (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Poller
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. Baum
	Sicherheitsstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumnfällung
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

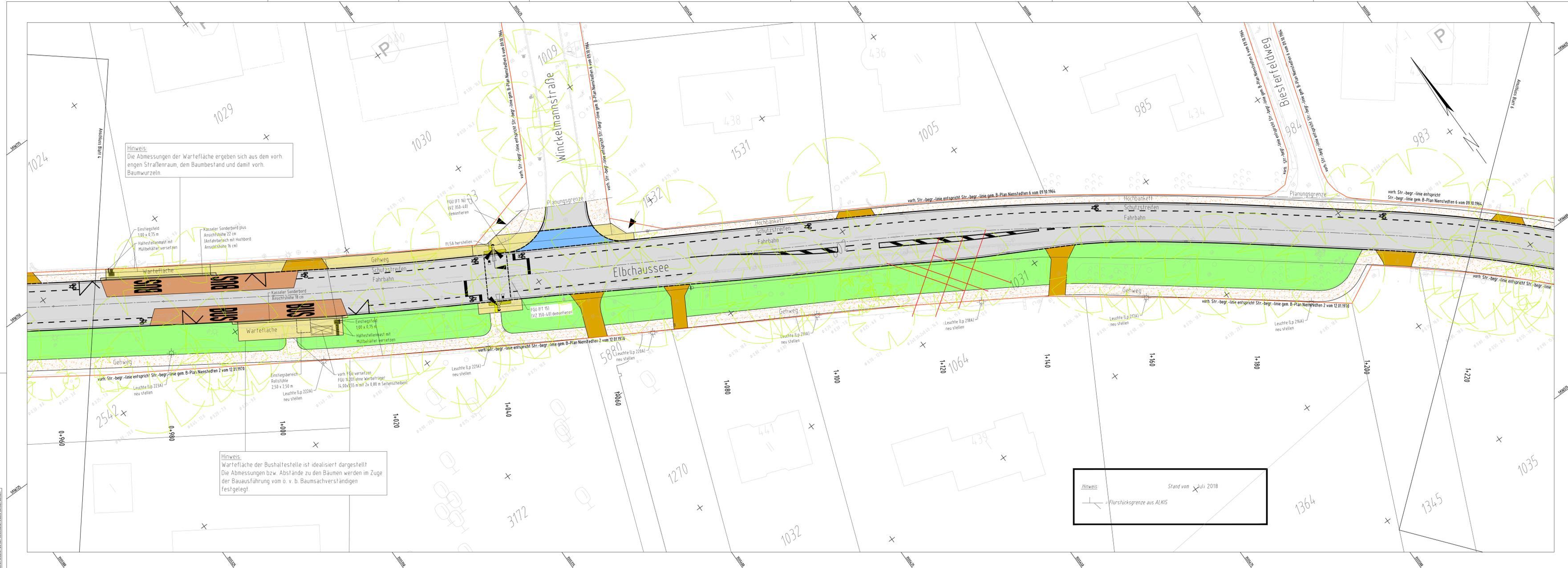


IIPP  
Ingenieure für Bau, Umwelt  
und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchaussee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchaussee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020





**Hinweis:**  
Die Abmessungen der Wartefläche ergeben sich aus dem vorh. engen Straßenraum, dem Baumbestand und damit vorh. Baumwurzeln.

**Hinweis:**  
Wartefläche der Bushaltestelle ist idealisiert dargestellt. Die Abmessungen bzw. Abstände zu den Bäumen werden im Zuge der Bauausführung vom o. v. b. Baumsachverständigen festgelegt.

**Hinweis:**  
Stand vom Juli 2018  
- Flurstücksgrenze aus ALKIS

Zeichenerklärung			
	Fahrbahn bzw. Fahrbahnhüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Gras)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Gras / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Verkehrsisel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Poller
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. Baum
	Sicherheitstrennstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumnfällung
	Fahrbahnhüberfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		



