

Baumaßnahme: Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Teilbaumaßnahme: Elbchaussee von Hohenzollernring bis Teufelsbrück,  
Schutzstreifen

---

## **Erläuterungsbericht**

### **Inhaltsverzeichnis**

1 Anlass der Planung.....	2
2 Vorhandener Zustand.....	2
2.1 Allgemeines.....	2
2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	2
2.3 Verkehrsbelastung und Unfallzahlen, Radverkehr.....	7
2.4 Lichtsignalanlagen.....	8
2.5 Straßenentwässerung.....	8
2.6 Ruhender Verkehr.....	8
2.7 Öffentlicher Personennahverkehr.....	9
2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	9
2.9 Straßenbegleitgrün.....	9
2.10 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	9
3 Geplanter Zustand.....	9
3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	10
3.2 Öffentlicher Personennahverkehr.....	20
3.3 Ruhender Verkehr.....	20
3.4 Höhenanpassung und Straßenentwässerung.....	20
3.5 Barrierefreiheit.....	21
3.6 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	21
3.7 Grün- und Baumpflanzungen.....	21
3.8 Ver- und Entsorgungsleitungen.....	21
3.9 Anliegerbetroffenheiten.....	21
3.10 Kampfmittel.....	21
4 Planungsrechtliche Grundlagen.....	22
5 Umweltverträglichkeitsprüfung.....	22
6 Umsetzung der Planung.....	22
6.1 Grunderwerb.....	22
6.2 Wirtschaftlichkeit.....	22
6.3 Finanzierung.....	23
6.4 Entwurfs- und Baudienststelle.....	23
6.5 Realisierungstermin.....	23

## **1 Anlass der Planung**

In dem insgesamt ca. 3,5 km langen Straßenverlauf der Elbchaussee vom Hohenzollernring bis Teufelsbrück stehen für den Radverkehr bis auf einen ca. 200 m langen Zweirichtungsradweg (vom Überweg zum Jenischpark bis zur Baron- Voght- Straße) keine weiteren Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Abschnittsweise ist das Radfahren auf dem Gehweg erlaubt. Damit ist die Nutzung der Elbchaussee für Radfahrer wenig attraktiv.

Um die Verkehrssituation für Radfahrer nachhaltig zu verbessern, wurde der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) mit der Projektauforderung Nr. 25 / 12 „Radfahrstreifen in diversen Straßen“ vom 23.05.2012 vom Amt für Verkehr und Straßenwesen V1221 aufgefordert, in dem genannten Abschnitt Schutzstreifen zu planen.

## **2 Vorhandener Zustand**

### **2.1 Allgemeines**

Die Elbchaussee liegt im Bezirksamtsbereich Hamburg-Altona; sie hat eine wichtige Verbindungsfunktion sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Radverkehr in Hamburg. Im Netzplan der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ist die Elbchaussee als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen und sie ist Bestandteil des Streckennetzes für Großraum- und Schwertransporte.

Die Elbchaussee verbindet in West-Ost-Richtung die Stadtteile Altona und Blankenese sowie die dazwischen liegenden Stadtteile Othmarschen, Flottbek, und Nienstedten. Weiterhin stellt sie für die genannten Bereiche eine Sammelstraße für den Verkehr mit Ziel in die nördlichen Stadtteile und zur Autobahnauffahrt Othmarschen an der BAB A7 dar (über Max-Brauer- Allee, Hohenzollernring, Halbmondsweg, Schenefelder Landstraße).

### **2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

Die zweistreifige Fahrbahn der Elbchaussee ist bituminös befestigt und mit Granithochbor-den eingefasst. In den signalisierten Stauräumen ist die Fahrbahn 4-streifig markiert. Auf der Strecke ist die ehemalige 4-Streifigkeit durch Überquerungshilfen in eine unechte 4-Streifigkeit überführt worden. In den Hauptverkehrszeiten fährt der Berufsverkehr regelmäßig im Richtungsverkehr eng zweistreifig nebeneinander.

Die Breiten der Fahrspuren und die Aufteilung der Nebenflächen variieren in den Streckenabschnitten wie in den nachfolgenden Abschnitten aufgeführt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Angaben in weiten Streckenabschnitten auf der Digitalen Stadtgrundkarte beruhen. Daher wird ggf. im Rahmen der weiteren Planung eine zusätzliche Vermessung der Bordsteinkanten durchgeführt.

#### **Station 0+025 bis 0+140 (Haus Nr. 304 bis zum südl. Eingang Jenischpark):**

Die Fahrbahnbreite zw. den Bordsteinkanten beträgt in diesem Abschnitt ca. 7,7 m bis ca. 9,28 m. Am Eingang Jenischpark befindet sich ein Fußgängerübergang.

Am nördlichen Fahrbahnrand befindet sich ein bituminös befestigter Gehweg mit einer Breite von über 2,0 m. In der südlichen Nebenfläche verlaufen ein mit Betonsteinpflaster befestigter

Radweg und ein mit Grand befestigter Gehweg, jeweils mit Grünstreifen getrennt. Am südlichen Bord verläuft ein mit Platten befestigter Sicherheitsstreifen und ein ca. 50 cm hohes Geländer zur Verhinderung von wildem Parken.

#### **Station 0+140 bis 0+365 (Haus Nr. 283 bis Station 0+140 bis 0+365 (Jenischpark):**

In diesem Abschnitt befindet sich der stark frequentierte südliche Eingang des Jenischparks, der über einen Fußgängerübergang (FGÜ) mit dem Hans- Leip- Ufer verbunden ist. Östlich des FGÜ verengt sich die Fahrbahn von einer Breite von 7,70 m auf Werte zwischen 7,25 m und 7,60 m.

nördliche Nebenfläche von Stat. 0+140 bis Stat. 0+255 (westl. Hs. Nr. 288): Der Zaun zum Jenischpark befindet sich ca. 0,5 bis 1,5 m südlich der Straßenbegrenzungslinie, so dass der Abstand bis zur Bordsteinkante nur ca. 0,8 bis 1,0 m beträgt.

nördliche Nebenfläche von Stat. 0+255 (westl. Hs. Nr. 288) bis Stat. 0+365: Die Straßenbegrenzungslinie liegt nur ca. 0,8 bis 1,65 m nördlich der Bordsteinkante, so dass der Abstand bis zu den anschließenden Grundstückseinfriedungen (Mauern) entsprechend gering ist.

Die südliche Nebenfläche besteht aus einem mit Platten gepflasterten Gehweg, der durch mit Grand bzw. Betonsteinpflaster befestigten Streifen von der Fahrbahn getrennt ist.

#### **Station 0+365 bis 0+865 (Haus Nr. 283 bis Haus Nr. 268):**

Die Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinkanten beträgt in diesem Abschnitt:

- von Stat. 0+365 bis Stat. 0+638: ca. 7,00 m,
- von Stat. 0+865 bis Stat. 0+638: ca. 6,78 - 7,52 m,

Im Bereich des Anschlusses der Holztwiete (Stat. 0+560, Hs. Nr. 275) befinden sich die Bushaltestellen Holztwiete. Die Bushaltestelle Richtung stadtauswärts befindet sich auf einer (bituminös befestigten) Busbucht, die Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinkanten beträgt hier 9,65 bis 9,75 m. Die Haltestelle Richtung stadtauswärts ist mittels einer Fahrbahnbegrenzungslinie von den Fahrspuren abgeteilt.

Östlich des Anschlusses der Holztwiete (Hs. Nr. 277) befindet sich ein Fußgängerübergang.

Die südliche Nebenfläche von Stat. 0+365 bis Stat. 0+550 (Hs. Nr. 277) besteht aus mit Platten gepflasterten Gehwegen, die durch mit Grand bzw. Betonsteinpflaster befestigte Streifen von der Fahrbahn getrennt sind. Von Stat. 0+550 bis Stat. 0+865 finden sich mit Grand befestigte Gehwege mit Breiten von 3 - 4 m (einige Engstellen mit 2,85 m).

In der nördlichen Nebenfläche von Stat. 0+365 bis Stat. 0+570 liegt die Straßenbegrenzungslinie im größten Abschnitt nur ca. 0,95 bis 1,5 m nördlich der Bordsteinkante, so dass der Abstand bis zu den anschließenden Grundstückseinfriedungen (Mauern) entsprechend gering ist. Unmittelbar westl. Holztwiete weitet sich die Nebenfläche zu einem mit Grand befestigten Vorplatz am südöstlichen Eingang des Jenischparks. Zwischen Stat. 0+570 und Stat. 0+865 befinden sich mit Grand befestigte Gehwege mit Breiten von unter 3 m (zum Teil nur ein Trampelpfad).

### **Station 0+865 bis 1+085 (Haus Nr. 268 bis Zedernweg):**

In diesem Abschnitt befindet sich der Knoten Parkstraße / Elbchaussee.

Östlich des Knotens Parkstraße / Elbchaussee befindet sich die Bushaltestelle Parkstraße (Fahrtrichtung Osten), welche mittels Fahrbahnmarkierung (Begrenzungs- und Leitlinien, Sperrfläche) von den Fahrspuren abgeteilt ist.

Auf dem nach Westen führenden Zweig der Elbchaussee weist die Fahrbahn der Elbchaussee Breiten von ca. 7,16 m bis auf ca. 7,85 m auf (im Einmündungsbereich an der Spitze der Linksabbiegespur anteilig bis ca. 10,60). Auf dem nach Osten führenden Zweig der Elbchaussee von ca. 8,45 m bis auf ca. 10,30 m auf. Auf letzterem befinden sich zwei Fahrspuren, die durch eine Sperrfläche voneinander getrennt sind. Auf dem nach Westen führenden Zweig der Elbchaussee befinden sich drei Fahrspuren: je eine Geradeaus-Spur in Richtung Osten und Westen sowie ein Linksabbieger in die Parkstraße.

In den nördlichen und südlichen Nebenflächen verlaufen mit Grand befestigte Gehwege, die tlw. durch Grün- oder Grandstreifen von der Fahrbahn getrennt sind. Im Bereich der Einmündung der Parkstraße sind die Gehwege in Teilbereichen mit Kleinpflaster befestigt. Westlich der Parkstraße befinden sich auf der Nordseite 9 Stellplätze (Gehwegparken). Bei Stat. 0+885 (bei Haus Nr. 257) schließt auf der Südseite ein Weg aus dem Hindenburgpark an.

### **Station 1+085 bis 1+525 (Zedernweg bis Haus Nr. 236a):**

In diesem Abschnitt gibt es drei Bushaltestellen: Bei Station 1+120 befindet sich die Bushaltestelle Parkstraße (Fahrtrichtung Westen); bei Station 1+450 bzw. 1+530 die Bushaltestellen Halbmondsweg (Fahrtrichtung Westen bzw. Osten).

Die Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinkanten beträgt ca. 9,58 m bis ca. 10,25 m.

Die Nebenflächen bestehen aus mit Grand befestigten Gehwegen, die durch Grün- oder Grandstreifen von der Fahrbahn getrennt sind. Teilweise wird auf den Gehwegen geparkt, obwohl nicht angeordnet. Auf der Nordseite schließt bei Stat. 1+480 (westl. Haus Nr. 236 b) der Zypressenweg an.

### **Station 1+525 bis 1+830 (Haus Nr. 236a - Knoten Elbchaussee / Halbmondsweg - Einmündung Schlagbaumtwiete):**

In diesem Abschnitt befindet sich der Knoten Halbmondsweg / Elbchaussee, in dem auf der Südseite der Övelgöner Hohlweg (bit. Bef.) anschließt. Die Fahrbahn der Elbchaussee weitet sich im Knotenpunkt von ca. 10,00 m bis auf ca. 15,82 m auf.

