

Baumaßnahme: **Grundinstandsetzung Elbchaussee**

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

ERLÄUTERUNGSBERICHT ZUR 2. VERSCHICKUNG

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation.....	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	3
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	5
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	5
3.1	Beschreibung des Bestandes	5
3.1.1	Fahrbahn	6
3.1.2	Nebenflächen	6
3.1.3	Verkehrsbelastung.....	6
3.1.4	Unfallzahlen.....	8
3.1.5	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	9
3.1.6	ÖPNV	9
3.1.7	Fußgänger- und Radverkehr	10
3.1.8	Barrierefreiheit	10
3.1.9	MIV	10
3.1.10	Öffentliche Beleuchtung.....	11
3.1.11	Straßenbegleitgrün	11
3.1.12	Ruhender Verkehr	11
3.1.13	Entwässerung.....	11
3.1.14	Ausstattung.....	11
3.1.15	Versorgungsleitungen.....	12
3.1.16	Bahnanlagen	12
3.1.17	Umweltverträglichkeit.....	12
3.1.18	Boden- / Asphaltgutachten	12
3.1.19	Grundwasser	13
3.1.20	Kampfmittel.....	13
3.1.21	Bauwerke.....	14
3.1.22	Sondernutzung	14

4	Variantenuntersuchung	15
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	18
5.1	Allgemeines	18
5.2	Einzelheiten der Planung	18
5.2.1	Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte	18
5.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	22
5.2.3	ÖPNV	23
5.2.4	Fußgänger- und Radverkehr	23
5.2.5	Barrierefreiheit	24
5.2.6	MIV	25
5.2.7	Öffentliche Beleuchtung.....	25
5.2.8	Straßenbegleitgrün	25
5.2.9	Ruhender Verkehr	26
5.2.10	Entwässerung	26
5.2.11	Ausstattung.....	26
5.2.12	Versorgungsleitungen.....	27
5.2.13	Bauwerke.....	27
5.2.14	Baustoffe / Aufbau	27
6	Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	29
6.1	Wirtschaftlichkeit.....	29
6.2	Finanzierung	30
7	Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme	30
7.1	Auswirkungen aus Emissionen	30
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	30
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld ..	31
7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	31
8	Grunderwerb.....	32

Anhang 1 – Baumbilanz

Anhang 2 –Parkraumbilanz

Anhang 3 – Konfliktpunkte Landschaftsplanung

1 Allgemeines

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

Die Einzelmaßnahme Grundinstandsetzung (GI) Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Palmaille wird in einem 1. Bauabschnitt in Kooperation mit den städtischen Bau- lastträgern Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg und Gasnetz Hamburg (InfraCrew) zwischen Manteuffelstraße und Parkstraße saniert.

Mit der Grundinstandsetzung der Elbchaussee sollen zudem Verbesserungen für alle Verkehrsarten in den Nebenflächen bzw. auf der Fahrbahn geschaffen werden.

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

Die Elbchaussee ist eine einbahnige, zweistreifige Hauptverkehrsstraße und hat eine wichtige Verbindungsfunktion für den motorisierten Verkehr und Radverkehr. Über diese Straße werden die Stadtteile Blankenese, Nienstedten, Othmarschen und Ottensen miteinander verbunden.

Der überplante Bereich befindet sich Stadtteil Nienstedten, teilweise auch im Stadtteil Othmarschen, im Bezirksamtsbereich Altona.

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

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

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaß- nahme

Im Planungsgebiet sind derzeit überwiegend keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Einzig im Abschnitt Teufelsbrück, von der Christian-F.-Hansen-Straße bis zur Pla- nungsgrenze hin ist ein Zweirichtungsradweg vorhanden. Abschnittsweise ist in der Elbchaussee das Radfahren auf dem Gehweg erlaubt. Alternativ kann der parallel zu Elbchaussee verlaufende Elbuferweg vom Radverkehr genutzt werden. Die in der Elb- chaussee vorhandene Radverkehrsinfrastruktur ist momentan nicht leistungsfähig und entspricht nicht der Radverkehrsstrategie Hamburgs. Die Radverkehrsstrategie Hamburgs sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und kom-

fortables Radfahren zu schaffen. In diesem Kontext sollen nun im Planungsgebiet entsprechende leistungsfähige und sichere Radverkehrsanlagen eingerichtet werden und somit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Der Verkehr soll insgesamt für alle Verkehrsteilnehmer besser geordnet werden.

Zudem befindet sich die Fahrbahn der Elbchaussee in diesem Planungsabschnitt in einem schlechten Zustand. Die Asphaltoberfläche ist geprägt durch Netzkrisse und Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische Ausbesserungen erzeugt werden. Dies wird durch die Untersuchungen an Bohrkernen belegt.

Des Weiteren ist im Fahrbahnbereich durch verschiedene Leitungsträger die Sanierung bzw. Erneuerung von zahlreichen Leitungen und Kabel geplant. Zum Beispiel werden durch die Sanierung der Trinkwassertransportleitung DN 850 durch Hamburg Wasser erhebliche Eingriffe, vor allem in Form von Aufgrabungen, in den vorhandenen Straßenoberbau vorgenommen. Dies wird den Straßenquerschnitt schwächen, weil die Gewölbewirkung des in weiten Abschnitten vorhandenen unterlagerten Granitpflasters aufgehoben wird.

Mit der Grundinstandsetzung der Elbchaussee soll sowohl die Radverkehrsinfrastruktur deutlich verbessert werden als auch sichere und leistungsfähige Verkehrsanlagen für alle anderen Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet fast ausschließlich innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien und innerhalb des Straßengrundstückes statt. Im Bereich von privaten Zwickelflächen, die bereits jetzt als öffentliche Straßenverkehrsfläche (Gehweg) genutzt werden, erfolgen Anpassungen an die neue Höhenlage mit gleichem Oberflächenmaterial. Die betreffenden Flächen sollen nach Möglichkeit angekauft werden.