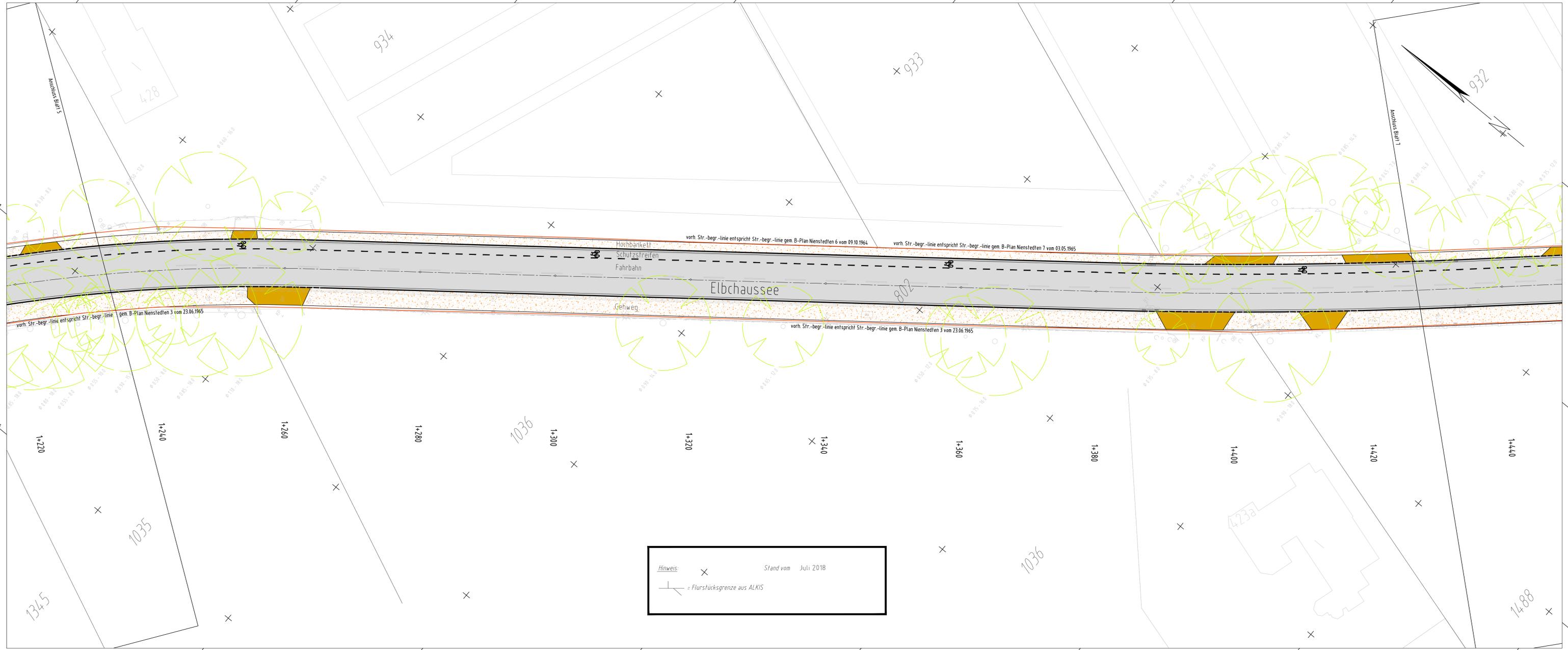
LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg



IIPP  
Ingenieure für Bau, Umwelt  
und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchausee  
1. Bauabschnitt  
Elbchausee von Manteuffelstraße  
bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
Stand: 06/2020



Zeichenerklärung			
	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Verkehrinsel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Poller
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. Baum
	Sicherheitstrennstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumfällung
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		