Auf dem nach Westen führenden Zweig der Elbchaussee befinden sich vier Fahrspuren: zwei in Richtung Osten, eine Geradeaus-Spur in Richtung Westen und ein Linksabbieger in den Halbmondsweg. Die Richtungsfahrbahnen der Elbchaussee sind durch eine Insel mit anschließender Sperrfläche getrennt.

Auf dem nach Osten führenden Zweig der Elbchaussee befinden sich ebenfalls vier Fahrspuren: zwei in Richtung Osten, eine Geradeaus-Spur in Richtung Westen und ein Rechtsabbieger in den Halbmondsweg. Die Richtungsfahrbahnen der Elbchaussee sind durch eine Insel mit anschließender Sperrfläche getrennt.

In den Nebenflächen verlaufen mit Grand befestigte Gehwege, die durch Grün- oder Grandstreifen von der Fahrbahn getrennt sind. Teilweise findet Gehwegparken statt (obwohl hier nicht angeordnet). Im Bereich der Einmündung des Halbmondswegs sind die Gehwege mit Platten gepflastert.

**Station 1+830 bis 2+070 (Einmündung Schlagbaumtwiete bis Einmdg. Corinthstraße):**

Die Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinkanten beträgt ca. 10,10 m bis ca. 10,25 m.

Auf der Südseite schließen zwei Gehwege aus Schröders Elbpark an. Bei Stat. 2+010 (ca. 45 m westl. der Einmündung der Corinthstraße) befindet sich eine Verkehrsinsel zur Verkehrsberuhigung.

Die Nebenflächen bestehen aus Gehwegen aus Grand, die durch Grün- oder Grandstreifen von der Fahrbahn getrennt sind. Teilweise wird auf den Gehwegen geparkt, obwohl nicht angeordnet.

**Station 2+070 bis 2+305 (Einmündung Corinthstraße bis Haus Nr. 193):**

Die Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinkanten beträgt ca. 9,76 m bis ca. 10,59 m.

Bei Stat. 2+105 und bei Stat. 2+210 (ca. 15 m und 145 m östl. der Einmündung der Corinthstraße) befinden sich Verkehrsinseln zur Verkehrsberuhigung.

Bei Stat. 2+240 und bei Stat. 2+245 befinden sich die Bushaltestellen Liebermannstraße (Haus Nr. 198, Fahrtrichtung Westen bzw. Haus Nr. 195, Fahrtrichtung Osten).

Die Gehwege sind mit Platten gepflastert und durch Grün- oder Parkstreifen (Parkplätze in Längsaufstellung, mit Kleinpflaster befestigt) von der Fahrbahn getrennt.

**Station 2+305 bis 2+485 (Knoten Elbchaussee / Liebermannstraße):**

Bei Stat. 2+430 (westl. Haus Nr. 187) schließt der Weg „Himmelsleiter“ an. Zwischen den Bordsteinkanten beträgt die Fahrbahnbreite vom Knoten Richtung Westen konstant ca. 10,1 bis 10,2 m, d.h. sie weitet sich im Knotenpunkt nicht auf. In Fahrtrichtung Westen ist ein Linksabbieger zum Weg „Himmelsleiter“ ausgewiesen, im weiteren Verlauf bis zum Anschluss der Liebermannstraße befindet sich in Fahrbahnmitte eine Sperrfläche. Auf dem nach Westen führenden Zweig der Elbchaussee befindet sich eine Linksabbiegespur in die Liebermannstraße.

Westlich des Anschlusses der Liebermannstraße besteht die nördliche Nebenfläche aus mit Platten gepflasterten Gehwegen, die durch Grand- und Parkstreifen (Parkplätze in Längsaufstellung, mit Kleinpflaster befestigt) von der Fahrbahn getrennt sind. Östlich der Liebermannstraße verläuft ein privater Zaun bis zu 6,5 m auf öffentlichem Grund, so dass bis zur Bordsteinkante nur weniger als 1 m verbleiben und damit kein Gehweg nördlich der Fahrbahn besteht.

In der südlichen Nebenfläche sind die Gehwege ebenfalls mit Platten befestigt und durch Grün- und/oder Parkstreifen (Parkplätze in Längs- und Schrägaufstellung, mit Betonwabensteinen befestigt) von der Fahrbahn getrennt.

### **Station 2+485 bis 2+660 (ca. 20 m östl. Haus Nr. 187a bis Haus Nr. 185a):**

Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 10,05 m bis ca. 10,90 m. In der nördlichen Nebenfläche stehen private Grundstücksmauern und Zäune bis zu 5,2 m auf öffentlichem Grund, so dass bis zur Bordsteinkante nur ca. 30 bis 70 cm verbleiben und damit kein Gehweg nördlich der Fahrbahn besteht.

Der gepflasterte Gehweg der südlichen Nebenfläche ist von Stat. 2+485 bis Stat. 2+550 durch Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt, von Stat. 2+550 bis Stat. 2+660 bereichsweise auch durch Parkstreifen (Parkplätze in Längs- und Schrägaufstellung, mit Betonwabensteinen befestigt).

### **Station 2+660 bis 2+800 (Haus Nr. 185 bis Haus Nr. 183a):**

Bei Fahrbahnbreiten von ca. 9,98 m bis ca. 10,70 m ist die nördliche Nebenfläche durch private Grundstücksmauern und Zäune, die bis zu ca. 6,0 m auf öffentlichem Grund stehen, soweit verengt, dass bis zur Bordsteinkante nur ca. 25 bis 90 cm verbleiben.

In der südlichen Nebenfläche verläuft ein mit Platten gepflasterter Gehweg, der durch Grandstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. An den Gehweg schließt der Gehweg „Schulberg“ zur Elbe an (Rampe bei Stat. 2+705 und Treppe bei Stat. 2+760).

Das Parken am nördlichen Fahrbahnrand ist erlaubt, an der Südseite findet halbachtiges Parken statt.

### **Station 2+800 bis 2+940 (Haus Nr. 179a bis Haus Nr. 169):**

Die Fahrbahnbreite zw. d. Bordsteinkanten beträgt in diesem Abschnitt ca. 9,72 m bis ca. 10,35 m.

Wie im vorhergehenden Abschnitt wird die nördliche Nebenfläche durch private Grundstücksmauern und Zäune (bis zu ca. 6,3 m auf öffentlichem Grund) derart eingeengt, dass bis zur Bordsteinkante nur ca. 25 bis 60 cm verbleiben. In der südlichen Nebenfläche verläuft ein mit Platten gepflasterter Gehweg, der durch Grün- bzw. Parkstreifen (Längsaufstellung, mit Betonwabensteinen befestigt.) von der Fahrbahn getrennt ist.

### **Station 2+940 bis 3+183 (Haus Nr. 176 bis Haus Nr. 156):**

Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 9,93 m bis ca. 10,63 m. In den Nebenflächen verlaufen mit Platten gepflasterte Gehwege, die durch Grün- bzw. Parkstreifen von der Fahrbahn getrennt sind. Die mit Betonwabensteinen befestigten Parkplätze sind i. W. in Längsaufstellung angeordnet (Ausnahme: bei Nr. 170: 6 Parkplätze in Schrägaufstellung).

Bei 2+965 (Haus Nr. 165) befindet sich ein Fußgängerüberweg mit Mittelinsel. Nördlich des FGÜ schließt sich ein Gehweg zur Grundschule am Trenknerweg an.

### **Station 3+183 bis 3+370 (Haus Nr. 154 bis Haus Nr. 134):**

Die Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinkanten variiert von Stat. 3+183 bis zum Knoten Elbchaussee / Hohenzollernring von ca. 10,1 m bis ca. 10,4 m. Bei Stat. 3+355 befinden sich die Bushaltestellen "Hohenzollernring (Süd)".

Auf der nördlichen Nebenfläche reicht ein mit Platten gepflasterter Gehweg bis an das Bord, bei Stat. 3+230 schließt der Gehweg „Katzenstieg“ an.

Zwischen Stat. 3+183 und Stat 3+270 befinden sich zwischen südlichem Fahrbahnrand und Gehweg mit Betonwabensteinen befestigte Parkplätze in Längsaufstellung. Der Gehweg ist hier wie auch von Stat. 3+270 bis Stat. 3+770 mit Platten befestigt. Im letztgenannten Bereich ist er durch Grün- bzw. Parkstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Parkplätze hier sind in Schräg- und Längsaufstellung angeordnet und mit Betonwabensteinen befestigt.

Südlich schließen bei 3+245 der "Övelgöner Mühlenweg" und bei Stat. 3+265 „Lüdemanns Weg“ (Gehwege“ zur Elbe) an.

### **2.3 Verkehrsbelastung und Unfallzahlen, Radverkehr**

Die durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärke an Werktagen  $DTV_w$  beträgt am Knoten Elbchaussee / Halbmondsweg 24.000 Kfz in 24 Stunden mit einem LKW-Anteil von 4% ( $DTV_w$  2010).

Gemäß Aussage der Straßenverkehrsbehörde (VD 51 – 14.11.2007) ist „der gesamte Streckenabschnitt übersichtlich. Eine Unfallauswertung ergab, dass sich im Untersuchungszeitraum zwischen 01.01.2005 und 31.08.2007 insgesamt 139 Verkehrsunfälle sowohl an den Knoten als auch auf der Strecke ereigneten. Dabei wurden 23 Personen leicht-, 3 Personen schwerverletzt und 1 Person getötet. Bei dem tödlichen Verkehrsunfall handelte es sich allerdings um einen atypischen Unfall aus dem Jahr 2006, bei dem ein 17-jähriger alkoholierter Verkehrsteilnehmer die Kontrolle über den Pkw verlor und u.a. gegen einen Baum und einen Betonpfeiler geschleudert wurde.

Die Unfallsituation ist im Verhältnis zur Verkehrsbelastung ... und im Vergleich mit anderen Hauptverkehrsstraßen als unauffällig einzustufen. Unfalldüpfungsstellen oder eine erhöhte Anzahl typischer Unfallursachen, welche nicht mittels Anordnung des Zeichens 276 (Überholverbot) zu vermeiden wären, liegen nicht vor.“

Die Knoten Elbchaussee / Hohenzollernring und Elbchaussee / Halbmondsweg / Övelgöner Hohlweg sind bei der BIS als Unfalldüpfungsstellen registriert. Im Zeitraum von Januar 2009 bis Oktober 2012 gab es am Knoten Elbchaussee / Hohenzollernring keinen Unfall mit Fahrradbeteiligung. Am Knoten Elbchaussee / Halbmondsweg / Övelgöner Hohlweg gab es im gleichen Zeitraum zwei Unfälle mit Fahrradbeteiligung. Hierbei gab es keine Verletzten, lediglich Sachschäden.

Im zu betrachtenden Abschnitt der Elbchaussee wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie am 04.03.2009 von 6-19 Uhr eine Fahrradzählung durchgeführt. Das Fahrradaufkommen betrug in diesem Zeitraum bis zu 164 Fahrrädern in eine Fahrtrichtung.

Am Knoten Elbchaussee / Parkstraße quert eine Fahrradnebenroute die Elbchaussee und verläuft im Abschnitt Parkstraße bis Hindenburgpark in der Elbchaussee (gem. Kartenset "Hamburgs Fahrradrouten" von 2011). Weiterhin plant der Bezirk Altona gegenwärtig einen Radfahrstreifen am Halbmondsweg.

