

# Straßenverkehrstechnische Planung

## Schlussverschickung

### **Kooperationsprojekt Elbchaussee 2. Bauabschnitt**

#### Baumaßnahme:

Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen  
(EMS HH) und

Förderung des Rad- und Fußverkehrs

#### Teilbaumaßnahme:

Grundinstandsetzung Elbchaussee 2. Bauabschnitt 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 .....	5
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz .....	5
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.....	11
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 .....	15
3.21	Altlasten .....	15
3.22	Kampfmittel.....	15
4	Variantenuntersuchung .....	15
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	16
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	17
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	20
5.3	Wirtschaftsverkehr .....	22
5.4	ÖPNV und Sharing Angebote.....	22
5.5	Radverkehr .....	23
5.6	Fußverkehr .....	23

5.7	Gehwegüberfahrten .....	24
5.8	Ruhender Verkehr .....	24
5.9	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	25
5.10	Öffentliche Beleuchtung .....	25
5.11	Straßenbegleitgrün / Flächenversiegelung.....	26
5.12	Entwässerung.....	26
5.13	Versorgungsleitungen.....	26
5.14	Ingenieurbauwerke .....	26
5.15	Baustoffe.....	27
5.16	Feuerwehr.....	27
6	Umsetzung der Planung .....	27
6.1	Grunderwerb.....	27
6.1.1	Immissionen.....	27
6.1.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	27
6.1.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld .....	28
6.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	28
6.3	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel .....	28
6.4	Terminierung des Projektes und Bauausführung .....	28
7	Sonstiges .....	28

## 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 die Kooperationspartner Hamburg Wasser, Hamburger Energienetze, Vodafone, wilhelm.tel und Dataport die Erneuerung oder Neuverlegung von Versorgungsleitungen. Hamburg Wasser wird zusätzlich die Trinkwassertransportleitung aus dem Jahr 1905 erneuern. Diese liegt überwiegend im Fahrbahnbereich.

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, Energienetze Hamburg, Dataport und dem LSBG geplant.

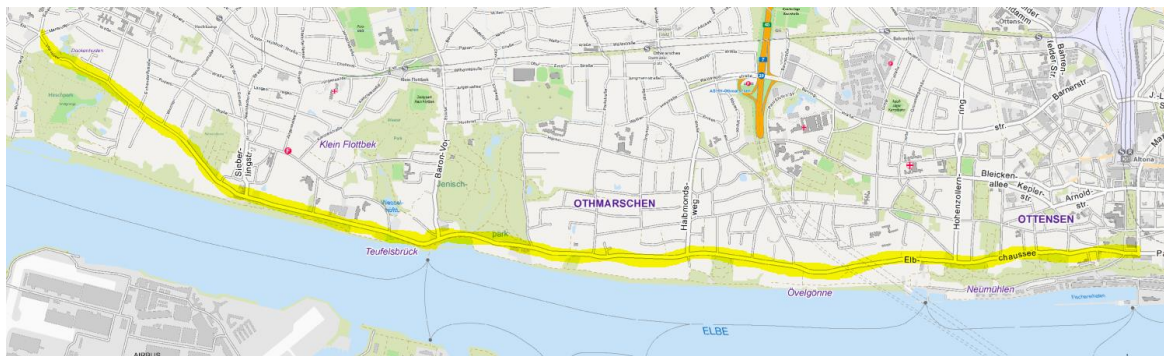


Abbildung 1: Bereich der Gesamtmaßnahme

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 gibt es keine 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 Verbesserung der Verkehrsabläufe durch 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 ist Realisierungsträger der Straßenbaumaßnahme.

**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
- Baustufenplan Ottensen vom 14.01.1955
- Baustufenplan Groß Flottbek, vierte Änderung vom 21.01.2020

Deren Ausweisungen durch die Baumaßnahme nicht überschritten werden.

### 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 überbreite Hauptverkehrsstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion für den motorisierten, sowie den Radverkehr. Die gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h. Die Straßen verlaufen parallel zur Elbe.

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

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

Es liegt keine Veloroute in dem Planungsabschnitt.