Hinweis: Stand vom Juli 2018  
 = Flurstücksgrenze aus ALKIS



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

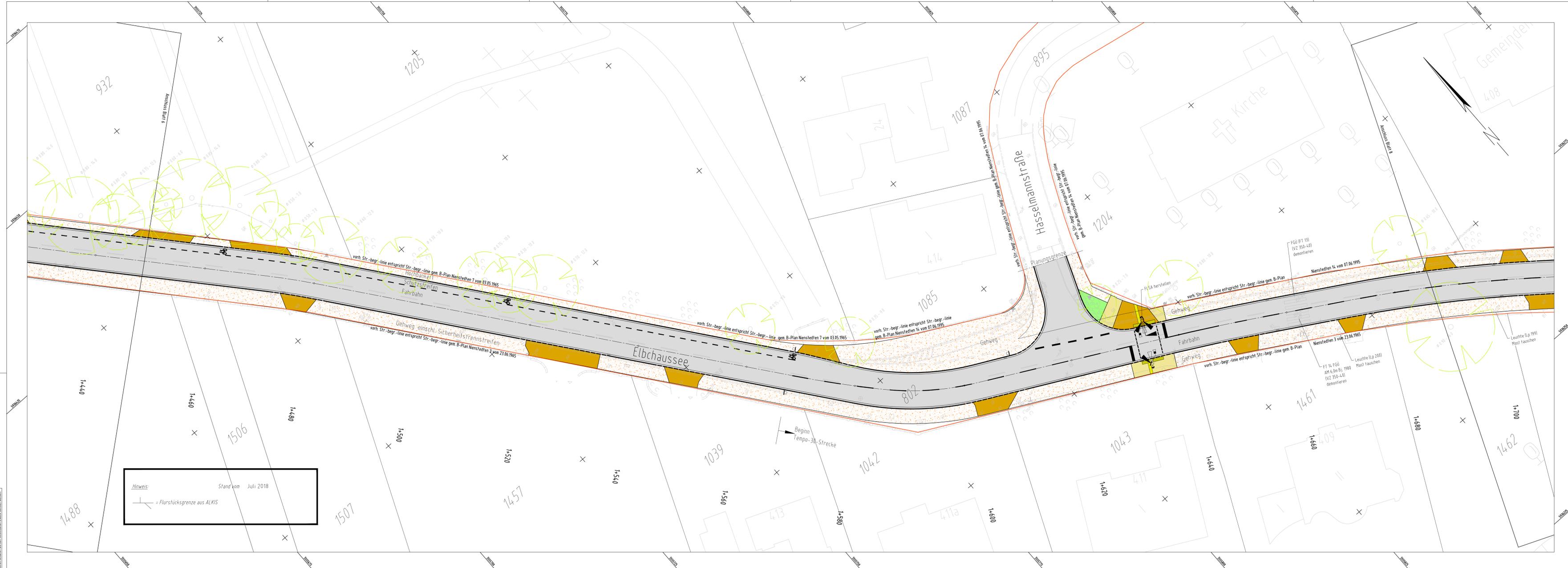


iPP  
Ingenieure für Bau, Umwelt  
und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchausee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchausee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020

Die Planunterlagen sind als Entwurf zu verstehen. Die Ausführung ist vom Auftraggeber zu verantworten. Die Ausführung ist vom Auftraggeber zu verantworten. Die Ausführung ist vom Auftraggeber zu verantworten.



Zeichenerklärung			
	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorb. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorb. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorb. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorb. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)		vorb. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorb. / gepl. Beschilderung
	Verkehrsisel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorb. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorb. / gepl. Poller
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorb. Baum
	Sicherheitsstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumnfällung
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		

Hinweis: Stand vom Juli 2018  
 = Flurstücksgrenze aus ALKIS

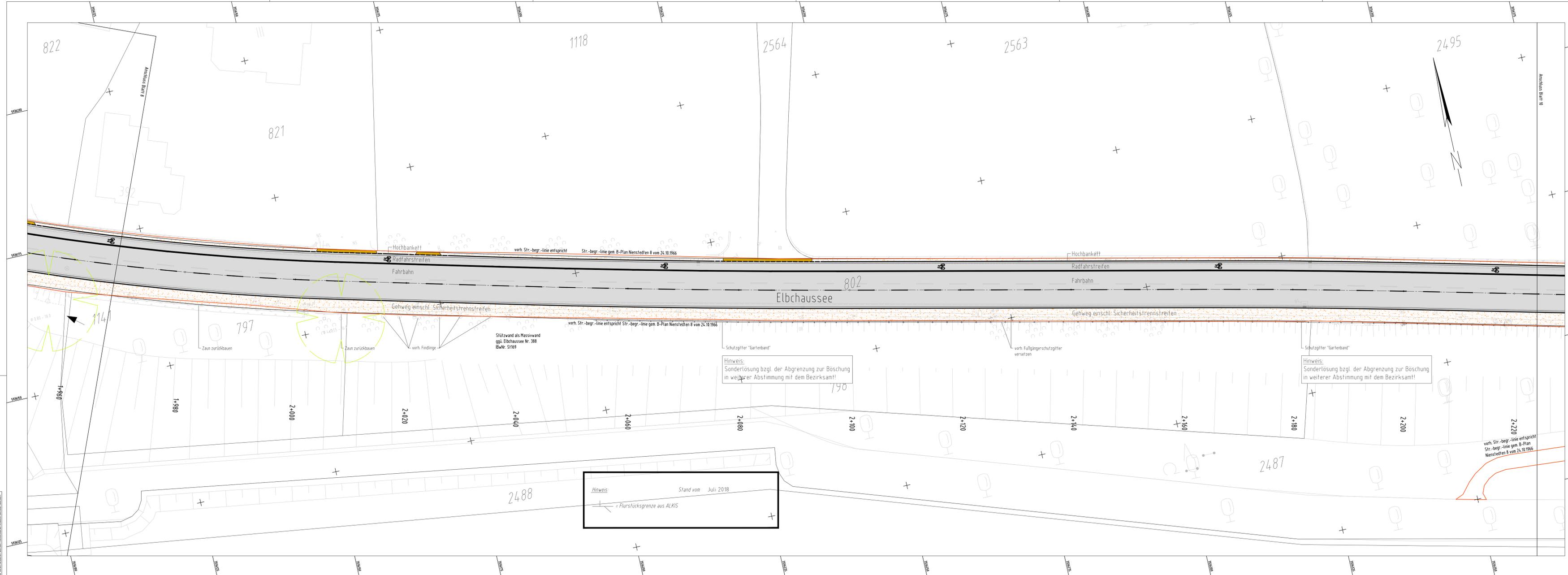
LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