In dem insgesamt ca. 3,5 km langen Straßenverlauf stehen für den Radverkehr bis auf einen ca. 200 m langen benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg (vom Überweg zum Jenischpark bis zur Baron- Voght- Straße) keine eigenen Radverkehrsanlagen zur Verfügung.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Straßenquerschnitte mit relativ schmalen Gehwegen ist abschnittsweise das Radfahren auf dem Gehweg als Service-Lösung erlaubt:

- stadtauswärts ab Corinthstraße bis Holztwiete auf einer Länge von 1,5 km.  
Der Gehweg besteht hier zum Teil aus unbefestigten Gras-/Grandwegen von  $\geq 1,0$  m Breite zwischen Hecke und Bordkante.
- stadteinwärts ab Überweg Jenischpark bis Einmündung Hohenzollernring auf einer Länge von 3,3 km. Auch hier gibt es Abschnitte, wo der befahrbare Gehweg aufgrund von Einbauten auf bis zu 1,0 m eingeengt wird.

Auf den übrigen Abschnitten müssen die Radfahrer im Mischverkehr mit den Kraftfahrzeugen fahren.

## **2.4 Lichtsignalanlagen**

Im untersuchten Bereich befinden sich drei lichtsignalgeregelter Knotenpunkte:

Elbchaussee - Hohenzollernring,

Elbchaussee - Halbmondsweg und

Elbchaussee - Parkstraße.

Westlich der Einmündung Liebermannstraße befindet sich ein lichtsignalgeregelter Fußgängerübergang (FLSA).

Bei Haus Nr. 165 (Station 2+965) ist ein zus. FLSA vorgesehen (Anordnung in 2013), dessen Herstellung im Rahmen dieser Maßnahme bisher nicht vorgesehen ist.

Die Erstellung und Bearbeitung von erforderlichen LSA- Umschaltungen erfolgt durch den LSBG/S2 (LSA).

## **2.5 Straßenentwässerung**

Im Wasserlauf zwischen der Fahrbahnbefestigung und der Einfassung der Parkbuchten bzw. dem Hochbord befinden sich Straßenabläufe (Trummen), über die das Oberflächenwasser zur Sammelleitung der Hamburger Stadtentwässerung unterhalb der Fahrbahnen abgeleitet wird. Die Querneigung der Nebenflächen weist zu den Fahrbahnrandern, so dass das Oberflächenwasser der Nebenflächen ebenfalls zum Wasserlauf am Fahrbahnrand fließt und dort abgeleitet wird.

## **2.6 Ruhender Verkehr**

Für den ruhenden Verkehr gibt es auf weiten Strecken Parkstreifen in Längs- und Schrägaufstellung neben dem Fahrradrand. Das Längsparken ist zum Teil auch als Gehwegparken (sowohl halbachtzig als auch ganz auf dem Gehweg) möglich. Insgesamt gibt es ca. 278 Stellplätze.

## **2.7 Öffentlicher Personennahverkehr**

In dem hier beschriebenen Streckenabschnitt der Elbchaussee verkehren drei Buslinien:

- Linie E 86: Busshuttle mit Doppelgelenkbussen für Airbus-Mitarbeiter zwischen Teufelsbrück und Bahnhof-Altona ohne zus. Haltestellen, 6-9 Uhr: 4 Min.- Takt, 14:26 - 18:35 Uhr: 7- bzw. 8-Min.- Takt:
- Linie 36: Schnellbus zwischen Teufelsbrück und Susettestraße mit den zus. Haltestellen Parkstraße/Elbchaussee, Halbmondsweg, Liebermannstraße, Hohenzollernring (Süd), 15 – 20 Min.Takt
- Linie 286: zwischen Teufelsbrück und Halbmondsweg mit den zus. Haltestellen Holztwiete und Parkstraße/Elbchaussee, 30 - Min. Takt

Im Bereich dieser Baumaßnahme befinden sich damit insgesamt fünf Haltestellen: Holztwiete und Parkstraße/Elbchaussee, Halbmondsweg, Liebermannstraße und Hohenzollernring (Süd)

## **2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt über Langfeldleuchten an Auslegermasten, die in der südlichen Nebenfläche stehen.

Wegweisende Beschilderung ist in folgenden Bereichen vorhanden:

Am Knoten Elbchaussee - Hohenzollernring befindet sich in der südlichen Nebenfläche ein Mast mit 10 beleuchteten Wegweisern.

Ca. 120 m östlich und ca. 70 m westlich des Knotens Elbchaussee - Halbmondsweg befinden sich je eine Wegweisertafel. Direkt an diesem Knoten sind an einem Beleuchtungsmast in der nördlichen Nebenfläche zwei beleuchtete Wegweiser montiert; an einem Beleuchtungsmast in der südlichen Nebenfläche sind sechs Wegweiser montiert.

## **2.9 Straßenbegleitgrün**

In den Nebenflächen der Elbchaussee bestehen beidseitig in großen Abschnitten Grünstreifen zwischen Gehweg und Fahrbahn, in denen in weiten Bereichen Bäume unterschiedlicher Größe vorhanden sind.

## **2.10 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung**

Im Bereich dieser Baumaßnahme stehen entlang der Elbchaussee Villen und Herrenhäuser, eingegliedert in großzügige Parkanlagen. Weiterhin befinden sich folgende öffentliche Parks an der Elbchaussee: Rosengarten, Schröders Elbpark, Hindenburgpark, Jenischpark.

## **3 Geplanter Zustand**

Mit der Projektauforderung Nr. 25 / 12 „Radfahrstreifen in diversen Straßen“ vom 23.05.2012 wurde der LSBG / S von vom Amt für Verkehr und Straßenwesen V1221 aufgefordert, zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer in der Elbchaussee zwischen Hohenzollernring und Teufelsbrück Schutzstreifen zu planen.

Der Planungsbereich kann grob in drei Abschnitte eingeteilt werden:

- Westlich der Einmündung der Holztwiete ist die vorh. Fahrbahnbreite für die beidseitige Herstellung von Sicherheitsstreifen nicht ausreichend und ist auch nur unter sehr hohem Aufwand (Grunderwerb, angrenzende Mauern, Böschungen) erweiterbar.
- Östlich der Holztwiete bis zur Parkstraße ist die vorh. Fahrbahnbreite für die beidseitige Herstellung von Sicherheitsstreifen ebenfalls nicht ausreichend und könnte lediglich unter hohem Aufwand erweitert werden. Hier befinden sich in weiten Abschnitten private Grundstückseinfriedungen (Mauern, Hecken, Zäune, u.a.) innerhalb der Straßenbegrenzungslinien auf öffentlichem Grund. In der Machbarkeitsstudie aus dem September 2010 wird für diesen Bereich eine Verbreiterung der Fahrbahn nach Norden um 1,50 m vorgeschlagen.
- Östlich des Knotens Elbchaussee / Parkstraße ist die vorh. Fahrbahnbreite ausreichend, um beidseitig einen Sicherheitsstreifen herstellen zu können, ohne bauliche Maßnahmen in größeren Abschnitten der Fahrbahnränder auszulösen.

Da eine zeitnahe und gleichzeitig kostengünstige Realisierung angestrebt wird, wurden im Rahmen der Planung Lösungen gesucht, die ohne Grunderwerb bzw. Rückbau der Grundstückseinfriedungen hergestellt werden können und die ohne bauliche Maßnahmen in größeren Abschnitten der Fahrbahn ränder darstellbar sind.

### **3.1 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung**

Bei der vorhandenen Verkehrsstärke von 24.000 Kfz/ 24h (Schwerverkehrsanteil: 4,0 %) sollen gemäß PLAST 9 Radfahrstreifen angelegt werden. Für den Begegnungsfall von 2 LKW und einem Radfahrer muss dafür die Fahrbahnbreite ohne Sicherheitsstreifen eine Breite von mindestens 9,50 m aufweisen. Zuzüglich der Sicherheitsstreifen bei beidseitigem Längsparken, welches in weiten Abschnitten in der Elbchaussee zugelassen ist, ergibt sich ein benötigtes Mindestmaß von 10,50 m. Aufgrund der vorhandenen, geringen Fahrbahnbreiten im Planungsabschnitt von 7,00 m bis 10,40 m (im Einzelfall bis 10,75 m) können aus Platzgründen keine Radfahrstreifen vorgesehen werden. In weiten Abschnitten können jedoch Schutzstreifen angeordnet werden, welche im Begegnungsfall vom Kfz befahren werden dürfen.

Da die der Planung zugrunde liegenden Fahrbahnbreiten in weiten Streckenabschnitten lediglich auf der Digitalen Stadtgrundkarte beruhen, wird erwogen, insbesondere in dem Bereich westlich des Knotens Elbchaussee / Parkstraße eine zusätzliche Vermessung der Bordsteinkanten zur endgültigen Beurteilung der zu wählenden Fahrbahnaufteilung durchzuführen.

Die Fahrbahnen der Elbchaussee werden weitgehend nicht verändert; lediglich punktuell erfolgen Anpassungen, die im Folgenden beschrieben werden. Weitere Angaben sind den Lageplänen zu entnehmen.

### **Station 0+025 bis 0+140 (Haus Nr. 304 bis zum südl. Eingang Jenischpark):**

Der Schutzstreifen stadtauswärts führt bis in den Geradeausfahrstreifen am Knoten Baron-Voght- Straße und endet bei Haus Nr. 304. Stadtauswärts fahrende Radfahrer mit Ziel Anleger Teufelsbrück können die Fahrbahn am Knoten Baron- Voght- Straße queren, Radfahrer mit Ziel Elberadweg / Hans- Leip- Ufer können den FGÜ-Jenischpark nutzen. Eine weitere Querungsmöglichkeit zwischen FGÜ-Jenischpark und Baron-Voght-Straße ist daher nicht erforderlich.

Weil für den stadteinwärts führenden Radverkehr ab FGÜ-Jenischpark aus Platzgründen nur die Führung im Mischverkehr mit Servicelösung verbleibt (s.o.), wird auf einen Schutzstreifen verzichtet, da die Herstellung eines nur ca. 100 m langen Schutzstreifens westl. des FGÜ-Jenischpark (mit Ab- und Wiederaufleitung) nicht sinnvoll erscheint. Alternativ wird der vorhandene Zweirichtungs- Radweg bis zum FGÜ verlängert und dort direkt in die Service- Lösung überführt. Hier wird auch eine Anbindung zu dem weiteren Verlauf des Elberadweges am Hans- Leip- Ufer hergestellt.

gewählte Fahrbahnaufteilung (Breiten von Nord nach Süd):

1,50 m	Schutzstreifen
<u>6,50 - 7,90 m</u>	<u>2 Fahrspuren (je 3,25 - 3,95 m)</u>
8,00 - 9,40 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

### **Station 0+140 bis 0+365 (Haus Nr. 283 bis Eingang Jenischpark):**

Die Fahrbahnbreiten liegen in diesem Abschnitt zwischen 7,25 m und 7,60 m. Da wegen des hohen Verkehrsaufkommens auf eine Mittelmarkierung nicht verzichtet werden kann und gleichzeitig die verbleibende Restfahrstreifenbreite von 3,00 m nicht unterschritten werden soll, ist in diesen Abschnitten nur die Ausweisung eines Schutzstreifens für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr möglich; für den stadteinwärts führenden Radverkehr ist aus Platzgründen nur die Führung im Mischverkehr mit Servicelösung m

gewählte Fahrbahnaufteilung (Breiten von Nord nach Süd):

1,25 - 1,60 m	Schutzstreifen
<u>6,00 m</u>	<u>2 Fahrspuren (je 3,00 m)</u>
7,25 - 7,60 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

### **Station 0+365 bis 0+865 (Haus Nr. 283 bis Haus Nr. 268):**

In diesem Bereich gibt es Abschnitte mit Fahrbahnbreiten unter 7,25 m. Da wegen des hohen Verkehrsaufkommens auf eine Mittelmarkierung nicht verzichtet werden kann und gleichzeitig die verbleibende Restfahrstreifenbreite von 3,00 m nicht unterschritten werden sollte (aufgrund des Schwerverkehrs sowie der hier verkehrenden Doppelgelenkbusse der Linie E86), ist in diesen Abschnitten die Ausweisung von Schutzstreifen nicht möglich. Der Radverkehr kann nur im Mischverkehr geführt werden. Weiterhin bleibt die Service-Lösung auf dem Gehweg erhalten: beidseitig zwischen Elbchaussee Haus Nr. 268 und Holztierte, für die stadteinwärts fahrenden Radfahrer im gesamten Abschnitt.