#### 3.2 Verkehrsbelastung

Die Elbchaussee wurde im Jahr 2020 bis 2023 im Bereich Manteuffel- bis Parkstraße umgebaut. Für diesen Zeitraum liegen daher für die Elbchaussee keine verwertbaren Daten vor. Deshalb wird auf Daten vor dem Umbau zurückgegriffen, Da die zur Verfügung stehenden Querschnitte für den Kfz-Verkehr beibehalten wurden, bestehen im Wesentlichen auch vergleichbare Bedingungen. 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

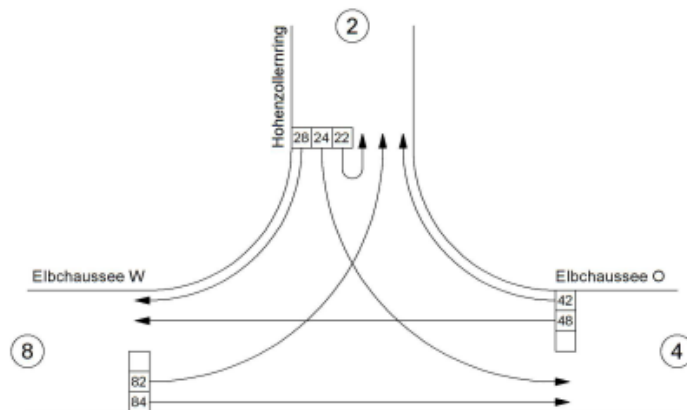


Abbildung 3: Knotenpunktskizze Hohenzollernring / Elbchaussee

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 zu Fuß gehenden und Radfahrenden liegen nicht vor.

Gemäß Verkehrszählerfassung aus permanenten Infrarotmessungen an der Zählstelle in der Klopstockstraße (Geoportal - Verkehrsdaten Kfz (Infrarotdetektoren) Hamburg) beträgt der DTV an einem mittleren Werktag im Jahr 2024 ca. 21.000 Kfz/24 h.

### 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 missachten, 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 mehrere 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 denkmalgeschützten Parkanlagen Rosengarten, Fischers Allee, Donners Park 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 der Elbchaussee 132 westlich des Knotenpunktes Hohenzollernring teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 3,25 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 3,75 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt	
ca. 3,00 m	Fahrstreifen Abbieger	Asphalt	
ca. 3,30 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt	
ca. 5,40 m	Schrägparkstände	Betonpflaster	
ca. 0,60 m	Überhang	Betonplatten	
ca. 1,60 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<b>ca. 20,90 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

ca. 0,15 m	öffentlicher Grund privat genutzt		Nord
ca. 2,80 m	Gehweg	Betonplatten / Grand	
ca. 3,15 m	Fahrstreifen Abbieger	Asphalt	
ca. 3,15 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt	
ca. 3,00 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt	
ca. 3,05 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt	
ca. 1,60 m	Nebenfläche (Schutzgitter)	Grand	
ca. 1,50 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 3,25 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
ca. <b>21,65 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

Im Bereich des Elbchaussee 97 teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 2,55 m	Gehweg / Zufahrt Park	Betonsteinpflaster	Nord
ca. 6,35 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,55 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 2,15 m	Gehweg	Betonplatten / Grand	
ca. 4,25 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
ca. <b>21,85 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

ca. 1,15 m	öffentlicher Grund privat genutzt		Nord
ca. 2,95 m	Gehweg	Betonplatten / Grand	
ca. 6,20 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,00 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 2,15 m	Gehweg	Betonplatten / Grand	
ca. 2,55 m	Nebenfläche	Grand	Süd
ca. <b>21,00 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

Im Bereich der 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. <b>20,00 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

ca. 2,10 m	Gehweg	Betonplatten / Grand	Nord
ca. 6,55 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,35 m	Fahrbahn / Buskap	Asphalt	
ca. 2,15 m	Gehweg	Betonplatten / Grand	
ca. 2,75 m	Nebenfläche	Grand	Süd
<b>ca. 19,90 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

ca. 2,25 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. 3,45 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<b>ca. 18,00 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

ca. 3,20 m	öff. Grund privat gen. (Friedhof)		Nord
ca. 1,80 m	Gehweg	Betonplatten	
ca. 6,20 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,10 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 2,70 m	Gehweg*	Betonplatten	Süd
<b>ca. 20,00 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

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

ca. 0,60 m	Gehweg / Kasematten	Betonpflaster	Nord
ca. 2,00 m	Gehweg*	Betonplatten	
ca. 5,60 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
ca. 6,05 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
ca. 2,70 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<b>ca. 17,00 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

\*Der Gehwegbereich wird abschnittsweise durch private Treppenanlagen auf bis zu 1,50 m Breite 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**

Der Straßenoberbau hat gemäß Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) 2020 einen deutlichen Sanierungsbedarf.