IIPP  
Ingenieure für Bau, Umwelt  
und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchaussee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchaussee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020





**Zeichenerklärung**

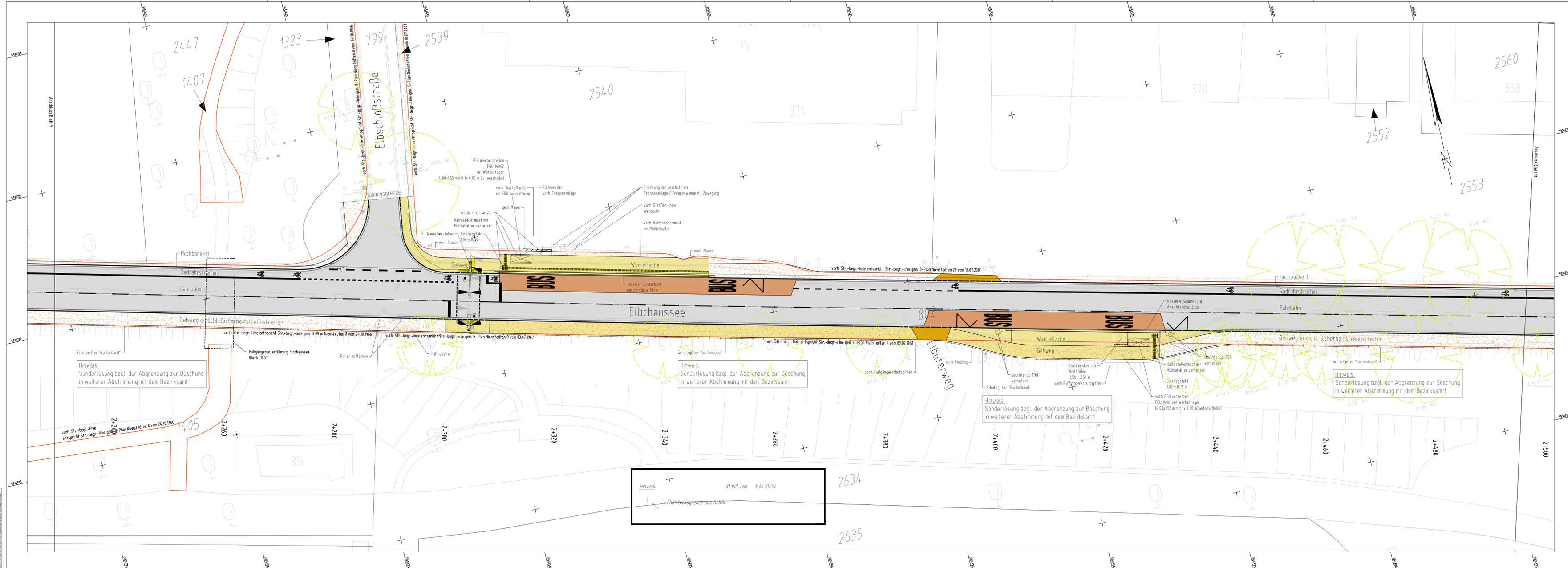
	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Verkehrsisel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Poller
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. Baum
	Sicherheitsstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumnfällung
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		


**LSBG**  
 Landesbetrieb Straßen,  
 Brücken und Gewässer  
 Hamburg


**IIPP**  
 Ingenieure für Bau, Umwelt  
 und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchaussee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchaussee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020



Zeichenerklärung	
	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)
	Verkehrsisel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)
	Sicherheitstrennstreifen (Pflastersteine aus Beton)
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)
	Grünfläche
	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. Baum
	Baumfällung