Der Bezirk Altona, Fachamt Management des öffentlichen Raumes (A-MR) plant, zukünftig den derzeit von vielen stadtauswärts fahrenden Radfahrern (ab Holztierte) genutzten „Tram-

pelpfad“ durch den Jenischpark parallel zur Elbchaussee als Radweg herzurichten. Dann kann diese Verbindung zum FGÜ Jenischpark als offizielle Radwegführung dienen.

Der Fußgängerübergang westlich des Anschlusses der Holztwiete bleibt erhalten.

gewählte Fahrbahnaufteilung:

von Stat. 0+865 bis Stat. 0+638:

vorhandene Fahrbahnbreite: (ca.) 6,78 - 7,52 m, 2 Fahrspuren (je 3,39 - 3,76 m)

- von Stat. 0+638 bis Stat. 0+520:

vorhandene Fahrbahnbreite: (ca.) 7,00 m, 2 Fahrspuren (je 3,50 m)

- von Stat. 0+520 bis Stat. 0+365:

vorhandene Fahrbahnbreite: (ca.) 7,00 m, 2 Fahrspuren (je 3,50 m)

#### **Station 0+865 bis 1+085 (Haus Nr. 268 bis Haus Nr. 247):**

Auf dem nach Westen führenden Zweig des Knotens Elbchaussee/Parkstraße weist die Fahrbahn der Elbchaussee Breiten von ca. 7,25 m bis ca. 7,5 m auf. Da wegen des hohen Verkehrsaufkommens auf eine Mittelmarkierung nicht verzichtet werden kann und gleichzeitig die verbleibende Restfahrestreifenbreite von 3,00 m nicht unterschritten werden soll, ist in diesem Abschnitt nur die Ausweisung eines Schutzstreifens für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr möglich. Hierfür ist eine geringfügige Aufweitung der Fahrbahn zu Lasten der Nebenflächenbreite erforderlich. Weiterhin müssen das Gehwegparken auf einer Länge von ca. 50 m untersagt werden und - auf dem nach Osten führenden Zweig des Knotens - die Breite der vorh. Fahrspuren und der Aufstellfläche am Fußgängerüberweg verringert werden.

Für den stadteinwärts führenden Radverkehr ist bis ca. Stat. 1+000 aus Platzgründen nur die Führung im Mischverkehr mit Servicelösung möglich. Daher wird die vorhandene Service-Lösung bis zum Knoten Elbchaussee/Parkstraße beibehalten. Zwischen Stat- 1+005 und ca. 1+025 wird für den stadteinwärts fahrenden Radverkehr eine Ableitung auf die Fahrbahn hergestellt.

Auf dem nach Osten führenden Zweig des Knotens wird für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr ein vorgezogener Fahrradaufstellstreifen vorgesehen. Die Überplanung der Lichtsignalanlagen durch den LSBG/S2 (LSA) ergab die Erfordernis zur Aufstellung eines zusätzlichen Ampelmastes und die Herstellung einer Mittelinsel.

Im östlich anschließenden Abschnitt ist die Breite der Fahrbahn für die Anlage von zwei Schutzstreifen ausreichend. Im Bereich der Bushaltestelle Parkstraße erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.

Die Herstellung einer komfortablen Querungsmöglichkeit für die aus der Parkstraße kommende, die Elbchaussee querende Fahrradnebenroute zum Hindenburgpark wurde im Rahmen der Planung untersucht, ist aber ohne den Rückbau vorhandener Grundstückseinfriedungen aus Platzgründen nicht darstellbar.

gewählte Fahrbahnaufteilungen:

- von ca. Stat. 0+865 Haus bis ca. Stat. 0+920 (Breiten von Nord nach Süd):

1,25 - 1,50 m	Schutzstreifen
<u>6,00 m</u>	<u>2 Fahrspuren (je 3,00 m)</u>
7,25 - 7,50 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

- bei ca. Stat. 1+040 (Breiten von Nord nach Süd):

1,50 m	Schutzstreifen
3,50 m	Fahrspuren Richtung Westen
2,00 m	(Rest-) Fahrspuren Richtung Osten
<u>3,00 m</u>	<u>Bushaltestelle</u>
10,00 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

### **Station 1+085 bis 1+525 (Zedernweg bis Haus Nr. 236a):**

Im Bereich der Bushaltestellen (Liebermannstraße und Parkstraße) erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Die Bushaltestelle Parkstraße wird zukünftig nicht wie bisher durch Fahrbahnbegrenzungslinie und Sperrfläche von der Fahrbahn abgetrennt, sondern - wie alle anderen Bushaltestellen in diesem Planungsabschnitt auf der Fahrbahn hergestellt.

gewählte Fahrbahnaufteilung (Breiten von Nord nach Süd):

1,50 m	Schutzstreifen
6,08 - 6,75 m	2 Fahrspuren (je 3,04 - 3,375 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Gehwegparken)</u>
9,58 - 10,25 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

### **Station 1+525 bis 1+830 (Haus Nr. 236a - Knoten Elbchaussee / Halbmondsweg - Einmündung Schlagbaumtwiete):**

Durch Aufheben der zweistreifigen Richtungsfahrbahn Süd und Verringerung der Sprunginselbreite sind je ein durchgehender Schutzstreifen und auch für den Radlinksabbieger ein eigener Schutzstreifen realisierbar.

Auf dem nach Osten führenden Zweig der Elbchaussee wird der Schutzstreifen für Radfahrer der Fahrtrichtung Westen zwischen der Geradeausspur und der Rechtsabbiegespur zum Halbmondsweg eingerichtet. Daher werden die Sperrfläche und die Mittelinsel südlich verlegt. Die Aufteilung der Fahrtrichtung Osten auf zwei Fahrspuren entfällt daher. Die rechts abbiegenden Radfahrer (von der Elbchaussee in den Halbmondsweg) werden mit den abbiegenden KFZ im Mischverkehr geführt.

Auf dem nach Westen führenden Zweig der Elbchaussee wird in der Fahrtrichtung Osten auf ca. 40 m Länge ein zus. Sicherheitsstreifen als Fahrrad- Linksabbieger zum Halbmondsweg zwischen der Geradeausspur und der Linksabbiegerspur zum Halbmondsweg eingerichtet (vorgezogener Fahrradaufstellstreifen). Der Abstand zwischen Mittelinsel und südlichem Bord ist ausreichend, wenn die Aufteilung der Fahrtrichtung Westen auf zwei Geradeaus-Fahrspuren entfällt.

Gem. LSA- Planung werden die Linksabbiegerspuren (Rad und PKW) in Richtung Osten vorgezogen, auf der östlichen Insel wird daher ein zus LSA- Mast erforderlich.

An diesem Knoten quert eine Velonebenroute die Elbchaussee (vom Halbmondsweg in den Övelgöner Hohlweg). Der Bezirk Altona plant gegenwärtig Schutzstreifen am Halbmondsweg. Es soll auf eine komfortable Quermöglichkeit vom Halbmondsweg in den Övelgöner Hohlweg geachtet werden.

Im nördlich anschließenden Halbmondsweg entfällt die Trennung zwischen Rechtsabbiegestreifen und komb. Geradeaus-/Linksabbiegestreifen. Stattdessen wird eine überbreite Fahrspur als komb. Rechts-, Geradeaus- und Linksabbiegestreifen vorgesehen mit zus. Schutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen des Halbmondswegs. Hierfür ist eine auf das Notwendigste begrenzte Aufweitung der Fahrbahn um ca. 80 cm auf eine Gesamtbreite von 10,50 m vorgesehen, um eine Entfernung der Grundstückseinfriedung von Hs. Nr. 228 und eines Baumes (beide auf öffentlichem Grund) zu vermeiden. Zwischen der vorh. Mauer und dem gepl. Bord verbleibt ein Gehweg von > 2,0 m.

Zur Erleichterung des Radverkehrs vom Halbmondsweg in den Övelgöner Hohlweg bzw. in die Elbchaussee Richtung Osten wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen hergestellt.

gewählte Fahrbahnaufteilungen:

- Einmündung Schlagbaumtwiete bis Einmündung Taxusweg (Breiten von Nord nach Süd):

1,75 m	Schutzstreifen
6,36 - 6,47 m	2 Fahrspuren (je 3,18 - 3,235 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Gehwegparken)</u>
10,11 - 10,22 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

- ca. Stat. 1+695 (östl. Haus Nr. 228):

2,60 m	Rechtsabbiegespur
1,50 m	Schutzstreifen
6,40 m	2 Fahrspuren (je 3,20 m)
<u>1,50 m</u>	<u>Schutzstreifen</u>
12,00 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

- östlicher bzw. nach Osten führender Zweig der Elbchaussee, an der Mittelinsel:

3,25 m	Rechtsabbiegespur
1,50 m	Schutzstreifen (geradeaus)
3,41 m	Fahrspur Richtung Westen
2,75 m	Mittelinsel
3,41 m	Fahrspur Richtung Osten
<u>1,50 m</u>	<u>Schutzstreifen</u>
15,82 m	vorhandene Fahrbahnbreite

- westlicher bzw. nach Westen führender Zweig der Elbchaussee, an der Mittelinsel:

(2,04) m	Mittelinsel
2,90 m	Linksabbiegespur
1,50 m	Schutzstreifen
3,34 m	Fahrspur Richtung Osten
<u>1,50 m</u>	<u>Schutzstreifen</u>
9,24 m	vorhandene Fahrbahnbreite

- ca. Stat. 1+550 (vor Haus Nr. 236):

2,00 m	Schutzstreifen
3,50 m	Fahrspur Richtung Westen
0,50 m	Linksabbiegerspur (Beginn)
3,40 m	Fahrspur Richtung Osten
<u>2,00 m</u>	<u>Schutzstreifen</u>
11,40 m	vorhandene Fahrbahnbreite

- Einmündung Halbmondsweg (Breiten von West nach Ost):

1,50 m	Schutzstreifen
4,50 m	Fahrstreifen Richtung Süden (Rechts-, Geradeaus/Linksabbieger)
3,00 m	Fahrstreifen Richtung Norden
<u>1,50 m</u>	<u>Schutzstreifen</u>
10,50 m	erforderliche Fahrbahnbreite
<u>9,66 m</u>	<u>vorhandene Fahrbahnbreite</u>
0,84 m	erforderliche Fahrbahnverbreiterung

### **Station 1+830 bis 2+070 (Einmündung Schlagbaumtwiete bis Einmdg. Corinthstraße):**

Die Fußgängerinsel bei Haus Nr. 216 wird rückgebaut.

gewählte Fahrbahnaufteilung (Breiten von Nord nach Süd):

1,75 m	Schutzstreifen
6,36 - 6,50 m	2 Fahrspuren (je 3,18 - 3,25 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Gehwegparken)</u>
10,11 - 10,25 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

### **Station 2+070 bis 2+305 (Einmündung Corinthstraße bis Haus Nr. 193):**

Die bisher zur Verkehrsberuhigung dienenden Mittelinseln bei Haus Nr. 202/204 und 212 sind nach Einengung der Fahrbahn durch die geplanten Schutzstreifen überflüssig; sie werden rückgebaut. Im Bereich der Bushaltestellen Liebermannstraße erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Zur Verlängerung der Bushaltestellen sind drei Parkplätze rückzubauen (s. auch Abschnitt 3.3) und die Nebenflächen entspr. anzupassen.

gewählte Fahrbahnaufteilungen (Breiten von Nord nach Süd):

- bei Stat. 2+102 (Haus Nr. 199, Rückbau der Insel):

1,50 m	Schutzstreifen
6,28 m	2 Fahrspuren (je 3,14 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)</u>
9,78 m	vorhandene Fahrbahnbreite (mind. ca.)