Im Planungsbereich gilt für die anliegenden Flächen folgendes Planungsrecht:

Bebauungsplan	festgestellt am
Nienstedten 1	04.07.1966
Nienstedten 2	12.01.1970
Nienstedten 3	23.06.1965
Nienstedten 4	08.10.1965
Nienstedten 5	12.03.1965
Nienstedten 6	09.10.1964
Nienstedten 7	03.05.1965
Nienstedten 8	24.10.1966
Nienstedten 9	03.07.1967
Nienstedten 10	04.04.1979
Nienstedten 14	07.06.1995
Nienstedten 20	18.07.2001
Othmarschen 1	10.05.1963
Othmarschen 2	29.03.1963
Othmarschen 34	03.11.2010
Othmarschen 35	20.01.2015

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Der Planungsabschnitt beginnt im Westen am Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße und endet im Osten kurz vor der Parkstraße. Der Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße selbst ist nicht Bestandteil dieser Maßnahme. Er ist ein Teil der Maßnahme Ausbau Velouroute 1 und wird durch den Bezirk Altona durchgeführt.

Die Länge des überplanten Straßenabschnittes beträgt ca. 4.180 m.

3.1.1 Fahrbahn

Die Elbchaussee ist, außer im Bereich Teufelsbrück, 2-streifig ausgebaut und bituminös befestigt. Im Bereich Teufelsbrück (Christian-F.-Hansen-Straße bis kurz hinter der Baron-Voght-Straße) liegen zusätzliche Fahrstreifen zum Abbiegen und für Busse vor. Die Fahrbahnbreite der Elbchaussee variiert außerhalb Teufelsbrück zwischen rd. 6,80 m und 10,00 m.

3.1.2 Nebenflächen

Auf der Nordseite der Elbchaussee schließt bis zur Planungsgrenze ein Gehweg bzw. teilweise ein als Gehweg genutztes Hochbankett an die Fahrbahn an. Dieser weist eine Breite von rd. 0,60 m bis 3,70 m auf. Für die Befestigung wurde vorwiegend Grand verwendet. Teilbereiche wurden auch mit Betonsteinpflaster, Betongehwegplatten, Kleinpflaster oder einer bituminösen Deckschicht befestigt.

Auf der Südseite der Elbchaussee, zwischen Eichendorffstraße und Biesterfeldweg, schließen an die Fahrbahn Längsparkstände, befestigt mit Wabensteinpflaster, an. Zwischen den Längsparkständen und dem rd. 1,50 m bis 3,20 m breiten, mit Grand befestigten Gehweg befindet sich ein Grünstreifen mit Straßenbäumen. Im restlichen Bereich der Elbchaussee schließt bis Parkstraße auf der Südseite ein Gehweg mit Breiten zwischen rd. 1,50 m und 3,40 m an die Fahrbahn an. Dieser kann durch den Radfahrer mitgenutzt werden („Service-Lösung“). Für die Befestigung wurde vorwiegend Grand verwendet. Wenige Teilbereiche wurden auch mit Kleinpflaster, Betonsteinpflaster oder Betongehwegplatten befestigt. Im Bereich Teufelsbrück sind auf der Südseite der Elbchaussee bis zur Planungsgrenze hin getrennte Geh- und Radwege vorhanden. Der hier vorhandene Zweirichtungsradweg weist eine Breite von rd. 2,30 m bis 2,50 m auf. Für die Befestigung des Radweges wurde im Bereich der Platzfläche Betonsteinpflaster in der Farbe anthrazit verwendet. Außerhalb liegt im Radweg rotes Betonsteinpflaster. Für die Fußgängerbereiche im Bereich des Platzes wurden gelbliche bzw. sandfarbene Betonsteinpflastersteine mit Streifen aus Betonpflastersteine in der Farbe anthrazit kombiniert. Außerhalb des Platzes, im Bereich Elbuferweg bzw. Hans-Leip-Ufer ist der Gehwegbereich mit einer bituminösen Deckschicht befestigt. Östlich Teufelsbrück bis vor die Parkstraße ist nur auf der Südseite ein Gehweg angelegt. Diese weist Breiten von ca. 2,50 m auf. Bis zur Holztwiete ist er plattiert, dann bis zur Parkstraße lediglich mit Grand befestigt.

Die vorhandenen Grundstückzufahrten sind überwiegend mit Großpflaster befestigt.

3.1.3 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung wurde im Rahmen der Planung ermittelt. Bei Zählungen im Jahr 2019 betrug die ermittelte tägliche Kfz-Verkehrsstärke **im Querschnitt** zwischen

rd. 18.770 Kfz/24h und 23.910 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) zwischen rd. 2,0 % und 3,7 %.

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastung wurden die folgenden Abschnitte in betrachtet gezogen:

Abschnitt	von Knoten	bis Knoten
1	Elbchaussee / Schenefelder Landstraße Zählstelle: 7348	Sieberlingstraße / Elbchaussee Zählstelle: 7349
2	Sieberlingstraße / Elbchaussee Zählstelle: 7349	Christian-F.-Hansen-Str. / Elbchaussee Zählstelle: 6348
3	Christian-F.-Hansen-Str. / Elbchaussee Zählstelle: 6348	Baron-Voght-Straße / Elbchaussee Zählstelle: 6259
4	Baron-Voght-Straße / Elbchaussee Zählstelle: 6259	Holztwiete / Elbchaussee Zählstelle: 7350
5	Holztwiete / Elbchaussee Zählstelle: 7350	Parkstraße / Elbchaussee Zählstelle: 6349

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

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

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

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

Im Stadtgebiet Hamburgs sind an verschiedenen Hauptverkehrsstraßen Dauerzählstellen in Betrieb. Anhand der Messungen über 365 Tage im Jahr können die Jahres-

durchschnittswerte ermittelt werden sowie für jeden einzelnen Tag im Jahr die Abweichungen zu diesem Durchschnittswert (Wochentags- und Jahresgangfaktoren). Im Zuge der erneuten Plausibilitätsprüfung ergab sich, dass der Zählmonat keine auffälligen Differenzen im Vergleich zu anderen Monaten aufweist.