Hinweis: Stand vom Juli 2018  
 = Flurstücksgrenze aus AHNIS

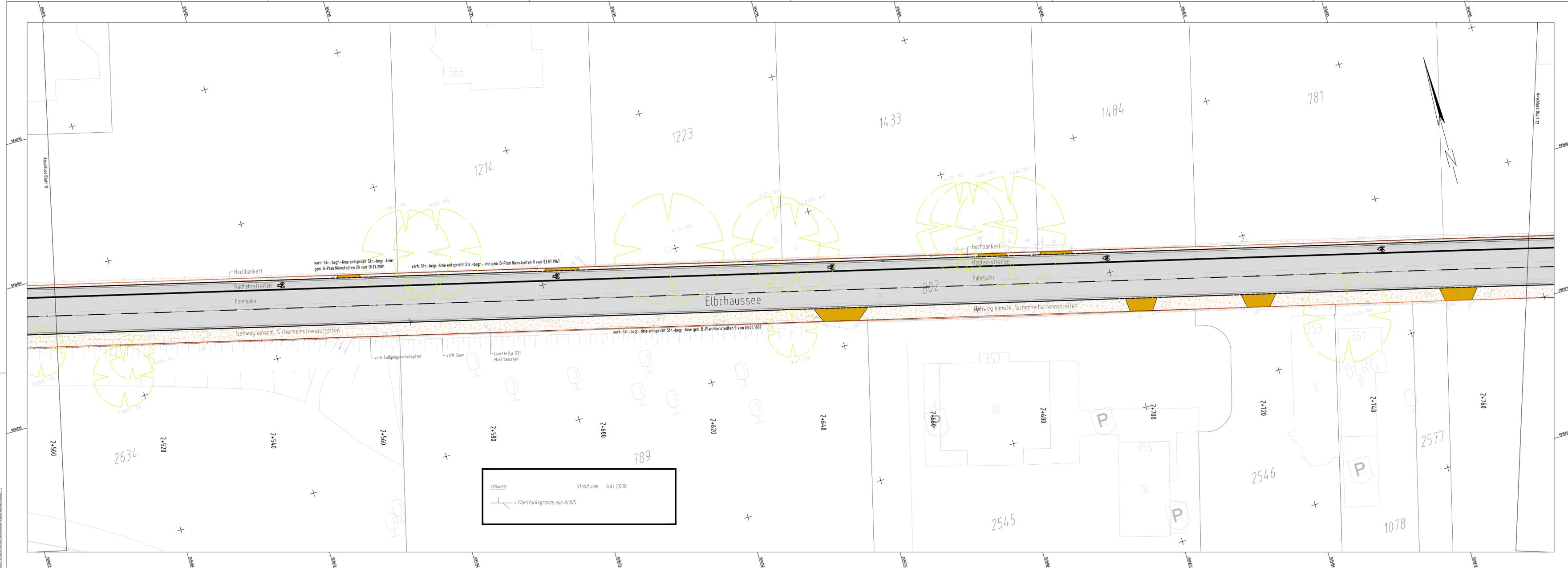
LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

IIPP  
Ingenieure für Bau, Umwelt  
und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchaussee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchaussee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020

© Die Verantwortlichen sind von der Zustimmung des Verwalters  
 für den vorliegenden Entwurf verantwortlich gehalten und  
 für die Ausführung des Bauwerks verantwortlich zu machen.



**Zeichenerklärung**

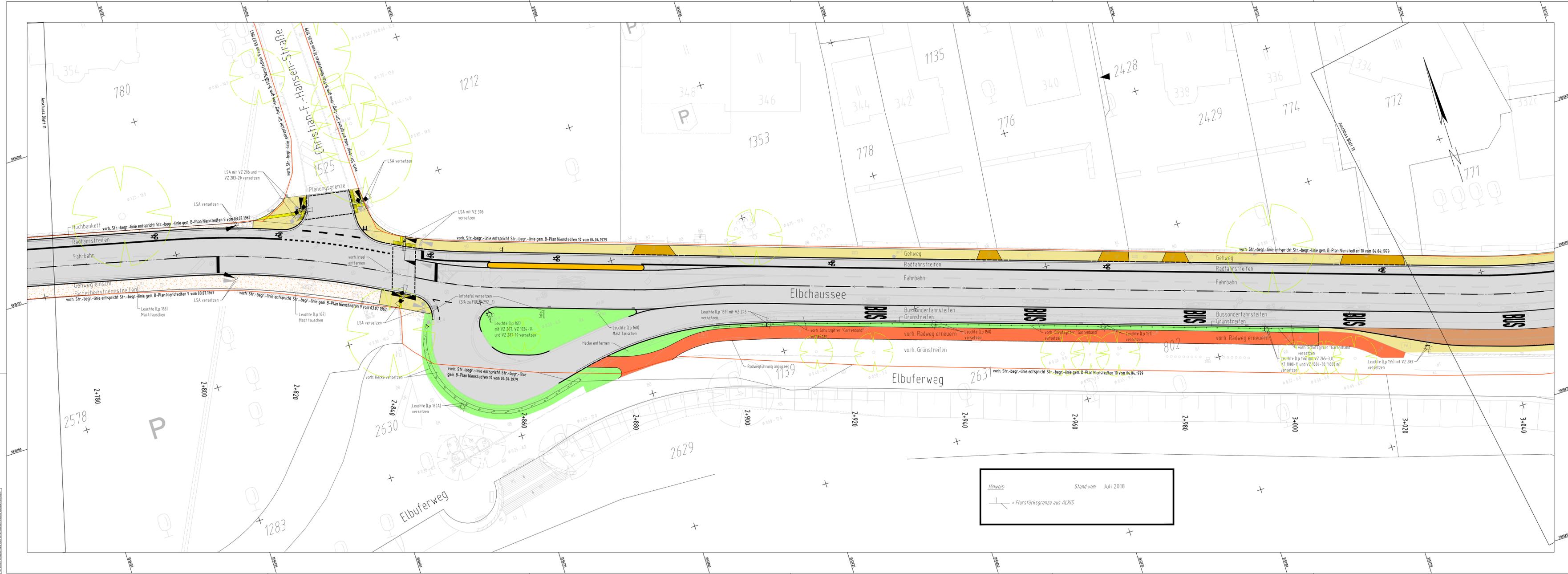
	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Verkehrssinsel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Poller
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. Baum
	Sicherheitstrennstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumnfällung
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		