- Stat. 2+190 (Haus Nr. 195a) bis Stat. 2+305 (Haus Nr. 193):

0,50 m	Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)
1,50 m	Schutzstreifen
6,15 - 6,59 m	2 Fahrspuren (je 3,075 - 3,295 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)</u>
10,15 - 10,59 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

- Stat. 2+130 (Haus Nr. 197a) bis Stat. 2+190 (Haus Nr. 195a):

1,75 m	Schutzstreifen
6,20 - 6,50 m	2 Fahrspuren (je 3,10 - 3,25 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)</u>
9,95 - 10,25 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

### **Station 2+305 bis 2+485 (Knoten Elbchaussee / Liebermannstraße):**

Um beidseitig einen Sicherheitsstreifen herstellen zu können ohne bauliche Maßnahmen an den Fahrbahnrändern auszulösen, wird der Linksabbiegestreifen zur Liebermannstraße in dem nach Westen führenden Zweig der Elbchaussee aufgehoben und ein kombinierter Geradeaus- Linksabbiegestreifen eingerichtet.

In dem nach Osten führender Zweig der Elbchaussee wird der Linksabbiegestreifen zum Weg „Himmelsleiter“ aufgehoben, die Sperrfläche entfällt.

gewählte Fahrbahnaufteilungen (Breiten von Nord nach Süd):

- bei Stat. 2+315 (Haus Nr. 191a):

0,50 m	Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)
1,50 m	Schutzstreifen
6,50 m	2 Fahrspuren (je 3,25 m)
<u>1,62 m</u>	<u>Schutzstreifen</u>
10,12 m	vorhandene Fahrbahnbreite

- bei Stat. 2+340 (Haus Nr. 189c):

1,75 m	Schutzstreifen
6,75 m	2 Fahrspuren (je 3,375 m)
<u>1,75 m</u>	<u>Schutzstreifen</u>
10,25 m	vorhandene Fahrbahnbreite

- bei Stat. 2+375 (Haus Nr. 189):

1,75 m	Schutzstreifen
6,88 m	2 Fahrspuren (je 3,44 m)
<u>1,75 m</u>	<u>Schutzstreifen</u>
10,38 m	vorhandene Fahrbahnbreite

- bei Stat. 2+415 (Haus Nr. 187c):

1,75 m	Schutzstreifen
6,54 m	2 Fahrspuren (je 3,27 m)
<u>1,75 m</u>	<u>Schutzstreifen</u>
10,04 m	vorhandene Fahrbahnbreite

- bei Stat. 2+445 (Haus Nr. 187b):

1,50 m	Schutzstreifen
6,60 m	2 Fahrspuren (je 3,30 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)</u>
10,10 m	vorhandene Fahrbahnbreite

- bei Stat 2+460 (Haus Nr. 187a):

1,50 m	Schutzstreifen
6,62 m	2 Fahrspuren (je 3,31 m)
1,25 m	Schutzstreifen
0,75 m	Sicherheitsstreifen (Schrägparkstände)
10,12 m	vorhandene Fahrbahnbreite

**Station 2+485 bis 2+660 (ca. 20 m östl. Haus Nr. 187a bis Haus Nr. 185a):**

gewählte Fahrbahnaufteilung (Breiten von Nord nach Süd):

- von Stat. 2+485 bis Stat. 2+540 (westlich Haus Nr. 187):

1,50 m	Schutzstreifen
6,55 - 7,16 m	2 Fahrspuren (je 3,275 - 3,58 m)
2,00 m	Schutzstreifen (zuvor und dahinter sind Sicherheitsstreifen nötig, durch die <u>breitere Wahl an dieser Stelle ist kein Verschwenken der Spur erf.</u> )
10,05 - 10,66 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

- Stat. 2+540 bis 2+585 und Stat. 2+610 bis 2+665 (Hs. Nrn. 187, 185 und 185a):

1,50 m	Schutzstreifen
6,91 - 7,10 m	2 Fahrspuren (je 3,455 - 3,60 m)
1,50 m	Schutzstreifen
0,50 m	Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)
10,41 - 10,70 m	Fahrbahnbreite

- Stat. 2+585 bis Stat. 2+610 (Haus Nr. 185b):

1,50 m	Schutzstreifen
6,68 - 7,15 m	2 Fahrspuren (je 3,34 - 3,575 m)
1,50 m	Schutzstreifen
0,75 m	Sicherheitsstreifen (Schrägparkstände)
10,4 - 10,90 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

**Station 2+660 bis 2+800 (Haus Nr. 185 bis Haus Nr. 183a):**

Die vorhandene Fahrbahnbreite ist für die Anlage von zwei Schutzstreifen ausreichend. Das halbachsige Parken von Haus Nr. 185 bis 183a im Bereich des Zugangs zum Weg "Schulberg" wird beibehalten, zumal auf der Nordseite das Parken am Fahrbahnrand zugunsten des Schutzstreifens entfällt.

gewählte Fahrbahnaufteilung (Breiten von Nord nach Süd):

1,25 - 1,50 m	Schutzstreifen
5,98 - 6,20 m	2 Fahrspuren (je 2,99 - 3,10 m)
1,25 - 1,50 m	Schutzstreifen
0,50 m	Sicherheitsstreifen
1,00 m	Halbachsiges Parken
9,98 - 10,70 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

**Station 2+800 bis 2+940 (Haus Nr. 179a bis Haus Nr. 169):**

Um den Schutzstreifen auf der Nordseite herstellen zu können, muss das Parken am Fahrbahnrand zugunsten des Schutzstreifens entfallen.

gewählte Fahrbahnaufteilung (Breiten von Nord nach Süd):

1,50 m	Schutzstreifen
6,22 - 6,85 m	2 Fahrspuren (je 3,11 - 3,425 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)</u>
9,72 - 10,35 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

**Station 2+940 bis 3+183 (Haus Nr. 176 bis Haus Nr. 156):**

Nördlich der Fußgängerinsel bei Haus Nr. 165 befindet sich ein Weg zur Grundschule Trenknerweg. Für den Übergang ist seit Längerem eine FLSA vorgesehen, deren Herstellung im Rahmen der hier beschriebenen Baumaßnahme jedoch nicht vorgesehen ist. Die Fußgängerinsel wird zurückgebaut, der Zebrastreifen bleibt erhalten.

gewählte Fahrbahnaufteilung (Breiten von Nord nach Süd):

0,50 m	Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)
1,50 m	Schutzstreifen
6,14 - 6,72 m	2 Fahrspuren (je 3,07 - 3,36 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)</u>
10,14 - 10,72 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

- Schrägparkstände Nordseite, Stat. 3+020 (Haus Nr. 170):

0,75 m	Sicherheitsstreifen (Schrägparkstände)
1,50 m	Schutzstreifen
6,13 m	2 Fahrspuren (je 3,065 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)</u>
10,38 m	vorhandene Fahrbahnbreite (mind. ca.)

**Station 3+183 bis 3+370 (Haus Nr. 154 bis Haus Nr. 134):**

Die vorhandene Fahrbahnbreite ist für die Anlage von zwei Schutzstreifen ausreichend. Das halbachtseitige Parken auf der Nordseite von Haus Nrn. 136 und 138 wird aufgehoben; ein Sicherheitsstreifen ist damit hier nicht notwendig. Im Bereich der Schrägparkstände an der Südseite (vor Haus Nrn. 133 bis 137) wird ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m Breite vorgesehen, im Rest dieses Abschnitts ein Sicherheitsstreifen von 0,50 m Breite (Gehwegparken). Im Bereich der Bushaltestellen „Hohenzollernring Süd“ erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Zur Verlängerung der Bushaltestelle Fahrtrichtung Rathausmarkt ist die Nebenflächen entspr. anzupassen.

gewählte Fahrbahnaufteilungen (Breiten von Nord nach Süd):

- von Stat. 3+180 (Haus Nr. 147) bis 3+255 (Haus Nr. 139):

0,50 m	Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)
1,50 m	Schutzstreifen
5,85 - 6,23 m	2 Fahrspuren (je 2,925 - 3,115 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,50 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Längsparkstreifen)</u>
9,85 - 10,23 m	vorhandene Fahrbahnbreite (ca.)

- Schrägparkstände Südseite, Stat. 3+285 (Haus Nr. 137):

0,50 m	Sicherheitsstreifen (Gehwegparken)
1,50 m	Schutzstreifen
6,11 m	2 Fahrspuren (je 3,055 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,75 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Schrägparkstände)</u>
10,36 m	vorhandene Fahrbahnbreite (mind. ca.)

- Schrägparkstände Südseite, Stat. 3+330 (Haus Nr. 133):

1,50 m	Schutzstreifen
6,33 m	2 Fahrspuren (je 3,165 m)
1,50 m	Schutzstreifen
<u>0,75 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Schrägparkstände)</u>
10,08 m	vorhandene Fahrbahnbreite

- Bushaltestellen „Hohenzollernring Süd“, Stat. 3+355:

3,00 m	Bushaltestelle
4,08 m	2 Fahrspuren (je 2,04 m)
<u>3,00 m</u>	<u>Bushaltestelle</u>
10,08 m	vorhandene Fahrbahnbreite

#### **Station 3+370 bis 3+475 (Haus Nr. 132 bis Hohenzollernring):**

Der Planungsabschnitt endet an diesem Knoten, so dass hier das Augenmerk auf dem nach Westen führenden Zweig der Elbchaussee liegt. Der östliche Zweig der Elbchaussee und der Hohenzollernring werden hier nicht überplant.

Da dieser Knoten zu Hauptverkehrszeiten hoch ausgelastet ist, sollte davon abgesehen werden, eine Fahrspur (hier: die kombinierte Geradeaus-Links-Spur) zugunsten von Schutzstreifen wegzunehmen. Zudem münden auch zwei Fahrspuren in die Elbchaussee Fahrtrichtung Osten, so dass es sich nicht empfiehlt die zuführenden Fahrspuren zu reduzieren.

Da sowohl von Osten über die Elbchaussee kommend als auch von Norden aus dem Hohenzollernring kommend die Radfahrer im Mischverkehr in die Elbchaussee Richtung Westen einfahren, wird - aufgrund der geringen Fahrbahnbreite - vorgesehen, die Schutzstreifen erst vor Haus Nr. 132 zu beginnen zu lassen und die Geradeaus-Links-Spur entspr. zu verkürzen. Wegen der hier befindlichen Schrägparkstände (auf der Südseite) sind Sicherheitsstreifen von 0,75 m Breite erforderlich. Um beidseitig einen Sicherheitsstreifen herstellen zu können, kann auf der Nordseite kein weiterer Sicherheitsstreifen hergestellt werden. Das unberechtigte Parken auf dem Gehweg der Nordseite ist daher zu unterbinden.

gewählte Fahrbahnaufteilung (Breiten von Nord nach Süd):

1,50 m	Schutzstreifen Richtung Westen, a. d. Geradeausfahrstreifen beginnend
6,33 m	2 Fahrspuren (je 3,165 m)
1,50 m	Schutzstreifen Richtung Osten, auf d. Geradeausfahrstreifen endend
<u>0,75 m</u>	<u>Sicherheitsstreifen (Schrägparkstände)</u>
10,08 m	vorhandene Fahrbahnbreite

### **3.2 Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Linienführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Lage der Bushaltestellen werden nicht verändert. Die insgesamt 5 Haltestellen - Holztwiete und Parkstraße/Elbchaussee, Halbmondsweg, Liebermannstraße und Hohenzollernring (Süd) - werden auf Gelenkbusgröße (18m) angepasst und die Aufstellflächen in Betonbauweise gem. ER 2 (05/10), Bauweise 10-1 hergestellt. Die vorhandenen Fahrgastunterstände bleiben erhalten, die Bordsteinführung und die Nebenflächen werden i.W. nicht verändert. Aufgrund der Verlängerung der Haltestellen sind jedoch an den Bushaltestellen Liebermannstraße und Hohenzollernring (Süd) geringe Anpassungen in den Nebenflächen erforderlich.