Die Fahrbahn der Elbchaussee weist Netzrisse, Oberflächenausbrüche, offene Mittelnähte und vereinzelte Quer- und Längsrisse auf. Die Baugrunduntersuchung hat ergeben, dass neben der schadhaften 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 Planungsbereich liegt seit September 2023 (parallel zur Erstverschickung) im Großraum- und Schwertransportnetz (GST-Netz).

**3.9 ÖPNV und Sharing Angebote**

Die Elbchaussee und Klopstockstraße wird von folgenden Buslinien befahren:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
112	10 Min.	S-Bahn Blankenese - Osterbrookplatz
X86	2 / 8 Min.	Bf. Altona – Teufelsbrück (Fähre) Zubringer Airbus – Taktung abhängig von Schichtzeiten

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 in 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 Einengungen 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 Donner Park / 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.

Im Bereich Hohenzollernring sind drei Taxenstellplätze und sechs Parkstände in einer Parkbucht vorhanden.

Grundsätzlich gilt auf der gesamten nördlichen Fahrbahnseite der Elbchaussee tagsüber ein eingeschränktes Haltverbot von 7 - 19 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.

Vereinzelt wird 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 Fahrradanhlehnbügel 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. Es sind insgesamt 41 Beleuchtungsmasten vorhanden.

**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 vor. Es befinden sich zahlreiche Schächte, Schaltschränke und Schieber diverser Leitungsträger in den Nebenflächen und Fahrbahnen.

Im Planungsgebiet sind Leitungen der folgenden Versorgungsträger bekannt:

- HAMBURG WASSER
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Stromnetz Hamburg GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Dataport
- Colt Technology Services GmbH
- servTec – HAMBURG WASSER Service und Technik GmbH
- Hamburger Verkehrsanlagen

### 3.18 Ingenieurbauwerke

Entfällt.

### 3.19 Grundwasser

Der höchste Grundwasserstand liegt gemäß Geoportal im Jahr 2018 bei 6,0 m NHN.

### 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

Hinweise auf Altlasten gibt es nicht.

### 3.22 Kampfmittel

Eine Kampfmittelauskunft vom 19.10.2023 hat ergeben, dass es im Planungsbereich große Bereich ohne Hinweise auf Bombenblindgänger oder vergrabene Munition, sowie in Randbereichen allgemeinen Bombenblindgängerverdacht und Verdacht auf vergrabene Munition gibt.

Weiterhin besteht Bombenblindgängerverdacht aufgrund eines registrierten Verdachtspunktes auf Höhe der Elbchaussee 110.

## 4 Variantenuntersuchung

In dem Straßenzug der Elbchaussee und Klopstockstraße gibt es keine 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 und 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 Vierstreifigkeit 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 Radfahrende 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 Tourist:innen und Freizeitradelnde sicher einen lohnenswerte Parallelstrecke zur Elbchaussee. Zielgruppe der Untersuchung waren jedoch vor allem Radfahrende, 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 Radfahrende 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 der Radverkehr über die Busbuchten geführt.

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

Die vorhandenen Parkbuchten an der nördlichen Fahrbahnseite der Elbchaussee bleiben bis auf die westlichste Parkbucht erhalten. Die Parkbucht am Hohenzollernring wird verkleinert. In diesen

Bereichen wird der Radfahrende auf einem Radfahrsteifen geführt. Vorhandenes Gehwegparken wird aufgehoben.

Im gesamten Planungsbereich werden die Bushaltestellen, sowie die Lichtsignalanlagen mit taktilen Elementen ausgestattet. Diese wurden mit den Behindertenverbänden abgestimmt und in die Planung übernommen.

#### **Wesentliche Änderungen zur Erstverschickung sind**

- **Ergänzte Bushaltestelle Elbtreppe (Hamburg Takt)**
- **Neue Lage der Haltestelle Rothestraße**
- **Ausformung der Busbuchten (Fahrbahnbreite 2,50 m)**
- **Neue Knotenpunktgeometrie Elbchaussee / Hohenzollernring**
- **Aufhebung des zweiten Linksabbiegestreifens Kaistraße in die Elbchaussee**
- **Art der Befestigung von Gehwegüberfahrten, Gehwegen und Kopenhagener Radweg**

#### **5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung**

Schwerpunkt 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 durchgehende Fahrstreifen in einer Breite von 3,25 m, die in Kurvenbereichen aufgeweitet wird.

Die unechte Vierstreifigkeit wird zu einer durchgehenden 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.