**LSBG**  
 Landesbetrieb Straßen,  
 Brücken und Gewässer  
 Hamburg


**IIPP**  
 Ingenieure für Bau, Umwelt  
 und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchausee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchausee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020



**Zeichenerklärung**

	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Verkehrinsel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Poller
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. Baum
	Sicherheitsstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumnfällung
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		

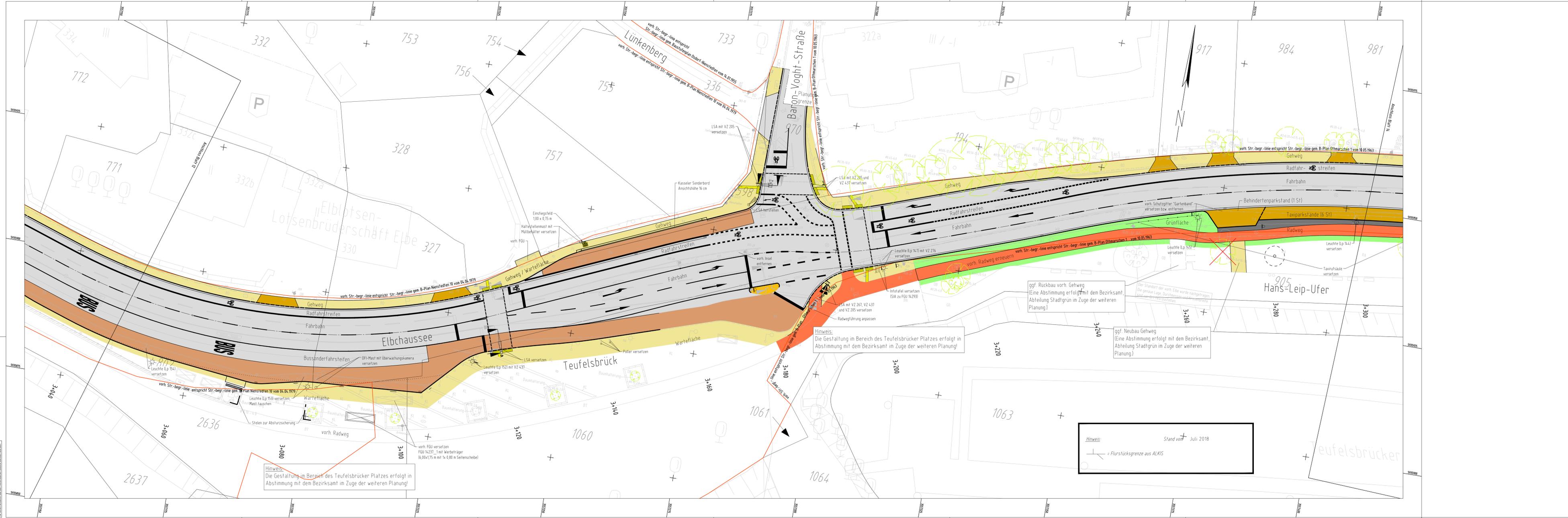
Hinweis: Stand vom Juli 2018  
 = Flurstücksgrenze aus ALKIS


**LSBG**  
 Landesbetrieb Straßen,  
 Brücken und Gewässer  
 Hamburg


**IIPP**  
 Ingenieure für Bau, Umwelt  
 und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchausee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchausee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020



**Zeichenerklärung**

	Fahrbahn bzw. Fahrbahnerfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Gras)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Gehweg (Betonplatten oder Gras / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Verkehrsinselfläche (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Trumme
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Poiler
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. Baum
	Sicherheitsstreifen (Pflastersteine aus Beton)		Baumfällung
	Fahrbahnerfahrten (Wabensteinpflaster)		
	Grünfläche		

**Hinweis:**  
Die Gestaltung im Bereich des Teufelsbrücker Platzes erfolgt in Abstimmung mit dem Bezirksamt im Zuge der weiteren Planung!