### **3.3 Ruhender Verkehr**

Zur Herstellung der Schutzstreifen und wegen der gepl. Verlängerung der Bushaltestellen müssen insgesamt ca. 59 KFZ- Stellplätze in folgenden Bereichen entfallen:

- Stat. 0+900 bis 0+950 (Nordseite, vor Elbchaussee Haus Nr. 266a - 266c): 9 Stellplätze
- Stat. 2+230 bis 2+305 (Südseite, vor Elbchaussee Haus Nr. 195): 1 Stellplatz
- Stat. 2+240 bis 2+252 (Nordseite, vor Elbchaussee Haus Nr. 200): 2 Stellplätze
- Stat. 2+645 bis 2+895 (Nordseite, westl. & östl. Schulberg): 43 Stellplätze
- Stat. 3+300 bis 3+350 (Nordseite, vor Elbchaussee Haus Nr. 136, 138): 5 Stellplätze

Als Ersatz für die entfallenden Stellplätze ist vorgesehen, zus. Flächen für das Gehwegparken auszuweisen. Hierfür bieten sich Bereiche an, in denen die Servicelösung aufgrund der geplanten Schutzstreifen zukünftig entfallen kann. Insgesamt können ca. 106 KFZ- Stellplätze in folgenden Bereichen geschaffen werden:

- Stat. 1+110 bis 1+500 (Südseite, zw. Parkstr. & Halbmondsweg): 68 Stellplätze
- Stat. 1+840 bis 2+065 (Südseite, zw. Schlagbaumtwiete und Corinthstraße): 38 Stellplätze

Damit erhöht sich die Gesamtzahl der Stellplätze von ca. 278 um 47 auf 325. Bisher illegal zum Parken genutzte Flächen (i.W. Gehwegparken in nicht angeordneten Bereichen) wurden bei dieser Aufstellung nicht berücksichtigt.

### **3.4 Höhenanpassung und Straßenentwässerung**

Die Gradienten und Höhen der werden im Wesentlichen nicht verändert. In folgenden Bereichen werden die Bordsteinverläufe verändert:

- im Bereich der Ableitung und der gepl. Mittelinsel am Knoten Elbchaussee/ Parkstraße,
- an der zu verschiebenden Mittelinsel am Knoten Elbchaussee / Halbmondsweg,
- an den rückzubauenden vier Mittelinseln im Bereich Corinthstraße und Trenknerweg (Stat. 2+010, 2+105, 2+2010 und 2+965),
- an den Bushaltestellen Liebermannstraße und Hohenzollernring (Süd).

Die Höhenlage der Nebenflächen werden - soweit erforderlich - im Zuge der Ausführungsplanung entsprechend angepasst.

Das Oberflächenwasser wird wie zuvor über den Wasserlauf und die Straßenabläufe am Fahrbahnrand der Sammelleitung unter der Fahrbahn zugeführt.

### **3.5 Barrierefreiheit**

Da die Nebenflächen nicht Bestandteil dieser Baumaßnahme, waren die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten bei der Planung der Verkehrsflächen nicht zu berücksichtigen.

In Bereichen, in denen die Bordsteinführung geändert wird, werden Bordsteinabsenkungen dem Entwurf der PLAST 10 entsprechend 3 cm hoch ausgebildet. Die Querneigungen der Nebenflächen werden in den anzupassenden Bereichen nach Möglichkeit mit maximal 3 % angelegt.

### **3.6 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Im Bereich der vorgesehenen Aufweitung der Fahrbahn am Halbmondsweg ist ein Beleuchtungsmast zu versetzen.

Im Weiteren sind die öffentliche Beleuchtung sowie wegweisende Beschilderung von der Maßnahme nicht betroffen.

### **3.7 Grün- und Baumpflanzungen**

Die Grünfläche wird in folgenden Bereichen geringfügig verkleinert:

- im Bereich des FGÜ am Jenischpark: Verlängerung des vorh. Radweges (ca. 70 m<sup>2</sup>),
- an der Bushaltestelle Hohenzollernring (Süd), Richtung Rathausmarkt (ca. 20 m<sup>2</sup>).

Durch Teilrückbau des Radweges im Bereich des FGÜ am Jenischpark wird dieser Verlust an Grünfläche teilweise kompensiert (ca. 40 m<sup>2</sup>).

Ansonsten sind Grün- und Baumpflanzungen von der Maßnahme nicht betroffen.

### **3.8 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Maßnahmen an Ver- und Entsorgungsleitungen sind voraussichtlich nicht erforderlich. Eine diesbezügliche Abstimmung mit den Leitungsträgern wird noch durchgeführt.

### **3.9 Anliegerbetroffenheiten**

Durch die Förderung des Radverkehrs werden Nahverkehrswege vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Radverkehr verlagert. Lärm- und Schadstoffimmissionen für die Anwohner werden dadurch verringert.

### **3.10 Kampfmittel**

In weiten Abschnitten wird lediglich die vorhandene Fahrbahnmarkierung gefräst und eine neue Markierung aufgebracht. Da in diesen Bereichen keine Eingriffe in den Baugrund vorgenommen werden, ist hier eine Überprüfung auf Kampfmittel gem. § 5 KampfVO nicht erforderlich.

In folgenden Bereichen sind Eingriffe in den Baugrund vorgesehen:

- im Bereich der Ableitung und der gepl. Mittelinsel am Knoten Elbchaussee/ Parkstraße,
- an der zu verschiebenden Mittelinsel am Knoten Elbchaussee / Halbmondsweg,
- an den rückzubauenden vier Mittelinseln im Bereich Corinthstraße und Trenknerweg (Stat. 2+010, 2+105, 2+2010 und 2+965).

Nach heutigem Kenntnisstand sind - vorbehaltlich der noch einzuholenden Auskunft bei der Bfl, GEVK - keine Sondierungen notwendig.

## **4 Planungsrechtliche Grundlagen**

Die Maßnahmen liegen innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Die geltenden Bebauungspläne werden im Zuge der Planung und Durchführung eingehalten.

## **5 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Die Maßnahmen unterliegen nach Prüfung der Kriterien des § 13a des Hamburgischen Wegegesetzes keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

## **6 Umsetzung der Planung**

### **6.1 Grunderwerb**

Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich, weil die Maßnahmen innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien liegen.

### **6.2 Wirtschaftlichkeit**

Die Einrichtung eines Schutzstreifens an der Elbchaussee dient der Förderung des Radverkehrs parallel zur Veloroute 1.

Grundsätzlich sind Radfahr- und Schutzstreifen im Gegensatz zu baulich getrennten Radwegen eine sehr kostengünstige Variante, um Radfahrern einen hohen Fahrkomfort durch eine glatte Asphaltfläche gepaart mit einer geradlinigen Führung zu bieten. Aufgrund der Bewegung im Sichtbereich der Autofahrer erhöht sich zudem die Sicherheit der Radfahrer.

Zur Minimierung der Kosten wurden im Rahmen der Planung folgende Vorgaben berücksichtigt:

- Ausarbeitung von Lösungen ohne Grunderwerb bzw. ohne Rückbau der Grundstückseinfriedungen,
- Ausarbeitung von Lösungen soweit wie möglich im Bereich der vorh. Fahrbahnbegrenzungen.

Die zu erwartenden Kosten stehen in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zum zu erwartenden Nutzen. Ein monetärer Nutzen dieser Maßnahmen lässt sich nicht darstellen; wirtschaftlich sinnvolle Alternativen sind nicht vorhanden.

### **6.3 Finanzierung**

Kostenträger der Maßnahmen ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Titel 7200.741.02 „Förderung des Radverkehrs“.

### **6.4 Entwurfs- und Baudienststelle**

Planung, Entwurf und Bau der Maßnahmen erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen - S2 - bzw. Fachbereich Baudurchführung - S3 -.

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung wurde das Ingenieurbüro „URBAN Ingenieurteam“ beauftragt.

### **6.5 Realisierungstermin**

Die bauliche Durchführung der Maßnahmen ist im Herbst 2014 vorgesehen.

Verfasst:

URBAN Ingenieurteam

Achim Urban

Hamburg, den \_\_\_\_\_

Datum und Unterschrift

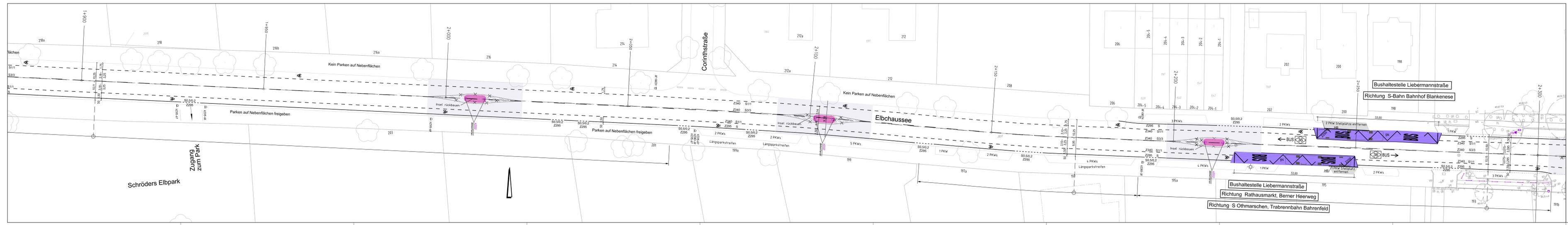
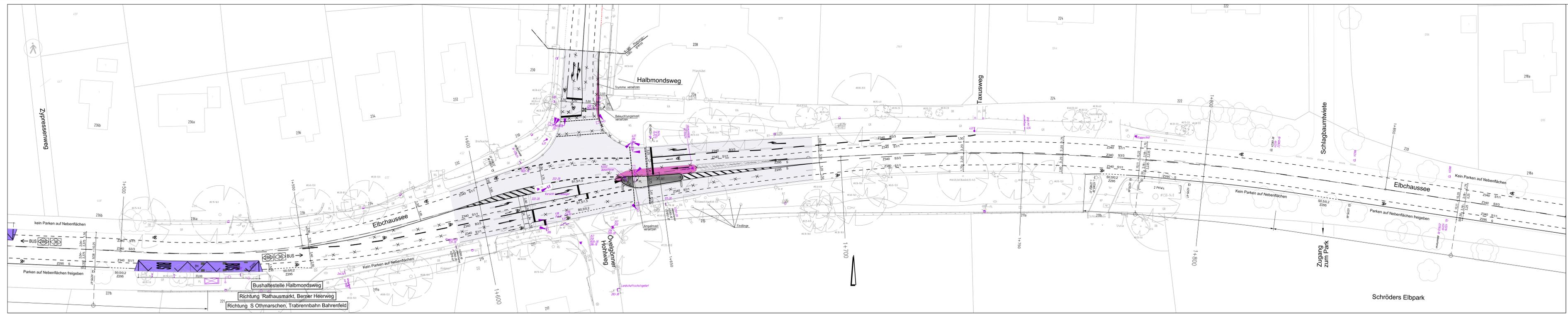
Aufgestellt:

LSBG – S2

Heinke Wiemer

Hamburg, den \_\_\_\_\_

Datum und Unterschrift



- Legende Bestand**
- Trümme
  - Verkehrszeichen
  - Absperrbügel
  - Markierung
  - Poller
  - Baum (nicht eingemessen / eingemessen)
- Legende Planung**
- Bauteil entfernen / demontieren / rückbauen
  - Hochbord mit Wasserlauf
  - Hochbord, abgesenktes Hochbord
  - Tiefbord
  - Trümme
  - Verkehrszeichen
  - Absperrbügel
  - Markierung
  - Radfahrer - Piktogramm gem. RMS, Abstand 50 - 100 m
- PL** Gehweg, Platten aus Beton gem. ER2 (05/10), Anl. 1, Blatt 19 50x50x7cm, 50x75x7cm, 50x25x7cm
- BT** Radweg, Rote Pflastersteine aus Beton gem. ER2 (05/10), Anl. 1, Blatt 20 25x25x7cm, 25x12,5x7cm, 25x37,5x7cm
- BT** Sicherheitsstreifen, Pflastersteine aus Beton gem. ER2 (05/10), Anl. 1, Blatt 22 25x25x7cm
- Vollausbau gem. ER 1, (02/13), Anl. 1, Zeile A, Bk 10 Oberbau gemäß Bauabschreibung herstellen, Deckschicht 3,2 cm SMA, auftragsfertig
- ABUSMA** Erneuerung der Deck- und Binderschicht gem. ER1 (02/13), Anl. 1, Zeile A, Bk 10 12 cm feinspl., 8,5 cm Asphaltbinder AC 16 B Hmb, einbauen 3,5 cm Splittmalkasphalt SMA 8 Hmb, SV einbauen
- SMA** Erneuerung der Deckschicht gem. ER1 (02/13), Anl. 1, Zeile A, Bk 10 4,0 cm feinspl., 4,0 cm Splittmalkasphalt SMA 8 Hmb, SV einbauen
- BN** gepl. Busverkehrsfläche - Beton
- GA** gepl. Gussasphaltfläche

<b>URBAN</b> Ingenieurteam	Lübecker Strasse 1 22087 Hamburg Tel. 040 / 450 171 - 0 Fax: 040 / 410 08 13 e-mail: mail@urban-ig-team.de	3997	Datum	Zust.
		bearbeitet	17.03.2014	Hoffmann
		gezeichnet	17.03.2014	Specht
		geprüft		
		verfasst		

Index	Änderungen und Ergänzungen	Überarbeitet	Fach: ger.	Datum

**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Gesamtbereich Straßen  
Fachbereich S2

**Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs**

**Elbchaussee von Hohenzöllernbrück bis Teufelsbrück, Schutzstreifen**

**11688**

**Lageplan**

Zeichnungsnummer: **14-11688-04-03** Maßstab: **1:250**

Gestaltung: -LS-      Zugestimmt: -S.20-      Geprüft: -LSR-  
Datum:      Datum:      Datum:

Bearbeitet: -S.2-  
Sachbearbeiter/In

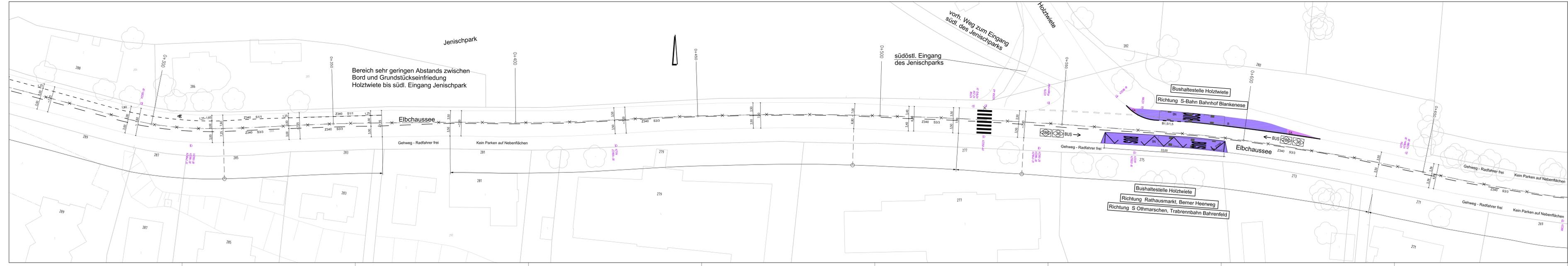
Fach: geprüft: -S.2-  
Projektor/In

Datum:      Datum:      Datum:  
Aufgestellt: -S.2-  
Projektor/In



- Legende Bestand**
- ☐ Trümme
  - ⚠ Verkehrszeichen
  - ⤴ Absperrbügel
  - Markierung
  - Poller
  - 🌳 Baum (nicht eingemessen / eingemessen)

- Legende Planung**
- ✕ Bauteil entfernen / demontieren / rückbauen
  - HL Hochbord mit Wasserlauf
  - HL Hochbord, abgesenktes Hochbord
  - TB Tiefbord
  - ☐ Trümme
  - ⚠ Verkehrszeichen
  - ⤴ Absperrbügel
  - Markierung
  - 🚲 Radfahrer - Piktogramm gem. RMS, Abstand 50 - 100 m
  - PL Gehweg, Platten aus Beton gem. ERZ (05/10), Anl. 1, Blatt 19 50x50x7cm, 50x75x7 cm, 50x25x7 cm
  - BT Radweg, Rote Pflastersteine aus Beton gem. ERZ (05/10), Anl. 1, Blatt 20 25x25x7cm, 25x12,5x7 cm, 25x37,5x7 cm
  - BT Radweg, Rote Pflastersteine aus Beton gem. ERZ (05/10), Anl. 1, Blatt 22 25x25x7cm
  - ABISMA Erneuerung der Deck- und Binderschicht gem. ERT (02/13), Anl. 1, Zelle A, Bk 10 12 cm Feilen, 8,5 cm Asphaltbinder AC 16 B Hmb, einbauen 3,5 cm Splittmatraskasphalt SMA 8 Hmb, SV einbauen
  - SMA Erneuerung der Deckschicht gem. ERT (02/13), Anl. 1, Zelle A, Bk 10 4,0 cm Feilen, 4,0 cm Splittmatraskasphalt SMA 8 Hmb, SV einbauen
  - BN gepl. Busverkehrsfläche - Beton
  - GA gepl. Gussasphaltfläche



**URBAN** Ingenieurteam

Lübecker Strasse 1  
22087 Hamburg  
Tel: 040 / 450 171 - 0  
Fax: 040 / 410 88 13  
e-mail: mail@urban-ing-team.de

3997	Seite	Zust.
17.03.2014	Hoffmann	
17.03.2014	Specht	
	geprüft	
	verf.:	

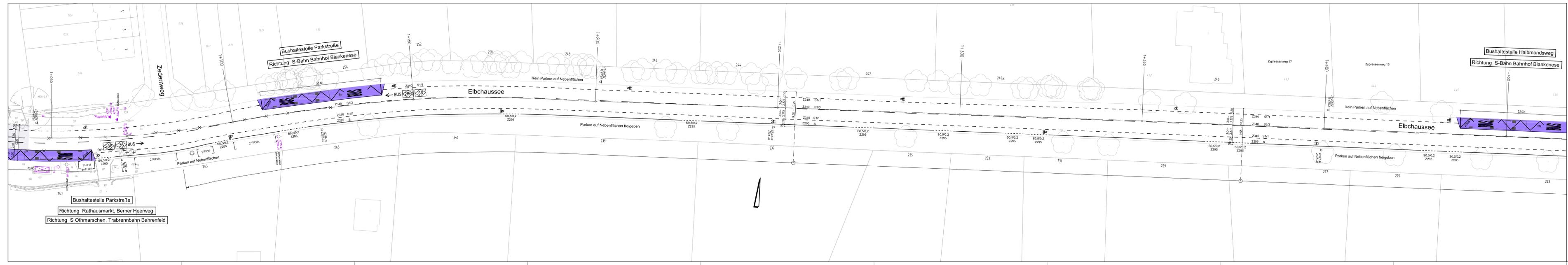
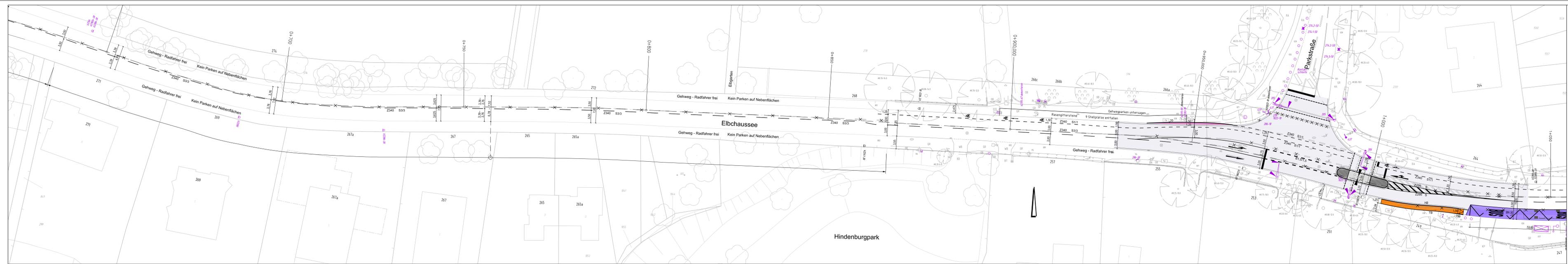
**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer  
Gesundheitsamt Straßen  
Fachbereich S2

**Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs**  
Elbchaussee von Hohenzellerberg bis Teufelsbrück, Schutzstreifen

11688

**Lageplan**

Beauftragter	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	Beauftragter	- S 2 -
Tafelnummer	Elbchaussee von Hohenzellerberg bis Teufelsbrück, Schutzstreifen	Datum:	- S 2 -
Proj.Nr.:	11688	Fach. geprüf.:	- S 2 -
Planart:	Lageplan	Ausg.:	- S 2 -
Zeichnungs-Nr.:	14-11688-04-01	Datum:	- S 2 -
Maßstab:	1:250	Geprüf.:	- LSR -
Genehmig.:	- LS -	Zustimm.:	- S 20 -
Datum:		Datum:	