Gemäß Verkehrszählerfassung aus permanenten Infrarotmessungen an der Zählstelle in der Klopstockstraße (Geoportal - Verkehrsdaten Kfz (Infrarotdetektoren) Hamburg) beträgt der DTV an einem mittleren Werktag im Jahr 2024 ca. 21.000 Kfz/24 h. Sofern Verkehre verdrängt wurden, hat das nicht zu relevanten Steigerungen auf anderen Strecken, z. B. der Osdorfer Landstraße, geführt.

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

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

2,75 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25cm / Grand	Nord
2,00 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
3,40 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt	
0,30 m	Sperrfläche	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen, stadteinwärts	Asphalt	
2,00 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
0,50 m	Sicherheitstrennstreifen	Asphalt	
2,10 m	Längsparkstände	Betonpflaster	
4,60 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25cm / Grand	Süd
<b>ca. 20,90 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

0,15 m	öffentlicher Grund privat genutzt		Nord
2,30 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25 / Grand	
2,00 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen, Abbieger	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrstreifen stadteinwärts	Asphalt	
2,00 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
2,10 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25 / Grand	
3,35 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
<b>21,65 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

3,00 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25 cm / Grand	Nord
3,00 m	Busbucht	Beton	
2,50 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
3,30 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
2,50 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
2,60 m	Gehweg	Betonpflaster 25/26 / Grand	
4,95 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
<b>21,85 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

Im Bereich der 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	Betonpflaster 25/25 / Grand	
2,50 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
2,50 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
2,60 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25 / Grand	
3,05 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
<b>ca. 21,00 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

4,25 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25 / Grand	Nord
3,00 m	Busbucht / Fahrbahn	Beton	
2,50 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
2,30 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
2,60 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25 / Grand	
2,00 m	Grünfläche	Oberboden	Nord
<b>ca. 19,90 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

2,50 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25 / Grand	Nord
2,25 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
2,50 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
3,00 m	Busbucht	Beton	
2,65 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25	
3,75 m	Grünfläche	Oberboden	Süd
<b>ca. 19,90 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		



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

2,25 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25	Nord
2,10 m	Parken (Bäume Bestand)	Großpflaster	
0,50 m	Sicherheitsschutzstreifen	Asphalt	
2,00 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
2,50 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
3,00 m	Busbucht / Fahrbahn	Beton	
2,40 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25	Süd
<b>ca. 18,00 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

3,20 m	öff. Grund privat gen. (Friedhof)		Nord
2,00 m	Gehweg*	Betonpflaster 25/25	
2,25 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
2,25 m	Kopenhagener Radweg	Asphalt	
3,80 m	Gehweg**	Betonpflaster 25/25	Süd
<b>ca. 20,00 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

\*geringstes Maß im Bereich der Engstelle

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

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

0,60 m	Gehweg (Kasematten)	Betonpflaster	Nord
2,00 m	Gehweg*	Betonpflaster 25/25	
2,25 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
3,25 m	Fahrbahn stadtauswärts	Asphalt	
6,20 m	Fahrbahn stadteinwärts	Asphalt	
2,70 m	Gehweg	Betonpflaster 25/25	Süd
<b>ca. 17,00 m</b>	<b>Gesamtbreite</b>		

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

## 5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

### Elbchaussee / Hohenzollernring (LSA K 9)

Der Knotenpunkt wird für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen umgestaltet. Dieser wird im Knotenpunkt auf Radfurten geführt, im südlichen Knotenbereich läuft der Kopenhagener Radweg durch. Der gesamte Bereich wurde gemäß den Hinweisen aus der Erstverschickung in den Linieneinführungen und Lage der Fußgänger- wie Radfahrurten neu gestaltet.

Der Linksabbieger in Fahrtrichtung Hohenzollernring bleibt in Abstimmung mit der BIS in einer geringen Länge erhalten um weiterhin die Hauptverkehrsstraßen Elbchaussee / Hohenzollernring miteinander zu verknüpfen. Im Falle einer Störung auf der östlichen Elbchaussee kann der

Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr in Richtung Norden erst an der Max-Brauer-Allee abfahren. Das führt dazu, dass der Schwerverkehr in die Wohnstraßen ausweicht, was in der Vergangenheit immer wieder zu großen Konflikten geführt hat.

Im südlichen Bereich des Knotenpunktes ist hierfür eine Erweiterung der Fahrbahnfläche erforderlich. In einem Ortstermin von Denkmalschutzamt, Landesplanungsamt und Herrn Eckebrecht (Beratender Landschaftsplaner im Auftrag LSBG), wurde eine denkmalgerechtere Linienführung der südlichen Bordkante entwickelt. Es müssen vier Bäume entfernt werden. Neben einer Linde aus dem Jahr 1993, einer Esche aus dem Jahr 1996 und einer Eiche aus dem Jahr 1970, 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 Fahrbahnfläche im südlichen Bereich des Knotenpunktes vorgesehen. Gleichzeitig entsteht südlich des Knotenpunktes ein Grünstreifen, der mit sechs neuen Bäumen bepflanzt wird.

Im westlichen Knotenpunktbereich wird in Fahrtrichtung stadteinwärts die Fahrbahn auf einen Fahrstreifen reduziert. Der Fahrstreifen in Fahrtrichtung Westen (stadtauswärts) erhält unter Berücksichtigung der Schleppkurve für rechtsabbiegende Fahrzeuge aus dem Hohenzollernring eine Fahrbahnbreite von 5,60 m.

In dem östlichen Knotenbereich bleibt ein Geradeaus- sowie Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Hohenzollernring erhalten. Der Kopenhagener Radweg wird durch eine Mittelinsel von den Krafffahrzeugstreifen abgesetzt, der die getrennte Signalisierung von Radweg und Rechtsabbieger ermöglicht. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit für Radfahrende im Knotenpunkt wesentlich erhöht, da der Rechtsabbieger eine Hauptfahrbeziehung darstellt.

Im südöstlichen Knotenbereich ist eine Fahrradfurt von der Elbchaussee in Richtung Hohenzollernring vorgesehen. Diese Fahrbeziehung benötigt eine eigene Grünzeit im gesamten Knotenpunkt. Die Einrichtung einer Fußgängerfurt ist wie bisher aus Leistungsfähigkeitsgründen nicht möglich.

Die vorhandenen Schutzgitter bleiben auf Forderung der Innenbehörde an diesem Knotenpunktarm erhalten. Diese sollen gemäß Vorgaben vom Denkmalschutz- sowie Landesplanungsamt in der Farbe DB 703 vorgesehen werden.

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 erhält eine Busbeschleunigung. Die LSA-Masten erhalten eine taktile Signalgebung. Der Bereich wird mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

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

Fußgängerlichtsignalanlagen (FLSA)

Die Fußgängerlichtsignalanlagen erhalten eine Busbeschleunigung.

Die vorhandenen FLSA F1737 (Elbtreppe) wird um ca. 15 m nach Westen verschoben, da die vorhandene FLSA sehr dicht an den alten Bäumen liegt und ein Neubau in gleicher Lage die vorhandenen Bäume schädigen könnte. Die vorhandene Mittelinsel entfällt.

Die FLSA F1784 (Große Brunnenstraße) wird in gleicher Lage erneuert. Die vorhandene Mittelinsel entfällt.

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

Die Fußgängerlichtsignalanlage F575 (Rainvilleterrasse) bleibt erhalten, die Anlage wird aufgrund der neuen Bushaltestelle ca. 10 m in Richtung Osten verschoben. Im Stakeholder Gespräch wurde eine Verlegung der FLSA an den Klopstockplatz angeregt. Die Verlegung der FLSA wurde geprüft. Westlich der Einmündung Klopstockplatz sind keine ausreichend breiten Nebenflächen vorhanden, um Signalmasten zu stellen. Bei einer Aufstellung östlich ist die Entfernung zu der neu geplanten Bushaltestelle zu groß. Daher wurde die FLSA im Bestand belassen.

Alle Fußgängerlichtsignalanlagen erhalten eine taktile Signalgebung. Die Bereiche werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

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 derzeit nicht umfassend verändert. Baulich erfolgt ein provisorischer Anschluss an den Bestand vor dem Knotenpunkt.

Die zwei Linksabbiegestreifen von der Kaistraße in die Klopstockstraße werden auf einen Fahrstreifen reduziert, damit im Knotenbereich keine Verflechtungsvorgänge erforderlich sind.

Der Anschluss an den Knotenpunkt Kaistraße wird während des Umbaus der Elbchaussee (ca. 5 Jahre) überplant. Von daher geht der LSBG davon aus, dass der dargestellte Anschluss nur ein Zwischenzustand ist.

**5.3 Wirtschaftsverkehr**

Für den Wirtschaftsverkehr sind keine wesentlichen Änderungen geplant.

Es hat eine Abstimmung mit VD51 – GST-Netz stattgefunden. Die Bordkanten am Kopenhagener Radweg erhalten eine Ansicht von max. 8 cm. Die Kopenhagener Radwege sind so befestigt, dass ein gelegentliches Befahren durch Sondertransporte möglich ist.

**5.4 ÖPNV und Sharing Angebote**

Die vorhandenen Bushaltestellen Susettestraße bleiben erhalten. Es werden im Rahmen des „Hamburg Takts“ zwei zusätzliche Haltestellen an der Rainvilletrasse, sowie an der Elbtreppe vorgesehen.

Der Radverkehr wird über die Busbuchten geführt. An den Haltestellen verbleibt eine Fahrbahnbreite von 2,50 m.

Alle Haltestellen werden mit taktilen Leitelementen und Kasseler Sonderborden ausgestattet.

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 3cm Ansicht eingefasst.

Im Bereich der Busbuchten wird der Kopenhagener Radweg aufgelöst, der Radfahrende fährt im Mischverkehr. Im Bereich von Parkbuchten wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt.

An den Fußgängerlichtsignalanlagen wird der Bordstein zur Fahrbahn auf 0 cm Ansicht abgesenkt. Im Bereich des Knotenpunktes Hohenzollernring wird der Radfahrende im nördlichen Bereich auf rot markierten Furten geführt, im südlichen Bereich wird der Kopenhagener Radweg durchgeführt. Im Bereich der Fußgängerfurten wird der Bordstein zur Fahrbahn auf 0 cm Ansicht abgesenkt.

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 Regellaß kann aufgrund der beschriebenen Raumverhältnisse nicht überall erreicht werden.

Im Bereich der Klopstockstraße erfolgt ein provisorischer Übergang der Kopenhagener Radwege an den Bestand. Dieser stellt eine Übergangslösung bis zur Umgestaltung des Knotenpunktes am Platz der Republik dar, der sich zurzeit in Planung befindet und im Anschluss an die Baumaßnahme Elbchaussee hergestellt werden soll.

Es werden 50 Fahrradlehnenbügel mit 70 Fahrradstellplätzen als Flachstahlbügel in der Farbe DB703 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 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 sind drei Fußgängerlichtsignalanlagen vorhanden, eine weitere soll im Bereich der Rothestraße hergestellt werden.

In Abstimmung mit dem Denkmalschutz- und Landesplanungsamt soll vom Hohenzollernring bis zur Rothestraße wie im Bestand ein 50 cm breiter Grandstreifen am Bordstein des Gehweges

zum Kopenhagener Radweg vorgesehen werden, der im Bereich der denkmalgeschützten Parkanlagen, ebenfalls wie im Bestand, mit Rasen bepflanzt wird. Die Gehwege werden in der Regel mit 25/25 cm Betonpflaster befestigt. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Bäume müssen die Gehwege ggf. abschnittsweise mit TTE-Pflaster oder Grand befestigt werden. Die Bereiche werden baubegleitend festgelegt.

An allen, Querungsstellen, Lichtsignalanlagen, den Bushaltestellen werden taktile Elemente in Form von Bodenplatten mit Noppen- oder Rippenprofilen vorgesehen. Teile der Straßenmöblierung werden mit taktile Elemente aus Granitpflaster eingefasst. Diese erleichtern Sehbehinderten die Orientierung und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Bordsteinkanten werden im Bereich der Fußgängerfurt auf 6,00 cm und 0,00 cm (getrennte Querung) abgesenkt.

Es sind sechs neue Sitzbänke im Planungsbereich vorgesehen.

### 5.7 Gehwegüberfahrten

Alle Gehwegüberfahrten werden über den Kopenhagener Radweg mit Rampensteinen an die Fahrbahnen angebunden.

In Abstimmung mit dem Denkmalschutz-, dem Landesplanungsamt und den Behindertenverbänden wurden folgende Befestigungen der Gehwegüberfahrten vorgesehen:

- Die westliche Zufahrt zum Donners Park wird mit dem vorhandenen Kleinpflaster und in der vorhandenen Geometrie wieder hergestellt (Denkmalschutz).
- Gehwegüberfahrten die im Bestand mit Großpflaster befestigt sind, werden in Anpassung an die Planung mit geschnittenem Großpflaster befestigt.
- Gehwegüberfahrten die im Bestand mit Kleinpflaster befestigt sind, werden in Anpassung an die Planung mit Kleinpflaster befestigt.
- Gehwegüberfahrten die im Bestand mit Betonwabensteinpflaster befestigt sind, werden in Anpassung an die Planung wie die Gehwege mit Betonpflaster 25/25/7 cm befestigt. Hierdurch soll die Verwendung unterschiedlicher Materialien verringert werden.
- Die Straßeneinmündungen werden mit Betonpflaster 25/25/10 cm befestigt. Die anschließende Rampe an die vorhandene Fahrbahn der einmündenden Straßen werden in Großpflaster befestigt. Sollte zwischen vorhandener Fahrbahn aus Großpflaster und Rampe ein Asphaltstreifen verbleiben, wird dieser ausgebaut und in Großpflaster neu hergestellt.

### 5.8 Ruhender Verkehr

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

Die vorhandenen Parkbuchten am Bereich der Elbchaussee 22 – 26 werden bis auf eine Parkbucht wieder hergestellt. Die Befestigung erfolgt wie im Bestand mit Großpflaster. Das gegenüberliegende Gehwegparken wird aus Platzgründen aufgehoben. Die östlichste Parkbucht muss aufgrund der Verschiebung der FLSA Rainvilleterrasse für die Bushaltestelle entfallen.

Der Senkrechtparkstand westlich des Hohenzollernringes wird zum Längsparkstreifen ausgebaut. Es werden zwei Taxenstellplätze und drei Längsparkstände hergestellt. Die Reduzierung der Taxenplätze von drei auf zwei wurde durch die BVM angeregt.

Gegenüber der Elbchaussee 91 entsteht eine Parkbucht für zwei Fahrzeuge.

	<b>Bestand</b>	<b>Ausführungs- variante</b>	<b>Bilanz</b>
<b>Parkstände gesamt</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>- 10</b>
Parkbuchten	13	10	- 3
Gehwegparken	7	0	-7
<b>Taxiparkplätze</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>-1</b>

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 folgende Haltverbotsregelungen vorgesehen:

- Klopstockstraße und Elbchaussee bis Hausnummer 14:  
Stadteinwärts absolutes Haltverbot werktags von 16 – 19 Uhr, ansonsten eingeschränktes Haltverbot. Stadtauswärts absolutes Haltverbot werktags von 7 – 10 Uhr und 15 – 19 Uhr, ansonsten eingeschränktes Haltverbot.
- Elbchaussee von Hausnummer 14 bis Eggersallee:  
Stadteinwärts absolutes Haltverbot Montag bis Freitag von 16 – 19 Uhr, ansonsten eingeschränktes Haltverbot. Stadtauswärts absolutes Haltverbot Montag bis Freitag von 7 – 10 Uhr und 15 – 19 Uhr, ansonsten eingeschränktes Haltverbot.
- Im Bereich Knotenpunkt Hohenzollernring absolutes Haltverbot

Es werden 50 Fahrradanhänger hergestellt.

### 5.9 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die vorhandenen Möblierungen werden vollständig entfernt. Die Fußgängerschutzgitter im südlichen Bereich des Knotenpunktes Hohenzollernring werden in der Farbe DB 703 wieder hergestellt. Vorhandene Kniegitter werden in Abstimmung mit dem Bezirk ggf. wieder hergestellt.

Es werden sechs Sitzbänke sowie 55 Fahrradanhänger eingebaut.

### 5.10 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wurde in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen der Planung angepasst.



**5.11 Straßenbegleitgrün / Flächenversiegelung**

Es werden 12 neue Bäume gepflanzt.

Folgende Bäume werden entfernt:

Elbchaussee Hs.Nr. 96:

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

Elbchaussee südlich Zufahrt Hohenzollernring:

- Ahorn, 1999, Kronendurchmesser 9 m, Stammumfang 97 cm
- Eiche, 1970, Kronendurchmesser 15 m, Stammumfang 159 cm
- Esche, 1996, Kronendurchmesser 7m, Stammumfang 68 cm
- Linde, 1993, Kronendurchmesser 9 m, Stammumfang 93 cm
- Kastanie, 1850, Kronendurchmesser 15 m, Stammumfang 311 cm (gemäß Baumgutachten vom 01.09.2023 durch das Institut für Baumpflege Hamburg erheblich geschädigt)

Aufgrund von Leitungsarbeiten wird ein Baum im Einmündungsbereich Rothestraße entfernt:

- Linde, 1920, Kronendurchmesser 14 m, Stammumfang 210 cm

Straße	Bestand	Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
Klopstockstraße	1	0	0	+/-0
Elbchaussee	50	12	6	+6

Tabelle 8: Baumbilanz Ausführungsvariante

Im Bereich der Parkanlagen werden die Grandstreifen am Gehweg mit Rasen angesät.

Die vorhandenen Grandflächen mit Bäumen erhalten Maßnahmen zu Standortverbesserung und werden als Grünflächen hergestellt.

Vorhandene Grünflächen: ca. 1.850 m<sup>2</sup>

Geplante Grünflächen: ca. 3.050 m<sup>2</sup>

Es werden im Rahmen der Maßnahme ca. 1.200 m<sup>2</sup> Straßenfläche entsiegelt.

Bioklimatisch ist die Elbchaussee gemäß Stadtklimaanalyse von 2023 nur mäßig belastet. Von daher wurden keine weiteren Maßnahmen bezüglich der verwendeten Materialien vorgesehen.

**5.12 Entwässerung**

Die Entwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in Mischwassersiele. Es bestehen keine Flächen für Retentionsbereiche innerhalb der Straßenbegrenzungslinie. Insofern ist keine Anwendung der Blue-Green-Streets-Instrumente möglich.

**5.13 Versorgungsleitungen**

Die Leitungstrassenplanung wurde aufgestellt und mit den Leitungsträgern abgestimmt.

**5.14 Ingenieurbauwerke**

-entfällt-

### 5.15 Baustoffe

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 grundsätzlich möglich. In dem zum Projekt erstellten Umweltbericht wurden diese Prüfungen im Detail durchgeführt.

Folgende Baustoffe werden wiederverwendet:

- Hamburger Kante (Granitbord) wird im Bereich Klopstockstraße ausgebaut und in der Klopstockstraße am Kopenhagener Radweg wieder als Hochbordkante verwendet.
- Granitgehwegplatten in der Klopstockstraße werden in gleicher Lage wieder eingebaut.
- Granithochborde in der Elbchaussee werden ausgebaut und als südliche Bordkante wiederverwendet. Auf der nördlichen Fahrbahnseite ist dies nicht möglich, da die nördliche Kante aufgrund der bauzeitlichen Verkehrsführung geklebt werden muss.
- Das ausgebaute Großpflaster wird geschnitten und im Bereich von Gehwegüberfahrten wieder eingebaut.

### 5.16 Feuerwehr

Flächen der Feuerwehr sind nicht betroffen.

## 6 Umsetzung der Planung

### 6.1 Grunderwerb

Grunderwerb wäre grundsätzlich für die Herstellung von Verkehrsflächen, insbesondere der Kopenhagener Radwege in Regelbreiten erforderlich. Der Grunderwerb wurde nicht in Betracht gezogen, da Bestandsbauten und das Planungsrecht einen Grunderwerb nicht möglich machen. Weiterhin befindet sich zwischen Fahrbahne und Grundstücksgrenzen häufig alter Baumbestand, der erhalten werden muss. In diesen Bereichen würde Grunderwerb nicht zur Verbesserung von Geh- oder Radwegbreiten führen.

Aufgrund des Alters der Hauptwasserleitung ist eine zeitnahe Durchführung des Kooperationsprojektes dringend erforderlich.

#### 6.1.1 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.

Für den Bereich der Bushaltestellen Rothestraße wird durch eine schalltechnische Untersuchung die Erfordernis von passiven Schallschutzmaßnahmen geprüft.

#### 6.1.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es sind Leitungsumlegungen erforderlich. Diese erfolgen koordiniert mit dem Straßenbau.

**6.1.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld**

Es ergeben sich folgende Auswirkungen:

- Herstellung von Radverkehrsanlagen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Sicherung und des Komforts für Radfahrende und zu Fuß Gehende durch die Verbesserung der Geh- und Radwegführung.
- Verbesserung der Barrierefreiheit.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit

**6.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant/notwendig.

**6.3 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel**

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

**6.4 Terminierung des Projektes und Bauausführung**

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

**7 Sonstiges**

Das Kooperationsprojekt wird unter Federführung von Hamburg Wasser umgesetzt.

Es hat am 12. Oktober 2023 ein Stakeholder Erläuterungsgespräch stattgefunden. Am 20.01.2023 wurde die Planung im Bau- und Planungsausschuss Altona vorgestellt.

Weitere Vorstellungstermine vor politischen Gremien und Informationsveranstaltungen für die Öffentlichkeit sind vorgesehen.

---

Verfasst	████████████████████	Aufgestellt	LSBG -SP 2-
Datum		Datum	
Unterschrift		Unterschrift	

---