**Hinweis:**  
Die Gestaltung im Bereich des Teufelsbrücker Platzes erfolgt in Abstimmung mit dem Bezirksamt im Zuge der weiteren Planung!

ggf. Rückbau vorh. Gehweg  
(Eine Abstimmung erfolgt mit dem Bezirksamt, Abteilung Stadtgrün im Zuge der weiteren Planung.)

ggf. Neubau Gehweg  
(Eine Abstimmung erfolgt mit dem Bezirksamt, Abteilung Stadtgrün im Zuge der weiteren Planung.)

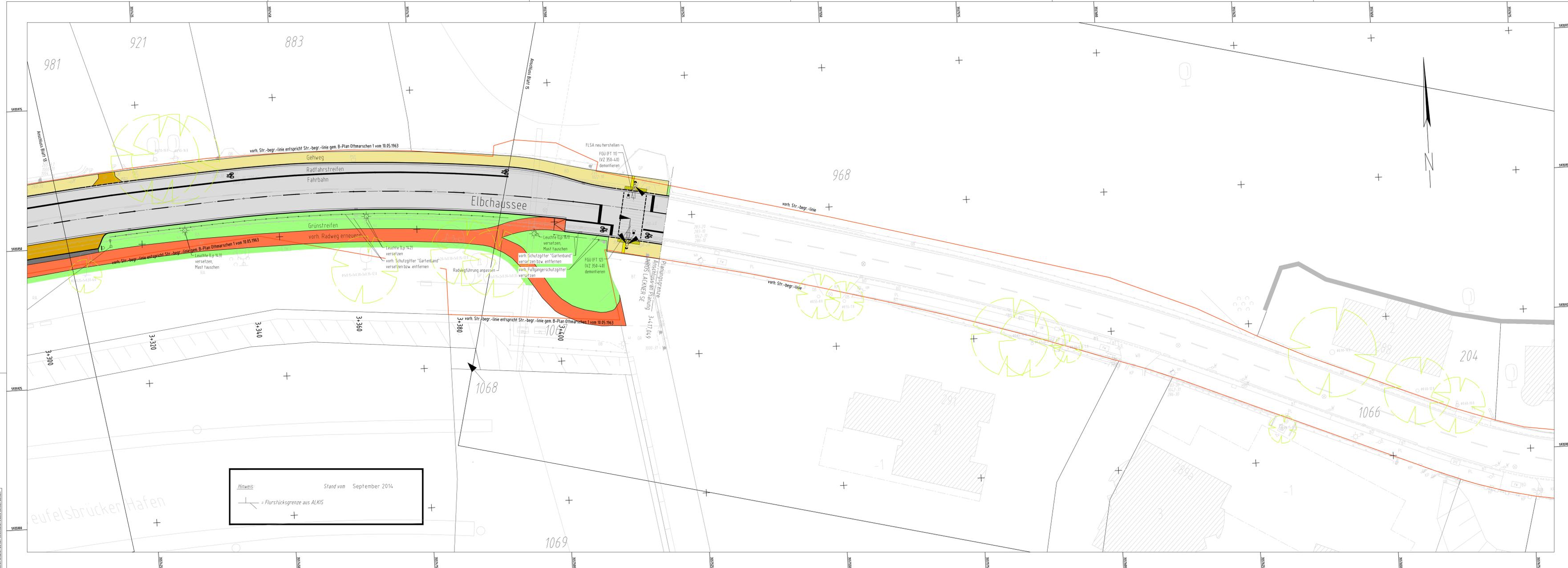
**Hinweis:** Stand vom Juli 2018  
— = Flurstücksgrenze aus ALKIS


**LSBG**  
 Landesbetrieb Straßen,  
 Brücken und Gewässer  
 Hamburg


**IIPP**  
 Ingenieure für Bau, Umwelt  
 und Stadtentwicklung

Projekt: Grundinstandsetzung Elbchaussee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchaussee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020



Hinweis: Stand vom September 2014  
 = Flurstücksgrenze aus ALKIS

Zeichenerklärung	
	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)
	Gehweg (Betonplatten oder Grand / Befestigung wird im Zuge der Ausführung noch festgelegt)
	Verkehrsisel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)
	Sicherheitstrennstreifen (Pflastersteine aus Beton)
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)
	Grünfläche
	vorb. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	vorb. / gepl. Hecke
	vorb. / gepl. Mauer
	vorb. / gepl. Fahrgastunterstand
	vorb. / gepl. Beleuchtung
	vorb. / gepl. Beschilderung
	vorb. / gepl. Trumme
	vorb. / gepl. Poller
	vorb. Baum
	Baumfällung



LSBG  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg



IIPP  
Ingenieure für Bau, Umwelt  
und Stadtentwicklung

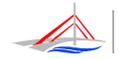
Projekt: Grundinstandsetzung Elbchaussee  
 1. Bauabschnitt  
 Elbchaussee von Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020



**Zeichenerklärung**

	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Gras)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Verkehrinsel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Bodenindikatoren (Rippenplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Trumme
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. / gepl. Poller
	Sicherheitsstreifen (Pflastersteine aus Beton)		vorh. Baum
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		Baumfällung
	Grünfläche		


**LSBG**  
 Landesbetrieb Straßen,  
 Brücken und Gewässer  
 Hamburg

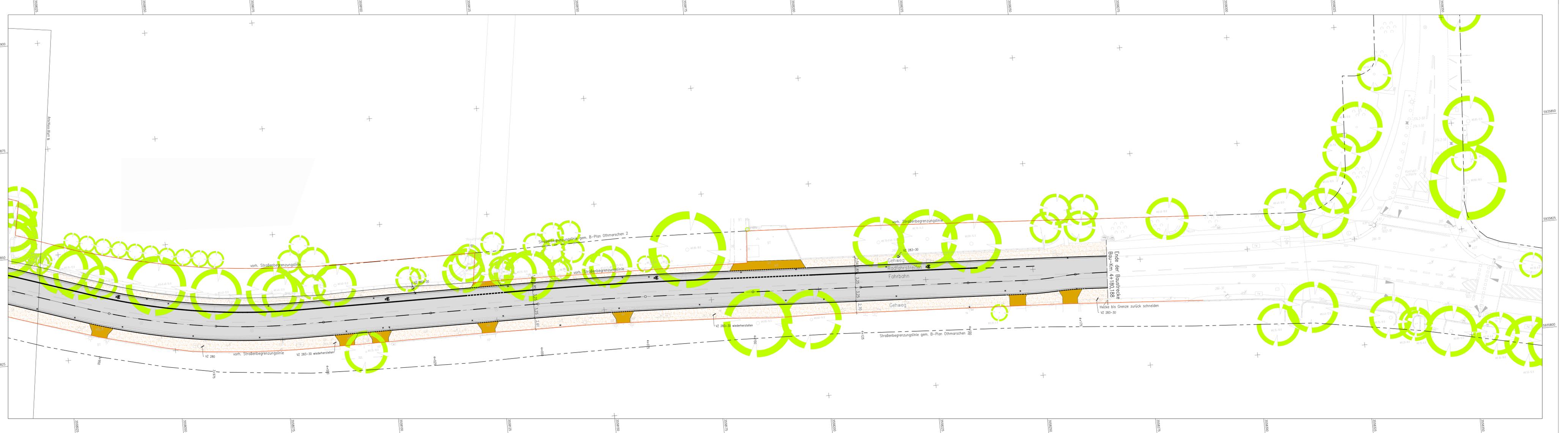

**INROS LACKNER SE**  
 Hoheplatz 18  
 22765 Hamburg  
 Tel. 040 30 68 33 0 Fax 040 30 68 33 99

Projekt: **Grundinstandsetzung Eibchausee**  
 1. Bauabschnitt  
 Eibchausee Manteuffelstraße  
 bis Parkstraße

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020

© Die Verantwortlichen sind über die Zustimmung der Verzeichner  
 für die Veröffentlichung verantwortlich.





**Zeichenerklärung**

	Fahrbahn bzw. Fahrbahnüberfahrt (Asphalt)		vorh. / gepl. Fußgängerschutzgitter bzw. Gartenband
	Busverkehrsflächen (Straßenbeton)		vorh. / gepl. Hecke
	Radweg (Pflastersteine aus Beton, rot bzw. anthrazit)		vorh. / gepl. Mauer
	Gehweg bzw. Wartefläche (Betonplatten bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Fahrgastunterstand
	Gehweg bzw. Hochbankett (Grand)		vorh. / gepl. Beleuchtung
	Verkehrinsel (Kleinpflaster bzw. Pflastersteine aus Beton)		vorh. / gepl. Beschilderung
	Bodenindikatoren (Rippplatten/Noppenplatten)		vorh. / gepl. Trumme
	Parkflächen und Überfahrten (Großpflaster)		vorh. / gepl. Poller
	Sicherheitsstrennstreifen (Pflastersteine aus Beton)		vorh. Baum
	Fahrbahnüberfahrten (Wabensteinpflaster)		Baumfällung
	Grünfläche		


**LSBG**  
 Landesbetrieb Straßen,  
 Brücken und Gewässer  
 Hamburg


**INROS LACKNER SE**  
 Holtenplatz 18  
 22765 Hamburg  
 Tel. 040 30 68 33 0 Fax 040 30 68 33 89

Projekt: **Grundinstandsetzung Eibchausee**  
**1. Bauabschnitt**  
**Eibchausee Manteufelstraße**  
**bis Parkstraße**

Maßstab: 1 : 250  
 Stand: 06/2020