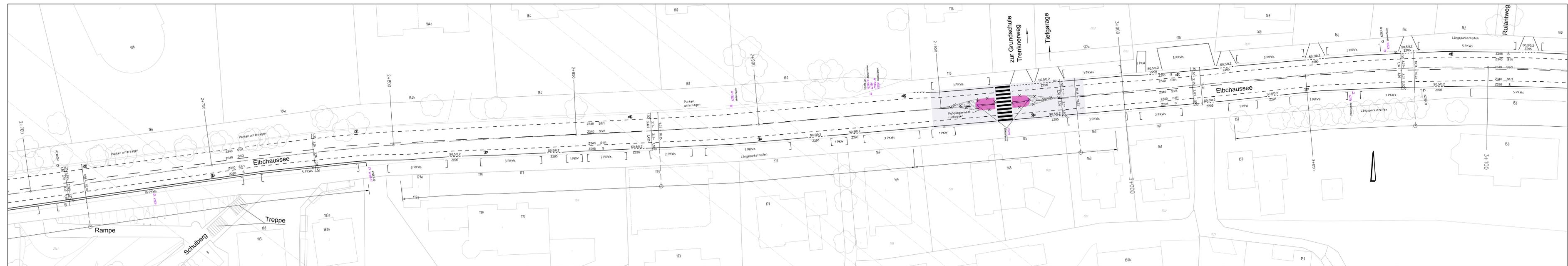
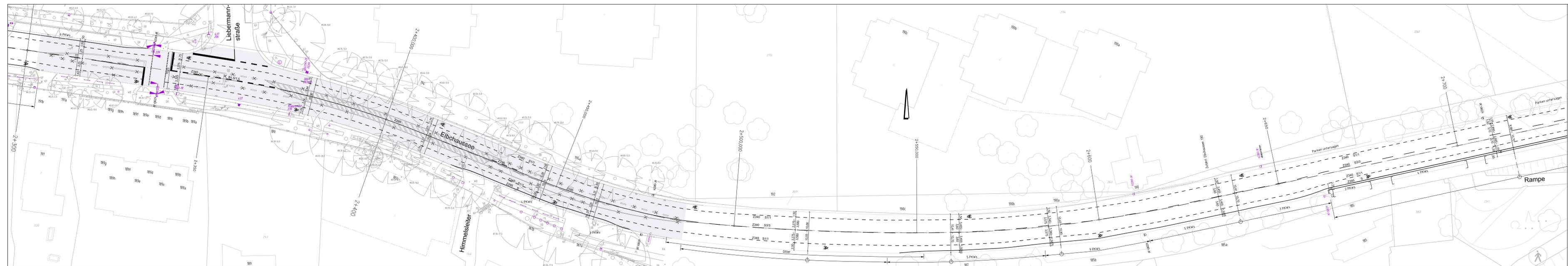
- Legende Bestand**
- Trümme
  - Verkehrszeichen
  - Absperthügel
  - Markierung
  - Poller
  - Baum (nicht eingemessen / eingemessen)
- Legende Planung**
- Bauteil entfernen / demontieren / rückbauen
  - Hochbord mit Wasserlauf
  - Hochbord, abgesenktes Hochbord
  - Tiefbord
  - Trümme
  - Verkehrszeichen
  - Absperthügel
  - Markierung
  - Radfahrer - Piktogramm gem. RMS, Abstand 50 - 100 m
- FL** Gehweg, Platten aus Beton gem. ER2 (05/10), Anl. 1, Blatt 19 50x50x7cm, 50x75x7 cm, 50x25x7 cm
- BT** Radweg, Rote Pflastersteine aus Beton gem. ER2 (05/10), Anl. 1, Blatt 20 25x25x7cm, 25x12,5x7 cm, 25x37,5x7 cm
- BT** Sicherheitsstreifen, Pflastersteine aus Beton gem. ER2 (05/10), Anl. 1, Blatt 22 25x25x7cm
- Vollausbau gem. ER 1, (02/13), Anl. 1, Zeile A, Bk 10 Oberbau gemäß Baubeschreibung herstellen, Deckschicht 3,5 cm SMA, aufgeteilt
- ABUSMA** Erneuerung der Deck- und Binderschicht gem. ER1 (02/13), Anl. 1, Zeile A, Bk 10 12 cm Füllschicht, 8,5 cm Asphaltbinder AC 16 B Hmb, einbauen 3,5 cm Splittmalkasphalt SMA 8 Hmb, SV einbauen
- SMA** Erneuerung der Deckschicht gem. ER1 (02/13), Anl. 1, Zeile A, Bk 10 4,0 cm Füllschicht, 4,0 cm Splittmalkasphalt SMA 8 Hmb, SV einbauen
- BN** gepl. Busverkehrsfläche - Beton
- GA** gepl. Gussasphaltfläche

**URBAN**  
Ingenieureteam

Lübecker Strasse 1  
22087 Hamburg  
Tel: 040 / 450 171 - 0  
Fax: 040 / 410 08 13  
e-mail: mail@urban-ingenieur.de

3997 Datum 17.03.2014  
bearbeitet 17.03.2014  
gezeichnet 17.03.2014  
verfasst: Specht

Inhalt	Änderungen und Ergänzungen	Bestand	Fracht	gepr.	Datum
<p><b>Freie und Hansestadt Hamburg</b> Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Straßen Fachbereich S2</p>					
Baumaßnahme:	<b>Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs</b>			Datum: - S 2 -	
Tafelnummer:	<b>Elbchaussee von Hohenollerling bis Teufelsbrück, Schutzstreifen</b>			Datum: - S 2 -	
PSP-Nr.:	<b>11688</b>			Datum: - S 2 -	
Planname:	<b>Lageplan</b>			Datum: - S 2 -	
Zustimmung:	<b>14-11688-04-02</b>			Datum: - S 2 -	
Genehmigt: - LS -	Mastaba: <b>1:250</b>			Datum: - LS R -	
Datum:	Zugeweisen: - S 20 -			Datum:	



- Legende Bestand**
- Trümme
  - Verkehrszeichen
  - Absperrbügel
  - Markierung
  - Poller
  - Baum (nicht eingemessen / eingemessen)

- Legende Planung**
- × × Bauteil entfernen / demontieren / rückbauen
  - Hochbord mit Wasserlauf
  - Hochbord, abgesenktes Hochbord
  - Tiefbord
  - Trümme
  - Verkehrszeichen
  - Absperrbügel
  - Markierung
  - Radfahrer - Piktogramm gem. RMS, Abstand 50 - 100 m

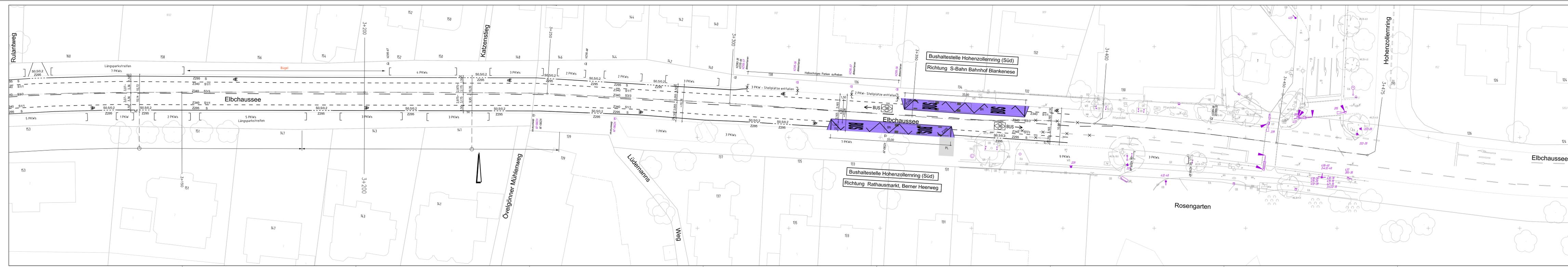
- PL Gehweg, Platten aus Beton gem. ERZ (05/10), Anl. 1, Blatt 19 50x50x7cm, 50x75x7 cm, 50x25x7 cm
- BT Radweg, Rote Pflastersteine aus Beton gem. ERZ (05/10), Anl. 1, Blatt 20 25x25x7cm, 25x12,5x7 cm, 25x37,5x7 cm
- BT Sicherheitsstreifen, Pflastersteine aus Beton gem. ERZ (05/10), Anl. 1, Blatt 22 25x25x7cm
- Vollausbau gem. ER 1 (02/13), Anl. 1, Zeile A, Bk 10 Oberbau gemäß Baubeschreibung herstellen, Deckschicht 3,5 cm SMA, aufgeschütt
- ABUSMA Erneuerung der Deck- und Binderschicht gem. ER1 (02/13), Anl. 1, Zeile A, Bk 10 12 cm fräsen, 8,5 cm Asphaltbinder AC 16 B Hmb, einbauen 3,5 cm Splittmalkasphalt SMA 8 Hmb, SV einbauen

- SMA Erneuerung der Deckschicht gem. ER1 (02/13), Anl. 1, Zeile A, Bk 10 4,0 cm fräsen, 4,0 cm Splittmalkasphalt SMA 8 Hmb, SV einbauen
- BN gepl. Buerverkehrsfläche - Beton
- GA gepl. Gussasphaltfläche

URBAN Ingenieurteam		Lübecker Straße 1 22087 Hamburg Tel: 040 / 450 171-0 Fax: 040 / 410 68 13 e-mail: mail@urban-ing-team.de	
3997	Datum	17.03.2014	Zeichen
bestellt	17.03.2014	Hofmann	
geprüft	17.03.2014	Specht	
verfasst			

Inhalt	Änderungen und Ergänzungen	Beurteilt	Führt gen.	Datum

<b>Freie und Hansestadt Hamburg</b> Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Straßen Fachbereich S2		3997 Datum 17.03.2014
<b>Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs</b> <b>Elbchaussee von Hohenzollerndamm bis Teufelsbrück, Schutzstreifen</b>		11688 Datum: Projektbeginn: Projektende: Projektstatus:
<b>Lageplan</b>		Datum: Projektbeginn: Projektende: Projektstatus:
Zeichnung: <b>14-11688-04-04</b>		Maßstab: <b>1:250</b>
Gezeichnet: - LS -		Geprüft: - S 20 - Datum:



- Legende Planung**
- ✕ ✕ Bauteil entfernen / demontieren / rückbauen
  - HB Hochbord mit Wasserlauf
  - WL Hochbord, abgesenktes Hochbord
  - TB Tiefbord
  - Trumme Trumme
  - Z2729 Verkehrszeichen
  - Absperrbügel
  - Markierung
  - S111 Markierung
  - Radfahrer - Piktogramm gem. RMS, Abstand 50 - 100 m
  - PL Gehweg, Platten aus Beton gem. ER2 (05/10), Anl. 1, Blatt 19 50x50x7cm, 50x75x7 cm, 50x25x7 cm
  - BT Radweg, Rote Pflastersteine aus Beton gem. ER2 (05/10), Anl. 1, Blatt 20 25x25x7cm, 25x12,5x7 cm, 25x37,5x7 cm
  - BT Sicherheitsstreifen, Pflastersteine aus Beton gem. ER2 (05/10), Anl. 1, Blatt 22 25x25x7cm
  - Vollausbau gem. ER 1, (02/13), Anl. 1, Zelle A, Bk 10 Oberbau gemäß Baubeschreibung herstellen, Deckschicht 3,5 cm SMA, aufgehtelt
  - ABUSMA Erneuerung der Deck- und Binderschicht gem. ER1 (02/13), Anl. 1, Zelle A, Bk 10 12 cm Fräsen, 5,5 cm Asphaltbinder AC 16 B Hmb, einbauen 3,5 cm Splittmatkaspahlt SMA 8 Hmb, SV einbauen
  - SMA Erneuerung der Deckschicht gem. ER1 (02/13), Anl. 1, Zelle A, Bk 10 4,0 cm Fräsen, 4,0 cm Splittmatkaspahlt SMA 8 Hmb, SV einbauen
  - BN gepl. Busverkehrsfläche - Beton
  - GA gepl. Gussasphaltfläche

- Legende Bestand**
- Trumme
  - Verkehrszeichen
  - Absperrbügel
  - Markierung
  - Poller
  - Baum (nicht eingemessen / eingemessen)

	Lübecker Strasse 1 22087 Hamburg Tel: 040 / 450 171 - 0 Fax: 040 / 410 68 13 e-mail: mail@urban-ing-team.de	3997	Datum	Zeichen
		bearbeitet	17.03.2014	Hofmann
		gezeichnet	17.03.2014	Specht
		geprüft		
		verfasst		

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet	Facht. ger.	Datum

		Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Geschäftsbereich Straßen Fachbereich SZ	
Baumaßnahme:	<b>Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs</b>	Bearbeiter:	- S 2 - Sachbearbeiter/n
Teilbaumaßnahme:	<b>Elbchaussee von Hohenzollerling bis Teufelsbrück, Schutzstreifen</b>	Datum:	
PGP-Nr.:	<b>11688</b>	Facht. geprüft:	- S 2 - Projektleiter/n
Planinhalt:	<b>Lageplan</b>	Datum:	
Zeichnungs-Nr.:	<b>14-11688-04-05</b>	Aufgestellt:	- S 2 - Projektleiter/n
Maßstab:	<b>1:250</b>	Datum:	
Genehmigt: - LS -	Zugestimmt: - S 20 -	Geprüft:	- LS/R -
Datum:	Datum:	Datum:	Datum: