

Straßenverkehrstechnische Planung

1. Verschickung

Sanierung und Umgestaltung Elbchaussee
und Klopstockstraße

von Hohenzollernring bis Betty-Levi-Passage

PSP: 12873



LSBG

Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	4
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag.....	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien.....	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
3.2	Verkehrsbelastung.....	5
3.3	Unfallgeschehen	6
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	8
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	8
3.6	Schadensbild	11
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	11
3.8	Wirtschaftsverkehr	11
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote.....	12
3.10	Radverkehr	12
3.11	Fußverkehr	12
3.12	Ruhender Verkehr	13
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	13
3.14	Öffentliche Beleuchtung	13
3.15	Straßenbegleitgrün	13
3.16	Entwässerung.....	14
3.17	Versorgungsleitungen.....	14
3.18	Ingenieurbauwerke	14
3.19	Grundwasser	14
3.20	Denkmalschutz	14
3.21	Altlasten	14
3.22	Kampfmittel.....	15
4	Variantenuntersuchung	15
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	16
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	16
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	19
5.3	Wirtschaftsverkehr	21
5.4	ÖPNV und Sharing Angebote.....	21
5.5	Radverkehr	21
5.6	Fußverkehr	21

5.7	Ruhender Verkehr	22
5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	22
5.9	Öffentliche Beleuchtung	22
5.10	Straßenbegleitgrün	22
5.11	Entwässerung	23
5.12	Versorgungsleitungen.....	23
5.13	Ingenieurbauwerke	23
5.14	Baustoffe.....	23
5.15	Feuerwehr.....	23
6	Umsetzung der Planung	23
6.1	Grunderwerb.....	23
6.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	24
6.2.1	Immissionen.....	24
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	24
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld	24
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	24
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	24
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung	24
7	Sonstiges	24

1 Allgemeines

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

Die Elbchaussee gilt als eine der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen Hamburgs und führt entlang der Elbe von Altona bis Blankenese. An dieser hoch frequentierten Verkehrsverbindung bestimmen Villen und Parkanlagen das Umfeld. Aufgrund der vielen Verbindungsstraßen zu angrenzenden Quartieren sowie der Lage am Ufer der Elbe ist die Elbchaussee auch als Ausflugsstecke ein beliebtes Ziel.

Gleichzeitig planen Hamburg Wasser und Stromnetz Hamburg die Erneuerung ihrer Trinkwassertransportleitung bzw. ihrer Stromleitungen in der der Elbchaussee.

In Kooperation mit diesen Maßnahmen soll die Umgestaltung und Sanierung der Elbchaussee erfolgen um die Belastungen der Anlieger so gering wie möglich zu halten. Es sind koordinierte Planungs- und gemeinsame Bautätigkeiten zwischen Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg und dem LSBG geplant.

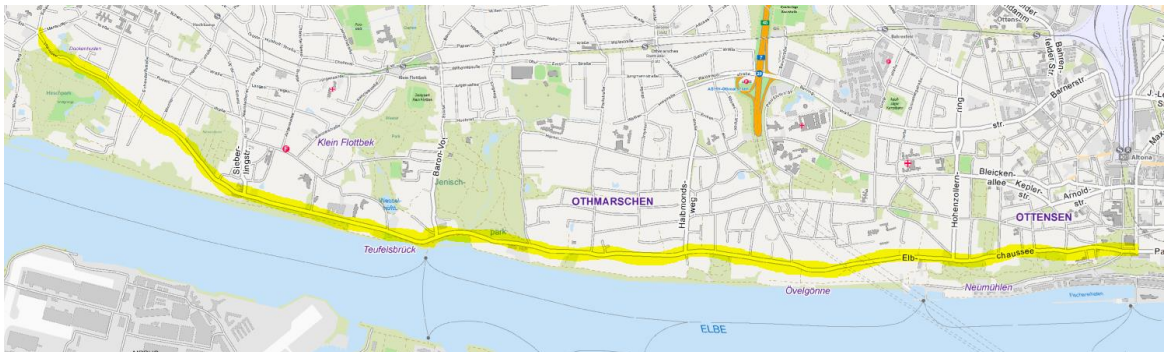


Abbildung 1: Bereich der Gesamtmaßnahme

Quelle: Geoportal Hamburg

Die vorliegende Verschickung beinhaltet den Abschnitt vom Hohenzollernring bis zur Klopstockterrasse und die Klopstockstraße, die in der östlichen Verlängerung der Elbchaussee bis zur Betty-Levi-Passage verläuft.



Abbildung 2: Planungsgebiet

Quelle: Geoportal Hamburg

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

In dem Planungsbereich fehlen die Radverkehrsanlagen, die Gehwege und die Fahrbahnen befinden sich teilweise in einem schlechten Zustand. Ziel der Überplanung ist die Überprüfung und Optimierung der Straßenquerschnitte, die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen und Gehwegen unter besonderer Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes, sowie die Optimierung der Lichtsignalanlagen. Mit der Überplanung der Elbchaussee soll ein sicherer und leistungsfähiger Straßenzug für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer geschaffen werden, der gleichzeitig die Bedarfe der Anwohnerinnen und Anwohner in Bezug auf Aufenthaltsqualität, Luft- und Lärmbelastung berücksichtigt und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs ermöglicht. Es ist vorgesehen, den alten und hochwertigen Baumbestand möglichst zu erhalten und nach Möglichkeit in den bestehenden Grenzen zu planen.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung für das Projekt durchführen.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

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

Mit der Drucksache 22/106 vom 21.04.2020 wurde beschlossen, die Einigung mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg (Die Fahrradstadt Hamburg wird inklusiver) in städtischen Planungen umzusetzen und zu evaluieren.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Als planungsrechtliche Grundlage für den Planungsbereich gelten die Bebauungspläne:

- Ottensen 2 – Othmarschen 31 – Altona – Altstadt 48 vom 26.09.2000
- Ottensen 47 vom 08.03.1994
- Ottensen 48 vom 10.04.2002
- Teilbebauungsplan TB 729 vom 13.06.1961

und der Baustufenplan Ottensen vom 14.01.1955.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage**3.1 Lage und Funktion im Straßennetz**

Der ca. 1,2 km lange Planungsabschnitt liegt im Westen Hamburgs und verbindet die Stadtteile Blankenese und Altona. Die Elbchaussee und die Klopstockstraße sind Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50. Die Straßen verlaufen parallel zur Elbe.

Der Planungsbereich liegt im Bezirk Hamburg Altona, im Stadtteil Ottensen.

Die Parkanlagen Rosengarten, Fischers Allee, Donnerspark und der Heinepark liegen unmittelbar nördlich bzw. südlich der Elbchaussee.

Es liegt keine Veloroute in dem Planungsabschnitt.

3.2 Verkehrsbelastung

Folgende Verkehrsdaten liegen vor:

Bereich Elbchaussee / Klopstockstraße (Querschnitt)

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	KFZ/24h	SV-Anteil
Klopstockstraße	07.02.2019	34.167	4,8 % davon Busanteil 2,2%
Elbchaussee (Höhe Gr. Brunnenstraße)	13.02.2019	33.409	4,0 %
Elbchaussee (Höhe Fischers Allee)	13.02.2019	33.223	4,0 %

Tabelle 1: Verkehrsbelastung

Quelle: BVM

Knotenpunkt Elbchaussee/Hohenzollernring

Datum der Erhebung: 13.02.2019

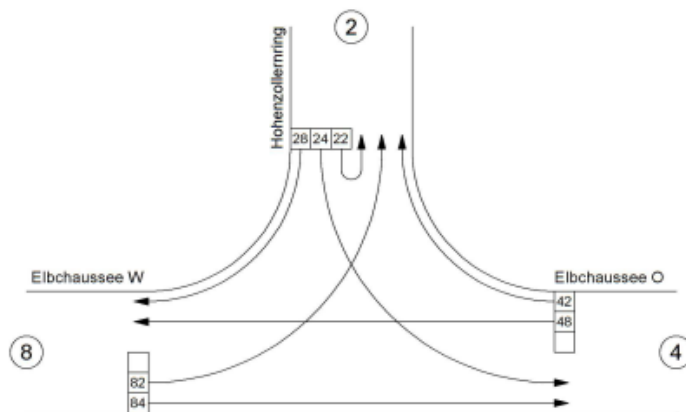


Abbildung 3: Knotenpunktskizze Hohenzollernring / Elbchaussee

Quelle: BVM

MAX-STUNDENWERTE (VON-ZEITEN) 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH	2	4	8	Summe
2 Hohenzollernring	15	769	95	858
LKW33-Anteil (%)	0.0	1.6	1.1	1.4
BUS-Anteil (%)	0.0	0.1	0.0	0.1
Uhrzeit	13:30	07:45	17:15	07:45
4 Elbchaussee O	446	0	1065	1511
LKW33-Anteil (%)	0.2	0.0	0.3	0.3
BUS-Anteil (%)	0.0	0.0	1.3	0.9
Uhrzeit	18:00	00:00	18:00	18:00
8 Elbchaussee W	74	1035	0	1070
LKW33-Anteil (%)	0.0	1.1	0.0	1.1
BUS-Anteil (%)	2.7	1.9	0.0	2.0
Uhrzeit	16:00	07:15	00:00	07:15
Summe	514	1748	1149	2790
LKW33-Anteil (%)	0.6	1.2	0.2	1.6
BUS-Anteil (%)	0.0	1.1	1.5	1.6
Uhrzeit	17:15	07:30	17:30	07:30
QUERSCHNITT Summe	1194	2687	1848	
LKW33-Anteil (%)	2.8	1.7	0.6	
BUS-Anteil (%)	0.2	1.7	2.2	
Uhrzeit	08:00	07:30	16:15	

Tabelle 2: Gesamtbelastung Hohenzollernring / Elbchaussee

Quelle: BVM

Der Schwerverkehrsanteil wird hauptsächlich durch den Werksverkehr mit Bussen für Airbus verursacht.

Zahlen zur Verkehrsbelastung von Fußgängern und Fahrradfahrern liegen nicht vor.

3.3 Unfallgeschehen

Die Verkehrsunfallauswertung der Polizei VD 01 wurde für den Bereich von Parkstraße bis Max-Brauer-Allee vorgenommen.

Folgend werden die für den vorliegenden Planungsbereich relevanten Auszüge zitiert:

„Im Auswertzeitraum 01.01.2018 – 31.12.2020 ereigneten sich auf der bewerteten Strecke 416 Verkehrsunfälle (VU). Bei 2 VU wurden insgesamt 2 Personen getötet. 10 Verkehrsunfälle forderten 10 Schwer- und 2 Leichtverletzte, bei weiteren 66 Verkehrsunfällen wurden insgesamt 183 Personen leicht verletzt.

Als Unfallhäufungsstellen (UHS) sind die Knoten

Elbchaussee / Halbmondsweg

Elbchaussee / Hohenzollernring

Elbchaussee / Fischers Allee

Elbchaussee / Große Brunnenstraße gekennzeichnet.“

UHS Elbchaussee / Hohenzollernring

„Die UHS wurde aufgrund von mindestens 5 Verkehrsunfällen gleichen Typs innerhalb von 12 Monaten ausgelöst.

Im ausgewerteten Zeitraum sind dort insgesamt 52 VU erfasst, davon 17 Abbiegeunfälle und 24 Unfälle im Längsverkehr.

Bei den Abbiegeunfällen handelt es sich fast ausschließlich um Schadenereignisse, bei denen Verkehrsteilnehmer aus dem Hohenzollernring nach links in die Elbchaussee einbogen. Es wird

von zwei Linksabbiegestreifen aus abgebogen, dabei kommt es zu seitlichen Berührungen auf Grund von gewolltem oder ungewolltem Verlassen des Fahrstreifens. Beteiligt sind sowohl Pkw als auch insbesondere Lkw.

Die UHS wird von der zentralen Unfallkommission (UKO) betreut. Im September 2019 erging von dort eine Maßnahme zur Veränderung der Schleppkurven sowie des Bordes der Mittelinseln mit entsprechender Veränderung der Markierung. Diese Arbeiten wurden lt. der straßenverkehrsbehördlichen Anordnung in der 25. KW 2020 durchgeführt. Die Maßnahmen hatten Erfolg. Die Abbiegeunfälle gingen deutlich zurück, sie verteilen sich auf die ausgewerteten Jahre wie folgt: 9 / 7 / 1.

Die VU im Längsverkehr ereigneten sich mit einer erkennbaren Häufung in Fahrtrichtung Westen vor der Lichtsignalanlage (LSA). Dabei war die Fahrbahn überdurchschnittlich oft (zu 50 %) nass oder feucht. Klassische Auffahrunfälle und Fehler beim Fahrstreifenwechsel halten sich in etwa die Waage.“

UHS Elbchaussee / Fischers Allee

„Die UHS wurde aufgrund von mindestens 5 Verkehrsunfällen gleichen Typs innerhalb von 12 Monaten ausgelöst.

In dieser UHS sind im Auswertzeitraum 18 VU notiert, die sich im Wesentlichen auf 4 Einbiegen/Kreuzen-VU, 4 VU durch ruhenden Verkehr und 7 VU im Längsverkehr verteilen. Die Hauptunfallursachen des Hauptunfallverursachers liegen je 3-mal im fehlerhaften Fahrstreifenwechsel und der Nichtbeachtung der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen.

Seitens der örtlichen Straßenverkehrsbehörde, die die UHS in der Sachbearbeitung hat, wurde als unfallbegünstigender Faktor „Verengung der Fahrbahn“ bzw. "versetztes" Nebeneinanderfahren“ vermerkt und auf den geplanten Umbau der Elbchaussee verwiesen.“

UHS Elbchaussee / Große Brunnenstraße

„Die UHS wurde aufgrund von mindestens 5 Verkehrsunfällen mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten ausgelöst.

Von insgesamt 16 VU sind 5 als Abbiegeunfall, 3 als Einbiegen/Kreuzen-Unfall und 7 als Unfall im Längsverkehr eingestuft.

Bei den Abbiege-VU kam es sowohl zu Unfällen durch Linksabbieger aus der Elbchaussee in die Große Brunnenstraße, die den entgegenkommenden oder seitlich in gleicher Richtung fahrenden Verkehr missachteten, wie zu einem Auffahrunfall auf einen stadtauswärts fahrenden Rechtsabbieger infolge einer Erkrankung. Auch sind zwei Rechtsabbiege-VU notiert, zum einen zwischen einem Pkw und einer die Fahrbahn querenden Fußgängerin, zum anderen zwischen einem aus dem linken Fahrstreifen der überbreiten Elbchaussee nach rechts abbiegenden Sattelzug und dem rechts von ihm fahrenden Pkw.

Die Einbiegen-/Kreuzen-VU sind alle der Nichtbeachtung der vorfahrtregelnden Zeichen geschuldet, da aus dem Hohenzollernring kommende Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt nicht gewährten.

Bei den Unfällen im Längsverkehr handelt es sich um Auffahrunfälle oder Fehler beim Fahrstreifenwechsel, es sind beide Fahrtrichtungen betroffen. In den Unfalldetails wird auch angegeben, dass an einem verkehrsbedingt wartenden Fahrzeug vorbeigefahren werden sollte oder ein geparktes Fahrzeug in die Fahrbahn ragte.

Die UHS wird von der örtlichen Straßenverkehrsbehörde überwacht, besondere Maßnahmen sind aktuell nicht vorgesehen“

Verkehrsgeschehen im Streckenbereich Klopstockstraße bis Rainvilleterrasse

„Auf diesem Streckenabschnitt sind 25 VU notiert, von denen 16 als VU im Längsverkehr klassifiziert wurden. Diese ereigneten sich weit überwiegend in Fahrtrichtung Westen, wobei es häufig zu seitlichen Kollisionen an der Verengung von zwei auf einen Fahrstreifen kommt, sei es durch Unachtsamkeit, verbotswidriges Überholen oder Fehler im Reißverschlußverfahren.“

Verkehrsunfälle mit Radfahrenden

„Die 9 VU mit Radfahrenden verteilen sich über den gesamten Streckenverlauf, eine Tendenz zum östlichen Bereich ist erkennbar, ohne dass hier eine örtliche Häufung vorhanden ist. Bei den Unfallhergängen kam es dreimal zu Unfällen durch ab- bzw. einbiegende Kfz, zweimal streiften Kfz Radfahrende auf der Fahrbahn und zweimal streiften Radfahrende das Kfz.“

Verkehrsunfälle mit Fußgängern

„Es sind 10 VU mit zu Fuß Gehenden registriert, die weit überwiegend im östlichen Teil der ausgewerteten Strecke eingeordnet sind. Örtliche Häufungen sind dort nicht vorhanden. In 5 Fällen war ein abbiegendes Kfz am VU beteiligt, ansonsten handelte es sich zweimal um unachtsames Betreten der Fahrbahn durch die zu Fuß gehende Person sowie weitere Einzelsachverhalte.“

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die vorhandene Bebauung besteht aus Ein- und Mehrfamilienhäusern und wenigen Bürogebäuden. Die Gebäude werden teilweise gemischt zum Wohnen, als Büros und im Erdgeschoss als Gewerbe / Gastronomie genutzt. Es sind weiterhin Konsulate und Botschaften vorhanden.

Im Erdgeschoß der Klopstockstraße 2 befindet sich eine Kindertagesstätte, die Seniorenresidenz Auguste-Viktoria-Pflegestift befindet sich nördlich der Elbchaussee in Hausnummer 88.

Die Parkanlagen Rosengarten, Fischers Allee, Donnerspark und der Heinepark liegen unmittelbar nördlich bzw. südlich der Elbchaussee. Alle Parkanlagen haben Zugänge von der Elbchaussee und dienen teilweise auch als Zugang zum Elbufer.

Die Christianskirche mit Friedhof liegt nördlich der Klopstockstraße.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Im Bereich des Elbchaussee 132 unmittelbar westlich des Knotenpunktes Hohenzollernring teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 3,20 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 3,60 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt	
ca. 3,25 m	Fahrstreifen Abbieger	Asphalt	
ca. 3,25 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt	
ca. 5,40 m	Schrägparkstände	Betonpflaster	
ca. 0,60 m	Gehweg, Überhang	Betonplatten	
ca. 1,50 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
ca. 20,80 m	Gesamtbreite		

I

m Bereich des Elbchaussee 122 unmittelbar östlich des Knotenpunktes Hohenzollernring teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 0,15 m	öffentlicher Grund privat genutzt		Nord
ca. 0,70 m	Gehweg	Grand	
ca. 1,50 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 0,65 m	Gehweg	Grand	
ca. 3,25 m	Fahrstreifen Abbieger	Asphalt	
ca. 3,00 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt	
ca. 3,00 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt	
ca. 3,00 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt	
ca. 1,65 m	Nebenfläche (Schutzgitter)	Grand	
ca. 1,50 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 3,20 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
ca. 21,60 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee 97 (FLSA Nr. 1737) teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 0,70 m	Grünfläche	Oberboden	Nord
ca. 2,15 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 5,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 1,95 m	Fahrbahnmittelinsel	Betonplatten	
ca. 6,00 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 2,15 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 3,80 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
ca. 22,00 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee 88 (Seniorenstift Auguste-Amalie-Stift) teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 1,15 m	öffentlicher Grund privat genutzt		Nord
ca. 0,80 m	Gehweg	Grand	
ca. 1,50 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 0,70 m	Grünfläche	Oberboden	
ca. 6,20 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,00 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 0,65 m	Grünfläche	Oberboden	
ca. 1,50 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 2,50 m	Nebenfläche	Grand	Süd
ca. 21,00 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee (Höhe Donners Park) teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 0,70 m	Grünfläche	Oberboden	Nord
ca. 2,15 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 6,60 m	Fahrbahn / Buskap	Asphalt	
ca. 6,50 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 0,65 m	Grünfläche	Oberboden	
ca. 1,50 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 1,90 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
ca. 20,00 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee 62 (Haltestelle Susettestraße – stadteinwärts) teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 1,50 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 0,60 m	Gehweg	Grand	
ca. 6,50 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,40 m	Fahrbahn / Buskap	Asphalt	
ca. 0,65 m	Gehweg	Grand	
ca. 1,50 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 2,75 m	Nebenfläche	Grand	Süd
ca. 19,90 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee 17 teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 2,30 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 2,50 m	Parken / Bäume	Großpflaster / Oberboden	
ca. 4,95 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 4,85 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 3,40 m	Gehweg*	Betonplatten	Süd
ca. 18,00 m	Gesamtbreite		

*Der Gehwegbereich wird abschnittsweise durch private Treppenanlagen auf bis zu 1,91 m Gesamtbreite eingengt.

Im Bereich des Klopstockstraße 17 teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 3,15 m	Nutzung durch Friedhof		Nord
ca. 1,85 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 6,20 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,10 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 2,70 m	Gehweg*	Betonplatten	Süd
ca. 20,00 m	Gesamtbreite		

*Der Gehwegbereich wird abschnittsweise durch private Treppenanlagen auf bis zu 1,90 m

Im Bereich des Klopstockstraße 6 teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 0,50 m	Gehweg / Kasematten	Betonpflaster	Nord
ca. 2,00 m	Gehweg*	Betonplatten	
ca. 5,60 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,10 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 2,70 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
ca. 16,90 m	Gesamtbreite		

*Der Gehwegbereich wird abschnittsweise durch private Treppenanlagen auf bis zu 1,50 m Gesamtbreite eingengt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in großen Bereichen die Fahrstreifen für eine vierstreifige Nutzung untermaßig sind. Die Fahrbahnbreiten variieren von 5,20 bis 6,20 m. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Die vorhandenen Gehwege sind in der Regel untermaßig.

3.6 Schadensbild

Die Fahrbahn der Elbchaussee weist Netzrisse, Oberflächenausbrüche, offene Mittelnähte und vereinzelten Quer- und Längsrisse auf. Die Baugrunduntersuchung hat ergeben, dass neben der schadhafte Deckschicht in Teilbereichen der Schichtenverbund nicht mehr vorhanden ist.

Die vorhandene Befestigung erfüllt nicht die Anforderungen an die erforderliche Belastungsklasse 10 gemäß ReStra.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich die folgenden Lichtsignalanlagen:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K 9	Elbchaussee / Hohenzollernring	Verkehrsabhängig	Ja	Nein	Ja
F1737	Elbchaussee/Elbtreppe	Taster	Nein	Nein	Nein
F1784	Elbchaussee / Große Brunnenstraße	Taster	Nein	Nein	Nein
F 525	Elbchaussee / Rainvilleterrasse	Taster	Akustik	Nein	Nein

Tabelle 3: Übersicht LSA

Am Planungsgebiet angrenzend befindet sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K979	Klopstockstraße / Kaistraße	Verkehrsabhängig	Nein	Nein	Nein

Tabelle 4: Übersicht LSA angrenzend

3.8 Wirtschaftsverkehr

Auf der Elbchaussee verkehrt moderater Lieferverkehr. Die Verkehrserhebung hat eine Schwerverkehrsbelastung von 4% ergeben.



Der Knotenpunkt Hohenzollernring liegt im Großraum- und Schwertransportnetz (GST-Netz). Die Elbchaussee und die Klopstockstraße sind nicht Teil des GST-Netzes.

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Elbchaussee wird von folgenden Buslinien befahren:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
112	20 Min.	S-Bahn Blankenese - Osterbrookplatz
X86	7 / 8 Min.	Bf. Altona – Teufelsbrück (Fähre)

Tabelle 5: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf

Quelle: hvv/Geoportal

Es sind folgende Haltestellen im Planungsbereich vorhanden:

Name	Richtung	Art	Befestigung	Barrierefrei	DFI*	FGU**
Susettestraße	West	Fahrbahnrand	Asphalt	nein	nein	nein
Susettestraße	Ost	Fahrbahnrand	Asphalt	nein	nein	ja

*Digitale Fahrgastinformation **Fahrgastunterstand

Tabelle 6: Haltestellen

Es sind keine Sharing-Angebote im Streckenabschnitt vorhanden.

3.10 Radverkehr

Im gesamten Planungsgebiet sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr fährt im Mischverkehr. Aufgrund der abschnittsweise vierspurigen Nutzung der Elbchaussee („unechte Vierstreifigkeit“) kommt es aufgrund der engen Platzverhältnisse zu einer geringen Verkehrssicherheit.

Am Knotenpunkt Elbchaussee / Hohenzollernring sind ebenfalls keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Ab der Elbchaussee ist auf dem Hohenzollernring nur in Fahrtrichtung Norden ein Schutzstreifen 1,60 m Breite vorhanden.

Auch am Knotenpunkt Klopstockstraße / Palmaille / Kaistraße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Es liegt keine Veloroute im Planungsbereich oder dem näheren Umfeld.

3.11 Fußverkehr

Im gesamten Planungsbereich sind die vorhandenen Fußwege in der Regel untermaßig. Insbesondere durch die abschnittsweise vierspurige Nutzung der Elbchaussee („unechte Vierstreifigkeit“) kommt es aufgrund der engen Platzverhältnisse zu einer geringen Verkehrssicherheit. Zwischen Fußgängern und fließendem Verkehr ist häufig nicht die Einhaltung der Sicherheitsabstände gewährleistet. In einigen Bereichen wird die Gehwegbreite durch Fußgängerschutzgitter, Bügel oder Kniegitter weiter eingeschränkt, die aus Gründen der Verkehrssicherheit (Abstand Fußgänger – Kfz) erforderlich sind.

In der Klopstockstraße ergeben sich aus der vorhandenen denkmalgeschützten Bebauung, teilweise mit Treppenanlagen im öffentlichen Grund, erhebliche Einengung der Gehwegbreiten (ca. 1,50 m). Im Bereich der Elbchaussee Hausnummer 8 ist aufgrund der Bebauung und des Fußgängerschutzgitters nur eine lichte Gehwegbreite von 1,15 m vorhanden.

An folgenden Stellen sind Fußgängerlichtsignalanlagen zur Querung der Elbchaussee vorhanden:

- Einmündung Rainvilleterrasse
- Zugang Donnerspark / Einmündung große Brunnenstraße
- Zugang Fischerspark / Elbtreppe

Taktile Elemente sind im gesamten Streckenabschnitt, sowie an den Lichtsignalanlagen nicht vorhanden.

Aufgrund des parallel verlaufenden Elbwanderweges und der Unattraktivität der Gehwege ist der Fußverkehr in der Elbchaussee eher gering. In den Bereichen der Übergänge zu den Parks in die anliegenden Quartiere sind die Gehwege insbesondere an Wochenenden und Feiertagen stark genutzt.

3.12 Ruhender Verkehr

Der Planungsbereich liegt im Bewohnerparkgebiet A106 Fischers Park im westlichen Bereich und im Bewohnerparkgebiet A107 Spritzenplatz im östlichen Bereich der Elbchaussee und in der Klopstockstraße.

Zwischen Klopstockplatz und Rothestraße sind sieben Parkstände in Parkbuchten an der Nordseite der Elbchaussee vorhanden. Im gegenüberliegenden Bereich sind ebenfalls sieben Parkstände im Gehwegbereich ausgewiesen, wodurch die Gehwegbreite auf weniger als 1,50 m eingeengt wird.

Grundsätzlich gilt auf der gesamten nördlichen Fahrbahnseite ein eingeschränktes Haltverbot von 19 – 7 Uhr.

Eine einwöchige Erhebung im Frühsommer 2023 zeigte eine spärliche Nutzung der nächtlich zur Verfügung stehenden Parkplätze. Insgesamt wurden zwischen Rainvilleterrassen und Hohenzollernring zwischen acht bis maximal 14 gleichzeitig parkende Kraftfahrzeuge gezählt.

Vereinzelte werden illegal in unbefestigten Flächen hinter den Gehwegen geparkt, wodurch die Gehwegbreiten erheblich eingeschränkt und Wurzelbereiche von Bäumen geschädigt werden.

Fahrradparken

Im Bereich von Rainvilleterrasse bis Kaistraße werden die Schutz- sowie die Baumschutzbügel als Anlehnbügel genutzt. Hierdurch wird die nutzbare Breite der Gehwege eingeengt.

Es sind im Planungsgebiet keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden. An einigen Zugängen zu den Parkanlagen sind im Parkbereich Fahrrad-Anlehnbügel vorhanden.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Es sind in allen Bereichen abschnittsweise Fußgängerschutzgitter, Kniegitter, Baumschutzbügel, Findlinge, Absperrbügel sowie Pfosten vorhanden.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Der Planungsbereich wird mit einseitig gestellten Peitschenmasten beleuchtet. In einigen Bereichen stehen die Beleuchtungsmasten wechselseitig.

3.15 Straßenbegleitgrün

Der gesamte Planungsbereich ist gekennzeichnet durch zum Teil sehr alte Straßenbäume (ab 1850). Auch im unmittelbaren Umfeld auf Privatgrund und in den anliegenden Parks gibt es einen

großen Bestand an alten Bäumen, deren Wurzelbereiche häufig bis in den Gehwegbereich reichen.

Folgend zwei Beispiele:



Fotos: LSBG

3.16 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung Fahrbahnrand und der dortigen Straßenabläufe entwässert. Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in vorhandene Siele der Hamburger Stadtentwässerung. Die Nebenflächen entwässern in Richtung Fahrbahn oder Grünflächen. Eine Reinigung des anfallenden Wassers findet zurzeit nicht statt.

3.17 Versorgungsleitungen

Ein Leitungsbestandsplan liegt nicht vor. Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Es befinden sich zahlreiche Schächte, Schaltschränke und Schieber diverser Leitungsträger in den Nebenflächen und Fahrbahnen.

3.18 Ingenieurbauwerke

Entfällt.

3.19 Grundwasser

Der höchste Grundwasserstand liegt gemäß Geoportal im Jahr 2018 bei 6,0 m NHN, die vorhandene Straßenfläche liegt bei 32 m NHN und höher. Der Einsatz von Ersatzbaustoffen ist gemäß Geoportal zu prüfen.

3.20 Denkmalschutz

Ein großer Teil der an die Elbchaussee und die Klopstockstraße anliegenden Bebauung steht unter Denkmalschutz. Darüber hinaus sind die Parkanlagen und einige Gebäudegruppen als Ensemble denkmalgeschützt.

3.21 Altlasten

Altlasten werden im Rahmen der Verschickung abgefragt.

3.22 Kampfmittel

Eine Kampfmittelauskunft wird im weiteren Planungsablauf beantragt.

4 Variantenuntersuchung

In dem Straßenzug der Elbchaussee und Klopstockstraße fehlen die Radverkehrsanlagen, die Gehwege und die Fahrbahnen befinden sich in einem schlechten Zustand.

Ziel der Baumaßnahme an der Elbchaussee ist vor allem die Sanierung der zentralen Frischwasserleitung für das östliche Altona sowie die damit einhergehende Sanierung und Optimierung des Straßenraumes. Ziel der Überplanung ist die Überprüfung und Optimierung der Straßenquerschnitte, die Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen und Gehwegen unter besonderer Berücksichtigung des vorh. Baumbestandes, die Optimierung der Lichtsignalanlagen sowie die Sanierung von Nebenflächen und Fahrbahnen. Mit der Überplanung der Elbchaussee soll ein sicherer und leistungsfähiger Straßenzug für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer geschaffen werden, der gleichzeitig die Bedarfe der Anwohnerinnen und Anwohner in Bezug auf Aufenthaltsqualität, Luft- und Lärmbelastung berücksichtigt und eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs ermöglicht. Es ist vorgesehen, den alten und hochwertigen Baumbestand zu erhalten und in den bestehenden Grenzen zu planen. Durch die erstmalige Anlage von Radverkehrsanlagen wird auch dem Bürgerentscheid „Elbstrand retten“ Rechnung getragen, der sich gegen einen Radweg am Elbstrand ausgesprochen hat und stattdessen alternative Lösungen („ua. Elbchaussee“) forderte.

Alle untersuchten Varianten setzten voraus, dass die unechte Vierstreifigkeit in der Klopstockstraße, sowie Elbchaussee zugunsten von Radverkehrsanlagen und Gehwegen aufgehoben wird, da eine andere Lösung aus Platzgründen und zum Erhalt der Bäume räumlich nicht möglich ist.

Weiterhin wird durch die Aufhebung der unechten Vierspurigkeit die Verkehrssicherheit erhöht, da diese gemäß den Auswertungen der Unfälle häufig zu seitlichen Kollisionen an der Verengung von zwei auf einen Fahrstreifen kommt.

Im Juni 2020 wurde in einer Machbarkeitsstudie untersucht, welche Alternativrouten für den Radverkehr möglich sind. Es wurden folgend zwei Alternativrouten näher untersucht. Die nördliche Route führt über Hohenzollernring, Bernadottestraße und Holländische Reihe zur Max-Brauer-Allee, die südliche Route führt über die Parkanlagen südlich der Elbchaussee vom Hohenzollernring bis zur Kaistraße.

Die Untersuchung kommt zu folgendem Fazit:

„Die vorhandene Geometrie beider möglicher Alternativrouten lässt diese heute für Radfahrer nicht maßgeblich attraktiver erscheinen, als die Elbchaussee selber. Die Elbchaussee bietet dem Radfahrer keinen Fahrkomfort, stellt jedoch den direkten Weg und die kürzeste Verbindung dar.

Beide Alternativrouten sind für Radfahrer befahrbar. Die Route entlang des Elbhanges ist gerade für Touristen und Freizeitradler sicher einen lohnenswerte Parallelstrecke zur Elbchaussee. Zielgruppe der Untersuchung waren jedoch vor allem Radfahrer, die diese Strecken täglich nutzen, beispielsweise für den Arbeitsweg. Diese Zielgruppe hat sicher weniger die landschaftlichen Reize, als das möglichst schnelle Erreichen ihres Zieles im Sinn.

Die vorhandenen Straßenquerschnitte und die geologische Beschaffenheit des Elbhanges sowie weitere planungsrelevante Aspekte, wie der Denkmalschutz und der Erhalt von Straßenbäumen, bieten wenig Möglichkeiten die vorhandene Situation für Radfahrer entlang der Alternativrouten deutlich zu verbessern.

Ohne diese deutliche Steigerung der Attraktivität im Verhältnis zu den in Kauf zu nehmenden Umwegen, ist es unwahrscheinlich, dass diese Routen für den täglichen Radverkehr als wirkliche Alternativen zur Elbchaussee wahrgenommen und genutzt werden.“

Aus diesen Gründen wurde der Straßenzug in allen Varianten mit je einem Richtungsfahrstreifen vorgesehen.

Der ReStra folgend soll die Radverkehrsführung bevorzugt auf Protected Bike Lanes oder Kopenhagener Radwegen erfolgen:

Variante Protected Bike Lanes

Aufgrund der Vielzahl von Gehwegüberfahrten, Einmündungen und Bushaltestellen, können nur wenige Protektionselemente vorgesehen werden.

Variante Kopenhagener Radweg

Diese Führungsform kann bis auf die Unterbrechung an den Bushaltestellen durchgehend geführt werden, auch im Bereich der einmündenden Straßen. Insbesondere im Bereich von vorhandenen Baumwurzeln kann eine geringere Einbautiefe und damit ein geringerer Eingriff in Wurzelbereiche erfolgen.

Aufgrund der positiven Auswirkungen und der Kontinuität der Radverkehrsführung wurde diese Variante als Vorzugsvariante ausgewählt

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Es werden im gesamten Planungsbereich Kopenhagener Radwege hergestellt. Die Abgrenzung des Radweges erfolgt zur Fahrbahn mit einem Hochbord mit 8 cm Ansicht und zum Gehweg mit einem Rundbord mit 3 cm Ansicht.

Alle Einmündungen werden zu Gehwegüberfahrten umgebaut. Es entsteht eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs. Im Bereich von Bushaltestellen wird der Kopenhagener Radweg aufgelöst und über die Haltestelle am Fahrbahnrand geführt. Im Bereich von Lichtsignalanlagen wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt.

Die vorhandene Fahrbahn wird auf eine Breite von 6,50 m reduziert.

Die vorhandenen Parkbuchten an der nördlichen Fahrbahnseite der Elbchaussee bleiben erhalten. In diesem Bereich wird der Radfahrende auf einem Radfahrstreifen geführt.

Im gesamte Planungsbereich werden die Bushaltestellen, sowie die Lichtsignalanlagen mit taktischen Elementen ausgestattet. Diese werden vor der Schlussverschickung mit den Behindertenverbänden abgestimmt und in die Planung übernommen.

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Schwerpunkte der Planung im Streckenbereich ist der Erhalt der im öffentlichen Grund wie auch im Privatgrund vorhandenen Bäume. Die Herstellung von Radverkehrsanlagen über der Mindestbreite gem. ReStra (1,85 m), sowie die Herstellung von Gehwegen in einer Breite von mindestens 2,50 m Breite. Durch die sehr großen Bäume im Gehwegbereich muss an diversen Stellen die Breite des Gehweges eingeengt werden, um die Bäume zu erhalten. Am stärksten ist die Einengung im Bereich der Elbchaussee 118 (Eiche, Pflanzjahr 1885), dort ist nur eine Gehwegbreite von 1,15 m auf einer Strecke von ca. 4,0 m zu realisieren. Aufgrund des anliegenden Kopenhagener Radweges bleibt zum fließenden KFZ-Verkehr trotzdem ein großer Abstand.

Die Fahrbahn erhält unter Berücksichtigung des Busverkehrs durchgehend Fahrstreifen in einer Breite von 3,25 m.

Die unechte Vierstreifigkeit wird zu in einer durchgehende Zweistreifigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr, da die Fahrbahnbreiten zwischen den Bordsteinen zum Erhalt des Baumbestandes beibehalten werden müssen und die erforderliche durchgängige Anlage von Radverkehrsanlagen die zur Verfügung stehenden Breiten entsprechend verringert.

Durch die eindeutige Verkehrsführung entfällt eine der Hauptursachen für die gehäuften Unfälle im Längsverkehr.

Die durch die Zweistreifigkeit erzielte Homogenisierung der Verkehrsabläufe wirkt sich durch die Reduzierung von abrupten Brems- und Beschleunigungsvorgängen mindernd auf die Schall- und Schadstoffemissionen aus.

Die Fahrzeuganzahl vor dem Knotenpunkt Klopstock-/ Kaistraße werden durch eine entsprechende Schaltung der Fußgängerlichtsignalanlage an den Rainvilleterrassen reduziert, da diese ab einer entsprechenden Rückstaulängen als Pfortneranlage fungiert.

Nach aktuellen Verkehrserhebungen 2023 hat sich der DTV auf der Elbchaussee auf rund 24.000 Kfz/ 24 h reduziert. Sofern Verkehre verdrängt wurden hat das nicht zu relevanten Steigerungen auf anderen Strecken, z. B. der Osdorfer Landstraße, geführt.

Eine mittelfristige Entwicklung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes wird tendenziell zu einer Reduzierung der MIV-Zahlen führen.

Im Bereich des Elbchaussee 132 unmittelbar westlich des Knotenpunktes Hohenzollernring teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

2,80 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
2,00 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
3,25 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen, stadteinwärts	Asphalt	
2,00 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
0,50 m	Sicherheitstrennstreifen	Asphalt	
2,10 m	Längsparkstände	Betonpflaster	
4,90 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
ca. 20,80 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee 122 unmittelbar östlich des Knotenpunktes Hohenzollernring teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

0,15 m	öffentlicher Grund privat genutzt		Nord
2,60 m	Gehweg	Betonplatten	
2,00 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
3,00 m	Fahrstreifen, Abbieger	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt	
2,00 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
2,20 m	Gehweg	Betonplatten	
3,15 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
21,60 m	Gesamtbreite		

ERLÄUTERUNGSBERICHT - 1. Verschickung

Anlage 2

Sanierung und Umgestaltung Elbchaussee und Klopstockstraße
von Hohenzollernring bis Betty-Levi-Passage

Im Bereich des Elbchaussee 97 / Zugang Fischers Park (FLSA Nr. 1737) teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

0,55 m	Grünfläche	Oberboden	Nord
2,65 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25 cm	
2,50 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
2,50 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
2,65 m	Gehweg	Betonplatten	
4,65 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
22,00 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee 88 (Seniorenstift Auguste-Amalie-Stift) teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

1,15 m	öffentlicher Grund privat genutzt		Nord
2,70 m	Gehweg	Betonplatten	
2,50 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
2,50 m	Kopenhagener Radweg	Betonplatten 25/25 cm	
2,65 m	Gehweg	Betonplatten	
3,00 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
ca. 21,00 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee (Haltestelle Susettestraße – stadtauswärts/ Höhe Donners Park) teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

0,50 m	Grünfläche		Nord
3,00 m	Gehweg	Betonplatten	
3,00 m	Busbucht	Beton	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
2,30 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
2,65 m	Gehweg	Betonplatten	
2,05 m	Grünfläche	Oberboden	Nord
ca. 20,00 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee 62 (Haltestelle Susettestraße – stadteinwärts) teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

2,65 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
2,25 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
3,00 m	Busbucht	Beton	
2,65 m	Gehweg	Betonplatten	
2,85 m	Gehweg	Grand	Süd
ca. 19,90 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Elbchaussee 17 teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

2,25 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
2,10 m	Parken (Bäume Bestand)	Großpflaster	
0,50 m	Sicherheitsschutzstreifen	Asphalt	
2,00 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
2,00 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
2,65 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
ca. 18,00 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Klopstockstraße 17 teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

3,15 m	Nutzung durch Friedhof		Nord
2,00 m	Gehweg*	Betonplatten	
2,25 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
3,25 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
2,25 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
3,85 m	Gehweg**	Betonplatten	Süd
ca. 20,00 m	Gesamtbreite		

*geringstes Maß im Bereich der Engstelle

** im Bereich der Treppenanlagen mind. 2,65 m

Im Bereich des Klopstockstraße 6 teilt sich der Querschnitt für den Anschluss an den Bestand am Knotenpunkt Kaistraße / Klopstockstraße wie folgt auf:

ca. 0,50 m	Gehweg (Kasematten)	Betonpflaster	Süd
ca. 2,00 m	Gehweg*	Betonplatten	
2,20 m	Kopenhagener Radweg	Betonpflaster 25/25 cm	
3,40 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,10 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 2,70 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 16,90 m	Gesamtbreite		

*Der Gehwegbereich wird abschnittsweise durch private Treppenanlagen auf bis zu 1,50 m Gesamtbreite eingeengt.

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Elbchaussee / Hohenzollernring (LSA K 9)

Der Knotenpunkt wird für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen umgestaltet. Dieser wird im Knotenpunkt auf Radfahrstreifen geführt. Im südlichen Bereich des Knotenpunktes ist hierfür eine Erweiterung der Asphaltfahrbahn erforderlich, um den Linksabbieger erhalten zu können. **Dafür müssen zwei Bäume entfernt werden.** Neben einer Linde aus dem Jahr 1993 auch die landschaftsbildprägende Kastanie aus dem Jahr 1850. Diese ist gemäß eines Baumgutachtens vom 01.09.2023 vom Institut für Baumpflege Hamburg durch Pilzbefall und diverser Erkrankungen der Rinde und im Bereich der Baumkrone bereits erheblich geschädigt. Die gegenüberliegenden Linden aus dem Jahr 1910 sind dagegen vital und sollen erhalten bleiben. Deshalb wurde die Erweiterung der Asphaltfläche im südlichen Bereich des Knotenpunktes vorgesehen.



Im westlichen Knotenpunktbereich wird in Fahrtrichtung stadteinwärts die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen reduziert. Für in den Hohenzollernring links abbiegende Kraftfahrzeuge wird im Knotenpunkt ein ausreichender Aufstellbereich geschaffen. Die Aufweitung des Knotenpunktes hierfür erfolgt ab der Bauminsel vor Hausnummer 131, da der hier vorhandene Baum erhalten werden soll. Der Fahrstreifen in Fahrtrichtung Westen (stadtauswärts) erhält unter Berücksichtigung der Schleppkurve für rechtsabbiegende Fahrzeuge aus dem Hohenzollernring eine Fahrbahnbreite von 4,50 m.

In dem östlichen Knotenbereich bleibt der Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Hohenzollernring in der vorhandenen Länge erhalten. Es ist ausschließlich eine Fahrradfurt in Richtung Hohenzollernring vorgesehen. Die Einrichtung einer Fußgängerfurt ist wie bisher aus Leistungsfähigkeitsgründen nicht möglich. Die vorhandenen Sicherheitszäune bleiben an diesem Knotenpunktarm erhalten um das an dieser Stelle ordnungswidrige Queren durch Fußgängerinnen und Fußgänger zu unterbinden.

Im nördlichen Knotenbereich in Fahrtrichtung Elbchaussee wird der Radverkehr auf dem Hohenzollernring in Höhe des Philosophenweges vom Mischverkehr auf einen Radfahrstreifen geführt. Der Rechtsabbiegefahrstreifen bleibt erhalten, der Linksabbiegestreifen wird von zwei auf einen Fahrstreifen reduziert. In Fahrtrichtung Norden wird am Hohenzollernring hinter der Fußgängerfurt am Bestand angeschlossen.

Die LSA-Masten erhalten eine taktile Signalgebung. Der Bereich wird mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Diese werden vor der Schlussverschickung mit den Behindertenverbänden abgestimmt und in die Planung übernommen.

Auf Wunsch des Bezirkes wird aus gestalterischen Gründen ein 1,0 m breiter Grünstreifen am südlichen Fahrbahnrand vorgesehen, um die Fahrbahn von der Parkanlage zu trennen.

Die vorhandene Markierung wird erneuert. Die Radfurten werden rot markiert.

Fußgängerlichtsignalanlagen

Alle vorhandenen Fußgängerlichtsignalanlagen werden in gleicher Lage erneuert. An den Fußgängerlichtsignalanlagen F1737 (Elbtreppe) und F 1784 (Große Brunnenstraße) und entfallen die vorhandenen Mittelinseln.

Die Fußgängerlichtsignalanlage F575 (Rainvilleterrasse) bleibt in vorhandener Lage erhalten.

Um den hohen Querungsbedarf von Fußgängern zum Elbwanderweg und dem Heinepark zu berücksichtigen, wird vor der Elbchaussee Hausnummer 31 (Museum) eine zusätzliche Fußgängerlichtsignalanlage vorgesehen.

Alle Fußgängerlichtsignalanlagen erhalten eine taktile Signalgebung. Die Bereiche werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Diese werden vor der Schlussverschickung mit den Behindertenverbänden abgestimmt und in die Planung übernommen.

Im südlichen, mittleren Bereich des Knotenpunktes Elbchaussee / Hohenzollernring ist eine Erweiterung der Asphaltfahrbahn aufgrund des vorhandenen Straßenbaumes (Kastanie, Pflanzjahr 1850) nicht möglich, hier wird der Radverkehr für einen kurzen Bereich innerhalb des Knotenpunktes auf einen Kopenhagener Radweg geführt.

Einmündungen

Im gesamten Ausbaubereich werden die Einmündungen zu Gehwegüberfahrten umgebaut, um den Radverkehr kontinuierlich auf dem Kopenhagener Radweg führen zu können.

Klopstockstraße / Kaistraße (LSA K979)

Der östlich angrenzende Knotenpunkt Kaistraße wird nicht verändert. Die beiden Fahrstreifen aus Richtung Osten müssen wegen des erwähnten Luftreinhalteplanes bereits vor Einfahrt in die Klopstockstraße auf einen Fahrstreifen reduziert werden.

5.3 Wirtschaftsverkehr

Für den Wirtschaftsverkehr sind keine wesentlichen Änderungen vorhanden.

5.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Die vorhandenen Bushaltestellen bleiben erhalten. Im Einmündungsbereich Rothestraße wird in Abstimmung mit der Hochbahn eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet.

Der Radverkehr wird über die Busbuchten bzw. die Haltestelle am Fahrbahnrand geführt. An der Haltestelle am Fahrbahnrand verbleibt eine Fahrbahnbreite von 2,40 m.

Alle Haltestellen werden mit taktilen Leitelementen und Kasseler Sonderborden ausgestattet. Diese werden vor der Schlussverschickung mit den Behindertenverbänden abgestimmt und in die Planung übernommen.

Fahrgastunterstände wurden vorgesehen, wo die Nebenflächen eine ausreichende Breite aufweisen.

5.5 Radverkehr

Der Radverkehr wird im gesamten Streckenbereich auf Kopenhagener Radwegen geführt. Diese sind zur Fahrbahn mit einem Hochbord mit 8 cm, und zum Gehweg mit einem Rundbord mit 3 cm Ansicht eingefasst.

Im Bereich von Busbuchten und Haltestellen am Fahrbahnrand wird der Kopenhagener Radweg aufgelöst, der Radfahrende fährt im Mischverkehr.

An den Lichtsignalanlagen wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt.

Die Breiten der Radverkehrsanlagen variieren unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Gesamtbreite und der vorhandenen Bäume von 2,00 m bis 2,50 m Breite. Hiermit ist das Mindestmaß gemäß ReStra von 1,85 m eingehalten. Das Regelmaß kann aufgrund der beschriebenen Raumverhältnisse nicht überall erreicht werden.

Es werden 14 Fahrradanhänger hergestellt.

5.6 Fußverkehr

Die vorhandenen Gehwege werden erheblich verbreitert. In vielen Abschnitten kann der Ausbau in der Regelbreite von 2,50 m erfolgen. Abschnittsweise muss das Maß unter Berücksichtigung von Baumstandorten und der zur Verfügung stehenden Gesamtbreite eingeschränkt werden. Häufig wird die Regelbreite nur auf einer Fahrbahnseite unterschritten.

Die Abstimmung der Baumbestände und Gehwegbreiten wurden im Detail untersucht. Die Erhaltungswürdigkeit der vorhandenen Bäume wurde mit einem Baumgutachter abgestimmt.

Ein Baum (nicht im Straßenbaumkataster enthalten, Zypressenart, Privatpflanzung) wird vor der Hausnummer 96 entfernt um den Gehweg in ausreichender Breite herstellen zu können.

In anderen Bereichen muss der Gehweg zugunsten von zu erhaltenden Baumstandorten eingengt werden. Am stärksten ist die Einengung im Bereich der Elbchaussee 118 (Eiche, Pflanzjahr

1885), dort ist nur eine Gehwegbreite von 1,15 m auf einer Strecke von ca. 4,0 m zu realisieren. Aufgrund des anliegenden Kopenhagener Radweges bleibt zum fließenden KFZ-Verkehr trotzdem ein großer Abstand.

Zur Querung der Elbchaussee bzw. Klopstockstraße sind drei Fußgängerlichtsignalanlagen vorhanden, eine weitere soll im Bereich der Rothestraße hergestellt werden.

An allen, Querungsstellen, Lichtsignalanlagen und an den Bushaltestellen werden taktile Elemente in Form von Bodenplatten mit Noppen- oder Rippenprofilen und Richtungs- und Sperrfeldern verlegt. Diese erleichtern Sehbehinderten die Orientierung und erhöhen die Verkehrssicherheit. Diese werden vor der Schlussverschickung mit den Behindertenverbänden abgestimmt und in die Planung übernommen.

Die Bordsteinkanten werden im Bereich der Fußgängerfurt auf 6,00 cm und 0,00 cm (getrennte Querung) abgesenkt

5.7 Ruhender Verkehr

Das Planungsgebiet Klopstockstraße, sowie Elbchaussee bis zum Hohenzollernring liegt in Bewohnerparkzonen.

	Bestand	Ausführungs- variante	Bilanz
Parkstände gesamt	17	9	- 8
Parkbuchten	11	9	- 2
Gehwegparken	6	0	-6
Taxiparkplätze	5	2	-3

Tabelle 7: Bilanz des ruhenden Verkehrs

In Kapitel 3.12 wurde ausgeführt, dass die vorhandenen Fahrbahnrand-Parkplätze wegen der eingeschränkten Nutzbarkeit kaum genutzt werden und insofern entbehrlich sind. Von der Möglichkeit temporär über die Nacht (19 - 7 Uhr) am Straßenrand zu parken haben nach Zählungen des LSBG an allen Wochentagen regelmäßig lediglich acht bis vierzehn Fahrzeuge Gebrauch gemacht. Aufgrund der Aufhebung der unechten Vierstreifigkeit können diese Parkplätze nicht wieder hergestellt werden.

Es werden 14 Fahrradanhänger hergestellt.

5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die vorhandenen Möblierungen werden vollständig entfernt. Die Fußgängerschutzgitter werden im Knotenpunkt Hohenzollernring wieder hergestellt. Vorhandene Kniegitter werden in Abstimmung mit dem Bezirk wieder hergestellt.

5.9 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen der Planung angepasst. Hamburg Verkehrsanlagen wird gebeten den Plan zu prüfen.

5.10 Straßenbegleitgrün

Es werden sechs neue Bäume gepflanzt. Die Baumstandorte der Neupflanzungen sind zu überprüfen, wenn eine Leitungsplanung vorliegt.

Folgende Bäume werden entfernt:

Elbchaussee Hs.Nr. 96:

- nicht im Baumkataster - Zypresse (?), private Pflanzung

Elbchaussee ggü. Zufahrt Hohenzollernring:

- Linde, 1993, Kronendurchmesser 9 m, Stammumfang 93 cm
- Kastanie, 1850, Kronendurchmesser 15 m, Stammumfang 297 cm (gemäß Baumgutachten vom 01.09.2023 durch das Institut für Baumpflege Hamburg erheblich geschädigt)

Elbchaussee ggü. 130:

- Esche, 1996, Kronendurchmesser 7 m, Stammumfang 68 cm

Elbchaussee Hs.Nr.130:

- Linde, 1995, Kronendurchmesser 8 m, Stammumfang 99 cm

Straße	Bestand	Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
Klopstockstraße	11	0	0	+/-0
Elbchaussee	38	6	5	+1

Tabelle 8: Baumbilanz Ausführungsvariante

Im Bereich der Parkanlage Rosengarten wird in Abstimmung mit dem Bezirk ein Grünsteifen zwischen Fahrbahn und Gehweg vorgesehen.

5.11 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in Mischwassersiele.

5.12 Versorgungsleitungen

Umlagen von Versorgungsleitungen können noch nicht benannt werden und sind Gegenstand weiterführender Planungen.

5.13 Ingenieurbauwerke

-entfällt-

5.14 Baustoffe

Der höchste Grundwasserstand liegt gemäß Geoportal im Jahr 2018 bei 6,0 bis 10,0 m NHN. Der Einsatz von Ersatzbaustoffen ist gemäß Geoportal Hamburg nur mit Prüfung zugelassen.

5.15 Feuerwehr

Flächen der Feuerwehr sind nicht betroffen.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt**6.2.1 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. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs ist nicht Ziel dieser Maßnahme.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es sind Leitungsumlegungen im Voraus der Maßnahme erforderlich.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Es ergeben sich folgende Auswirkungen:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Sicherung und des Komforts für Radfahrer und Fußgänger durch die Verbesserung der Geh- und Radwegführung.
- Verbesserung der Barrierefreiheit.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant/notwendig.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Die beschriebenen Umbauten werden im Rahmen des für das Frühjahr 2025 avisierten Kooperationsprojektes umgesetzt.

7 Sonstiges

Das Kooperationsprojekt wird unter Federführung von Hamburg Wasser zusammen mit Stromnetz Hamburg umgesetzt. Vorstellungstermine vor politischen Gremien und Informationsveranstaltungen für die Öffentlichkeit sind vorgesehen, aber noch nicht terminiert.

Verfasst	Schmeck Junker Ing.ges. mbH	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum	05.09.2023	Datum	07.09.2023
Unterschrift	gez. i.V. [REDACTED]	Unterschrift	gez. [REDACTED]