3.1.4 Unfallzahlen

Die vorliegenden Daten der Verkehrsunfall(VU)auswertung der Elbchaussee stammen aus dem Zeitraum vom 01.01.2015 bis 31.12.2017. Betrachtet wurde hier die Elbchaussee zwischen Manteuffelstraße und Max-Brauer-Allee. Die Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße und Elbchaussee / Max-Brauer-Allee wurden bei der VU-Auswertung nicht berücksichtigt.

Gemäß VU-auswertung ereigneten sich auf der Elbchaussee in diesem Zeitraum 558 Verkehrsunfälle. Davon entfallen 427 Unfälle in die Unfälle der Kategorie 5 (Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berauschender Mittel) und 96 Unfälle in die Kategorie 3 (Unfall mit Leichtverletzten). 14 Unfälle gab es mit Schwerverletzten (Kategorie 2) und 21 Unfälle mit schwerem Sachschaden (Kategorie 4). Es gab keinen Unfall mit getöteten Personen (Kategorie 1).

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

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

Die folgenden Bereiche wurden im 1. Bauabschnitt der Elbchaussee (Manteuffelstraße bis Parkstraße) als Unfallhäufungsstellen (UHS) registriert:

- Bereich zwischen In de Boost und Eichendorffstraße
- Knoten Elbchaussee / Sieberlingstraße
- Knoten Elbchaussee / Holztierte

Zudem sind folgende Knoten bzw. Bereiche durch eine Vielzahl von Auffahrunfällen auffällig:

- Elbchaussee / Stauffenbergstraße
- Elbchaussee / Hasselmannstraße
- Elbchaussee westlich der Christian-F.-Hansen-Straße
- Elbchaussee / Baron-Voght-Straße
- Elbchaussee / Hans-Leip-Ufer

3.1.5 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich folgende Einmündungen bzw. Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen (LSA):

- Knoten Elbchaussee / Manteuffelstraße / Schenefelder Landstraße
- Einmündung Elbchaussee Sieberlingstraße
- Einmündung Elbchaussee / Christian-F.-Hansen-Straße
- Knoten Elbchaussee / Baron-Voght-Straße

Darüber hinaus befinden sich in diesem Abschnitt folgende Einmündungen ohne Signalisierung:

- Einmündung Elbchaussee / Stauffenbergstraße
- Einmündung Elbchaussee / Eichendorffstraße
- Einmündung Elbchaussee / Winkelmannstraße
- Einmündung Elbchaussee / Biesterfeldweg
- Einmündung Elbchaussee / Hasselmannstraße

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

3.1.6 ÖPNV

Im 1. Bauabschnitt der Elbchaussee verkehren folgenden Buslinien:

- Buslinie 36 (Blankenese – Farmsen/Berne)
- Buslinie 111 (Teufelsbrück - Hafencity)
- Buslinie 286 (Falkenstein – Othmarschen)
- Buslinie 392 (Teufelsbrück – Ohlsdorf)
- Buslinie E86 (Teufelsbrück, Fähre – Bahnhof Altona)
- Buslinie 21 (Klein Flottbek – Niendorf Nord bis Knotenpunkt Baron Voght-Straße)

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

In der Elbchaussee befinden sich folgende Bushaltestellen:

- Haltestelle Winkelmannstraße - Busbucht Fahrtrichtung stadteinwärts, Bushaltestelle am Fahrbahnrand Fahrtrichtung stadtauswärts
- Haltestelle Sieberlingstraße - Busbucht beidseitig
- Haltestelle Elbschloßstraße (Seegerichtshof) - Busbucht beidseitig
- Haltestelle Teufelsbrück (Fähre) - Busbucht beidseitig
- Haltestelle Holztierte - Buskap Fahrtrichtung stadteinwärts, Busbucht Fstadtauswärts

3.1.7 Fußgänger- und Radverkehr

Der Fußgängerverkehr wird hauptsächlich auf den südlichen Nebenflächen geführt. Eine Führung der Fußgänger auf den nördlichen Nebenflächen ist nur in Teilbereiche des Planungsabschnittes möglich, da diese teilweise sehr geringe Breiten aufweisen.

Der Radverkehr wird bis Teufelsbrück auf den südlichen Nebenflächen geführt. Eine Benutzungspflicht besteht für den Radfahrer jedoch nicht. Der südliche Gehweg ist als Gehweg mit Radfahrer frei ("Servicelösung") beschildert. Der Radverkehr kann somit auch auf der Fahrbahn, im Mischverkehr verlaufen.

Im Bereich Teufelsbrück wird der Radverkehr in den südlichen Nebenflächen auf einem Zweirichtungsradweg geführt.

Ab Teufelsbrück bis zur Parkstraße wird der Radverkehr auf den südlichen Nebenflächen geführt. Eine Benutzungspflicht besteht für den Radfahrer jedoch nicht. Der südliche Gehweg ist als Gehweg mit Radfahrer frei ("Servicelösung") beschildert. Der Radverkehr kann somit auch auf der Fahrbahn, im Mischverkehr verlaufen.

3.1.8 Barrierefreiheit

Im Planungsgebiet sind die gemäß ReStra geforderten Einrichtungen zur barrierefreien Gestaltung der Verkehrsanlagen (Bodenindikatoren, Busborde etc.) bisher nicht vorhanden.

3.1.9 MIV

Die Elbchaussee weist jeweils einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf. Die Fahrstreifen sind bituminös befestigt. Die vorhandenen Fahrstreifenbreiten liegen zwischen 3,10 m und 5,10 m.

3.1.10 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich im Planungsgebiet in den südlichen Nebenflächen und erfolgt über Langfeldleuchten an Auslegermasten. Im Bereich Teufelsbrück, im Bereich der Bushaltestelle Teufelsbrück (Fähre) sind zusätzlich zwei Leuchten auf den nördlichen Nebenflächen angeordnet.

3.1.11 Straßenbegleitgrün

Straßenbegleitgrün ist im gesamten Planungsgebiet auf beiden Seiten der Elbchaussee vorhanden (siehe auch Anhang 1 zum Erläuterungsbericht - Baumbilanz).

Die größte Anzahl der Bäume befindet sich außerhalb des Straßengrundstückes, auf privaten Grundstücksflächen. Die Bäume innerhalb des Straßengrundstückes weisen Stammumfänge zwischen ca. 0,10 m und ca. 1,50 m auf und sind in den Nebenflächen angeordnet.

3.1.12 Ruhender Verkehr

Im überplanten Bereich befinden sich insgesamt 26 Stellplätze in Form von Längsparkstreifen (siehe auch Anhang 2 zum Erläuterungsbericht - Parkraumbilanz).

Die Befestigung der Parkplätze variiert. Sie sind teils mit Asphalt, teils mit Granitkleinpflaster und größtenteils mit Wabensteinpflaster befestigt.

Auf Höhe der Hausnummer 403, Bereich Hotel Louis C. Jacob, sind die Stellplätze als Lade- und Lieferzone ausgewiesen.

Die Stellplätze gegenüber der Hausnummer 322a bis 322c sind als Taxiparkstände und als Behindertenstellplatz ausgewiesen.

3.1.13 Entwässerung

Die Entwässerung der Elbchaussee erfolgt beidseitig über am Fahrbahnrand vorhandene Trummen mit Vorflut zu dem vorhandenen Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

3.1.14 Ausstattung

Entlang der Elbchaussee sind über die Gesamtlänge des Planungsgebietes in den Nebenflächen zahlreiche Ausstattungsgegenstände, wie zum Beispiel Poller, Verkehrszeichen, Markierung, Fahnenmaste, Schutzgitter, Infotafel, Werbeuhr und Fahrgastunterstände vorhanden.

3.1.15 Versorgungsleitungen

Im Planungsgebiet verlaufen im Untergrund die Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Hamburg Wasser
- Stromnetz Hamburg GmbH
- Gasnetz Hamburg GmbH
- Dataport
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Hamburger Verkehrsanlagen

Es wurde im Rahmen der Planung eine Leitungsanfrage durchgeführt und ein Leitungsbestandsplan erstellt.

3.1.16 Bahnanlagen

Im Planungsbereich befinden sich keine aktiven Bahnanlagen sowie historische Gleisanlagen.

3.1.17 Umweltverträglichkeit

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

Bei der Planung sollen wesentliche Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand weitestgehend vermieden werden. Es ist vorgesehen jegliche Arbeiten im Wurzelbereich der Bäume baumpflegerisch zu begleiten.

3.1.18 Boden- / Asphaltgutachten

Für den Bauabschnitt der Elbchaussee liegt das Boden- und Asphaltgutachten „Prüfbericht-Nr.: 1/3495/2017“ vom 10.10.2017 von der Fa. HNL Ingenieur- und Prüfgesellschaft mbH vor.

Im Zuge der Erstellung des Gutachtens wurden insgesamt 23 Bohrkerne der gebundenen Straßenschichten entnommen und untersucht. Proben der ungebundenen Schichten wurden nur stichprobenartig an 5 Entnahmestellen entnommen.

Die Proben wurden nach quantitativen Pechgehaltsuntersuchungen zum größten Teil als pechfrei eingestuft. Lediglich an Bohrkern Nr. 4 (Höhe Elbchaussee Hausnummer

480, Fahrstreifen stadtauswärts) wurde eine PAK-Belastung festgestellt. Dieses Material ist damit als pechhaltiges Material einzustufen und muss entsorgt werden.

Gemäß Gutachten kann davon ausgegangen werden, dass in großen Abschnitten noch das alte Klein- und Großsteinpflaster vorhanden ist.

3.1.19 Grundwasser

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

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

3.1.20 Kampfmittel

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

Gemäß der Stellungnahme besteht in einigen Planungsabschnitten der Verdacht auf Bombenblindgänger und Verdacht auf vergrabene Kampfmittel.

In folgenden Bereichen besteht ein allgemeiner Hinweis auf Bombenblindgängerverdacht:

- im Bereich zwischen Hausnummer 472 und Stauffenbergstraße, in den südlichen Fahrbahn-/ Nebenflächen
- Bereich Teufelsbrück Platz auf dem Flurstück 1060, in der Platzfläche

Verdacht auf vergrabene Kampfmittel besteht in folgenden Bereichen:

- Panzergraben im Bereich zwischen Hausnummer 366 und 368, gesamte Breite des Straßenflurstückes
- Panzergraben im Bereich der Buswendeanlage Teufelsbrück
- im Bereich Teufelsbrück zwischen Flurstück 327 und 771, in Busfahrbahn- und -wartefläche

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

3.1.21 Bauwerke

Im Planungsbereich befinden sich gemäß Geoportal folgende Bauwerke:

- BW 1457 Fußgängerunterführung Elbchaussee

3.1.22 Sondernutzung

Im Planungsbereich wurde die Sondernutzung noch nicht abgefragt. Wir bitten die Bezirke im Zuge dieser Zweitverschickung um Angaben zu eventuell vorhandenen Sondernutzungen im Planungsgebiet.

Es befinden sich im Planungsbereich Werbeträger, die auf Grund der sich verändernden Bordgeometrien umgesetzt werden müssen.

Die Betreiber der Ver- und Entsorgungsleitungen sind in die Planung mit eingebunden.

4 Variantenuntersuchung

Im Zuge der Vorplanung wurde eine eingehende Variantenuntersuchung durchgeführt. Die Varianten wurden mit dem PK, VD und BWVI abgestimmt. Die Varianten bezogen sich dabei im Wesentlichen auf die Führung des Radverkehrs.

Diese Varianten wurden weiterentwickelt und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung von Mai 2018 bis Oktober 2018 sowohl in einer Online-Beteiligung als auch in zwei Abendveranstaltungen vorgestellt und zur Diskussion gestellt.

Untersucht, vorgestellt und diskutiert wurden hier für den 1. Bauabschnitt verschiedene Führungsformen für den Radverkehr:

- Variante 1: Schutzstreifen, beidseitig
- Variante 2: Radfahrstreifen nördlich, Radverkehr stadteinwärts über Elberadweg, südlicher Gehweg „Servicelösung“ (Radfahrer frei)

Zu den o.g. Varianten wurde dann in der weiteren Planung weitere mögliche Ausbauvarianten aufgetragen, vorgestellt und diskutiert:

- Variante 3: Schutzstreifen nördlich, südliche Nebenfläche bestehend aus Radweg und Gehweg
- Variante 4: Schutzstreifen nördlich, südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen, Radweg und Gehweg

Aus den o. g. Varianten wurden dann in gemeinsamer Abstimmung mit dem PK, VD und BWVI für die einzelnen Abschnitte folgende Ausbauquerschnitte für die 1. Verschickung festgelegt:

- Vorzugsvariante Manteuffelstraße bis Teufelbrück
Schutzstreifen nördlich,
südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen,
Gehweg „Service-Lösung“- Radfahrer frei
- Vorzugsvariante - Teufelbrück bis Parkstraße
Schutzstreifen beidseitig
(Breite bergauf = 1,75 m, Breite bergab = 1,50 m)

Die im Abschnitt Manteuffelstraße bis Teufelsbrück als Vorzugsvariante festgelegte „Service-Lösung“ im Bereich der südlichen Nebenflächen wurde von allen in der Abstimmung Beteiligten als „Alternativ- bzw. Kompromisslösung“ angesehen, da eine separate Radverkehrsanlage aufgrund der vorhandenen Straßengebietsgrenze und damit beengten Platzverhältnisse nicht möglich ist.

Mit den o.g. Vorzugsvarianten wurde dann die Planung der 1. Verschickung entwickelt und verschickt.

Im Laufe des Verfahrens stellte sich heraus, dass die erarbeiteten Vorzugsvarianten der 1. Verschickung nicht genehmigungs- bzw. anordnungsfähig sind. Im Bereich Teufelsbrück bis Parkstraße erwies sich die Führungsform auf den Schutzstreifen als nicht genehmigungsfähig. In diesem Abschnitt sind für ein Schutzstreifen die Verkehrszahlen zu hoch. Im Bereich Manteuffelstraße bis Teufelsbrück konnte vor allem aufgrund der Fahrstreifenbreiten keine Genehmigung erfolgen. Daraufhin wurden unter Hinzuziehung von der BIS weitere Abstimmungsgespräche geführt und sich einvernehmlich auf die folgenden Varianten/Querschnitte geeinigt:

- Bereich Manteuffelstraße bis Hasselmannstraße

Schutzstreifen nördlich,
südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen
und Gehweg

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

Radfahrer im Mischverkehr
südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen
und Gehweg

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

Schutzstreifen beidseitig
südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen
und Gehweg

- Bereich östlich bis Holztierte

Radfahrstreifen südlich
südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen
und Gehweg

- Bereich Holztwiete bis Parkstraße

Radfahrstreifen nördlich

südliche Nebenfläche bestehend aus Sicherheitstrennstreifen
und Gehweg

Im Bereich östlich Teufelsbrück bis Parkstraße ist eine Führung auf getrennten Radwegen aufgrund des engen Straßenraumes nicht möglich. Dafür wäre durchgehend Grunderwerb auf einer Straßenseite notwendig, welcher aufgrund der sehr hochwertigen Grundstücksgestaltung als aussichtslos verworfen wurde. Daher verblieb als einzige Lösung in der nach der ersten Verschickung durchgeführten Abstimmung die o. g. Varianten mit alternierenden Radfahrstreifen.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

5.1 Allgemeines

Die Fahrbahnen und Nebenanlagen der Elbchaussee werden grundhaft instandgesetzt.

Der Radverkehr wird neu geordnet. Auf der Nordseite wird der Radverkehr überwiegend auf einem Schutzstreifen, im Bereich Teufelsbrück auf einem Radfahrstreifen und auf der Südseite im Mischverkehr oder auf einen Schutzstreifen geführt. Ab Teufelsbrück werden in Richtung Osten alternierende Radfahrstreifen angelegt. Im Bereich Fußgängerquerung Jenischpark wird bergauf in Richtung Rathaus ein Radfahrstreifen angelegt. Bergab fährt der Radfahrer im Mischverkehr. Im Knoten Holztierte wechselt der Radfahrstreifen auf die nördliche Seite und verläuft so bis vor den Knoten Parkstraße.

Die Bushaltestellen werden soweit möglich ReStra - gerecht neu hergestellt.

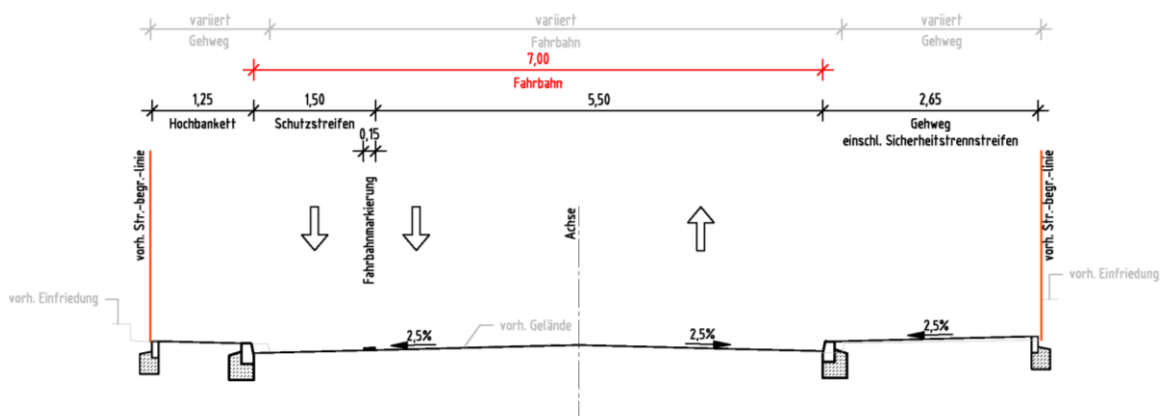
5.2 Einzelheiten der Planung

5.2.1 Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte

Im Planungsgebiet werden für den Straßenraum folgende Querschnitte definiert:

Station 0+000 bis 0+880 Bereich Manteuffelstraße bis Eichendorffstraße

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



Die Kernfahrbahn wird in einer Breite von 5,50 m ohne Mittelmarkierung vorgesehen. An der Fahrbahn schließt auf der Nordseite (stadtauswärts) ein 1,50 m breiter Schutzstreifen an. Das an den Schutzstreifen angrenzende Hochbankett ist 1,25 m breit. Auf der Südseite schließt an der Fahrbahn eine 2,65 m breite Nebenfläche an. Die südliche Nebenfläche beinhaltet ein 2,00 m breiten Gehweg und einen 0,65 m breiten Si-

cherheitstrennstreifen. Im Bereich von Engstellen, wie z. B. Bäumen, Mauern etc. ergeben sich für den Gehweg geringere Breiten.

Station 0+880 bis 1+080
Bereich Eichendorffstraße bis hinter Winckelmannstraße

Verkehrsbelastung analog vorherigem Abschnitt

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

Station 1+080 bis 1+620
Bereich hinter Winckelmannstraße bis Hasselmannstraße

Verkehrsbelastung und Querschnittsgestaltung analog Bereich Manteuffelstraße bis Eichendorffstraße (Station 0+000 bis 0+880).

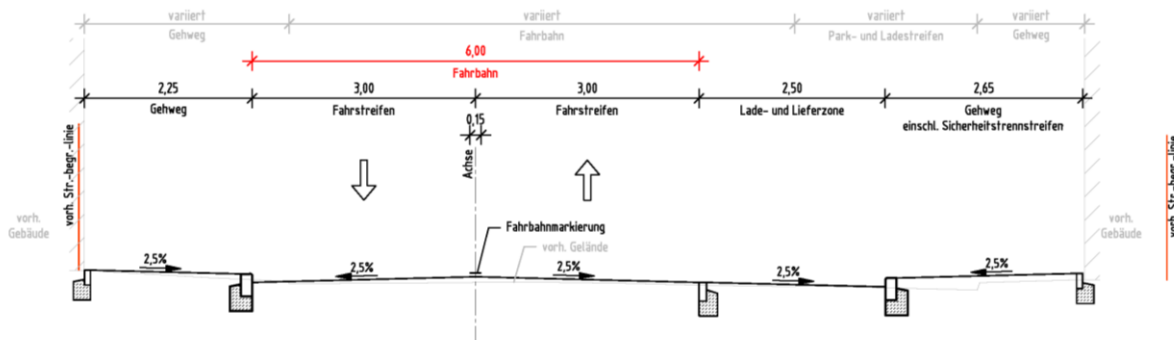
Station 1+620 bis 1+900
Bereich Hasselmannstraße bis hinter Sieberlingstraße

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

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

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

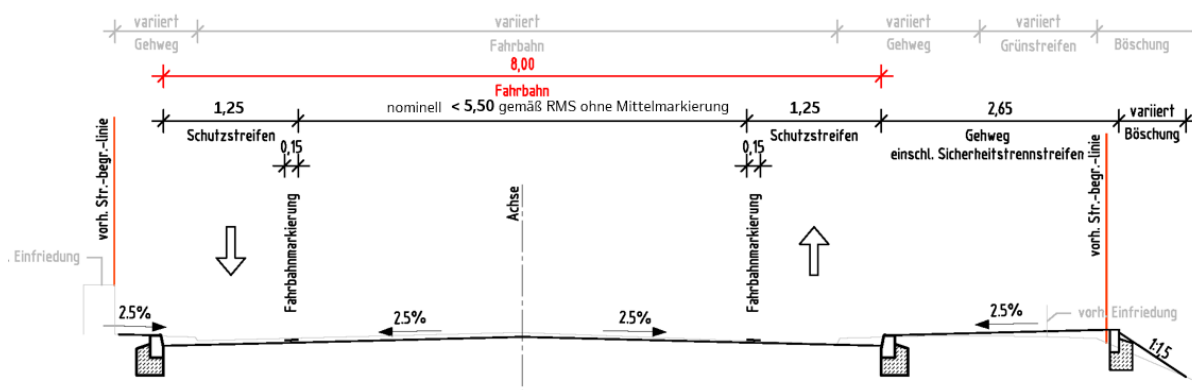
Für den Bereich Hotel Louis C. Jacob ergibt sich aufgrund des begrenzten Straßenraumes und der in diesem Bereich zu erhaltene Lade- und Lieferzone folgender Querschnitt:



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

Station 1+900 bis 2+840
Bereich hinter Sieberlingstraße bis Christian-F.-Hansen-Straße

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



Die Kernfahrbahn wird in einer Breite von 5,50 m ohne Mittelmarkierung vorgesehen. An der Fahrbahn schließt auf der Nordseite (stadtauswärts) ein 1,25 m breiter Schutzstreifen an. Das an den Schutzstreifen angrenzende Hochbankett ist 0,50 m breit. Auf der Südseite schließt an der Fahrbahn ein 1,25 m breiter Schutzstreifen an. Die sich hier anschließende Nebenfläche beinhaltet ein 2,00 m breiten Gehweg und einen 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen.

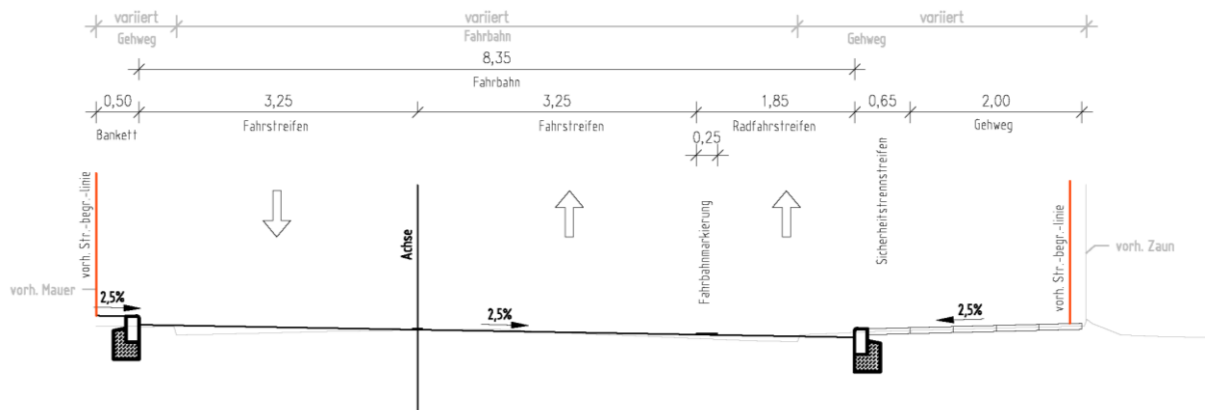
Station 2+840 bis 3+410
Bereich Christian-F.-Hansen-Straße bis hinter Baron-Voght-Straße
(Teufelsbrück)

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

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

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

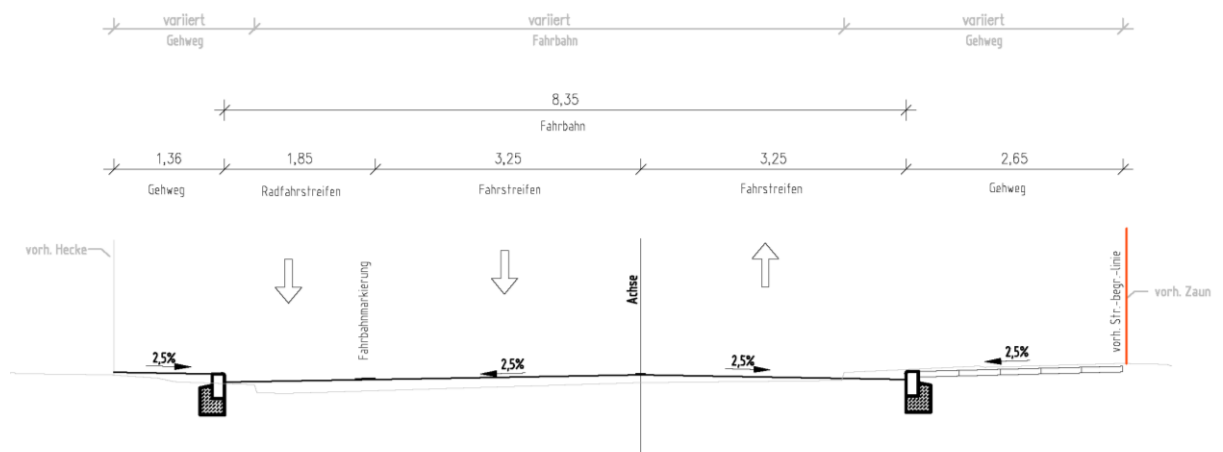
Kfz-Verkehr Spitzenstunde (variierend): 1.906 – 1.922 Kfz/h
Schwerverkehr am Tag: 821 – 946 Fzg



Aufgrund der deutlich höheren Verkehrszahlen (Schwerverkehrsanteil fast 1.000 Kfz pro Tag) als in den anderen Abschnitten beträgt die Fahrstreifenbreite je Fahrtrichtung 3,25 m. Die beiden Fahrstreifen werden durch eine durchgezogene Mittelmarkierung getrennt. Das daraus resultierende Überholverbot wird im Zuge der Einführung der neuen StVO mit dem Verkehrszeichen Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Kraftträder mit Beiwagen verdeutlicht. Auf der Südseite (bergauf) schließt an den Fahrstreifen ein 1,85 m breiter Radfahrstreifen an. Die sich hier anschließende Nebenfläche beinhaltet ein 2,00 m breites Gehweg und einen 0,65 m breiten Sicherheitsstrennstreifen. An der Nordseite schließt an den Fahrstreifen (Mischverkehr) ein 0,50 m breites Hochbankett an.

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

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



Auch hier beträgt aufgrund der deutlich höheren Verkehrszahlen (siehe oben) die Fahrstreifenbreite 3,25 m. Getrennt werden beide Fahrstreifen analog zum vorherigen Abschnitt durch eine durchgezogene Mittelmarkierung mit einem daraus resultierende Überholverbot. Auf der Südseite schließt an den Fahrstreifen (Mischverkehr) ein 2,65 m breiter Gehweg einschl. Sicherheitstrennstreifen an.

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

5.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Knotenpunkte

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

Lichtsignalanlagen

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

Die vorhandenen Fußgängerüberwege werden aufgrund der für Fußgängerüberwege zu hohen Verkehrsstärken durch Fußgängerlichtsignalanlagen (FLSA) ersetzt. Die hierfür notwendigen Fußgängerkehrszahlen befinden sich in der Auswertung und werden nach Abschluss der Auswertung für die Anordnung nachgereicht. Die folgenden vorhandenen Fußgängerüberwege sind betroffen

- Fußgängerüberweg Stauffenbergstraße
- Fußgängerüberweg zwischen In de Bost und Eichendorffstraße mit Verlegung an den Knoten Eichendorffstraße / Elbchaussee
- Fußgängerüberweg Winckelmannstraße

- Fußgängerüberweg hinter der Hasselmannstraße mit Verlegung an den Knoten Hasselmannstraße / Elbchaussee
- Fußgängerüberweg zum Jenischpark (zwischen Baron-Voght-Straße und Holztwiete)
- Fußgängerüberweg Holztwiete

5.2.3 ÖPNV

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

Die folgenden Bushaltestellen werden als Bushaltestelle am Fahrbahnrand ausgebildet:

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

Die Fahrtrichtung stadtauswärts der Haltestelle Sieberlingstraße wird wie im Bestand als Busbucht ausgestaltet. Auch die Bushaltestellen im Bereich Teufelsbrück (Haltestelle Teufelsbrück, Fähre - beidseitig) werden wie im Bestand, vor allem aufgrund des enormen Fahrgastaufkommens durch Airbus-Mitarbeiter, als Busbucht ausgebildet.

Während der Baumaßnahme werden im Baufeld von der Hamburger Hochbahn entsprechende Ersatzhaltestellen eingerichtet und angefahren.

5.2.4 Fußgänger- und Radverkehr

Fußgängerverkehr

Die Fußgänger werden auf der Südseite der Elbchaussee auf einem mindestens 2,65 m breiten barrierefreien Gehweg geführt.

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

Bei Breiten im Bereich von 0,5 m soll durch bauliche Elemente die Nutzung des Banketts unterbunden werden. Diese werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Radverkehr

Für den Radfahrer in Fahrtrichtung stadtauswärts ergeben sich von der Parkstraße bis Manteuffelstraße folgende Führungsformen:

- ca. 350 m Radfahrstreifen
- ca. 420 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke mit Überholverbot)
- ca. 570 m Radfahrstreifen
- ca. 940 m Schutzstreifen
- ca. 280 m Mischverkehr (Tempo 30-Strecke)
- ca. 1.620 m Schutzstreifen

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

- ca. 880 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke)
- ca. 200 m Schutzstreifen
- ca. 540 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke)
- ca. 280 m Mischverkehr (Tempo 30-Strecke)
- ca. 940 m Schutzstreifen
- ca. 570 m Mischverkehr bzw. Radweg
- ca. 420 m Radfahrstreifen
- ca. 350 m Mischverkehr (Tempo 50-Strecke mit Überholverbot)

Es wird geprüft, ob und in welchen Bereichen die Schutzstreifen in Rot markiert werden.

5.2.5 Barrierefreiheit

Im beplanten Straßenzug ist generell die Umsetzung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit nach ReStra vorgesehen.

An den Knotenpunkten bzw. Einmündungen werden an den Querungen grundsätzlich Bodenindikatoren vorgesehen. Die Querungen werden gem. H BVA / ReStra mit taktilen Elementen für gesicherte bzw. ungesicherte Querungsstellen versehen. Die Bordkantenhöhe im Bereich des Richtungsfeldes für sehbehinderte Personen wird auf 6 cm angehoben. Im Bereich des Sperrfeldes wird die Bordkante auf 0 cm für mobilitätseingeschränkte Personen abgesenkt. Zum Auffinden sind Aufmerksamkeitsstreifen vorgesehen.

Die Bushaltestellen werden mit Sonderborden und einem Kantenvorstand von 18 cm ausgestattet, sodass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher und bequem ein- und aussteigen können. Alle Haltestellen erhalten Bodenindikatoren für Auffindestreifen und Einstiegsfeld und bei Mehrfachhaltestellen auch Leitstreifen. Im

Haltestellenbereich, insbesondere in den Ein- und Ausstiegsbereichen, wird soweit möglich auf Einbauten verzichtet. Im Bereich der zweiten Tür der Busse wird ein Einstiegsfeld für Rollstuhlfahrer freigehalten.

Die Querneigungen der Nebenflächen werden mit maximal 3 % angelegt.

Die Lichtsignalanlagen werden mit Blindensignalen ausgestattet.

5.2.6 MIV

Die Elbchaussee wird im Planungsabschnitt durchgehend zweistreifig ausgebaut. Alle vorhandenen Fahrbeziehungen bleiben erhalten. Die Fahrstreifenführung des motorisierten Verkehrs bleibt wie im Bestand erhalten. Änderungen erfolgen in den Fahrstreifenbreiten. Die geplanten Fahrstreifenbreiten betragen zwischen 2,75 m (ohne Mittelmarkierung) und 3,25 m, die Abbiege- und Busfahrstreifen liegen zwischen 3,00 und 3,75 m. Als Einfassung der Fahrbahnen werden Borde aus Naturstein vorgesehen. Die im Bestand vorhandenen Hochbordsteine aus Naturstein werden möglichst wiederverwendet. Nicht zur Wiederverwendung geeignete Bordsteine werden ersetzt.

5.2.7 Öffentliche Beleuchtung

Es werden zum Teil Anpassungen an den Standorten der Lichtmaste aufgrund der baulichen Eingriffe und der zu versetzenden Bordkanten erforderlich.

Insgesamt sind 15 Beleuchtungsmasten zu versetzen.

Eine Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) erfolgt im Zuge der weiteren Planung.

5.2.8 Straßenbegleitgrün

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

Die vorliegende Planung wird durch Landschaftsarchitekten sowie Baumgutachter begleitet. Die Begutachtung bzw. Untersuchung des Baumbestandes im Planungsabschnitt ist bis zum heutigen Kenntnisstand noch nicht vollständig erfolgt.

Die derzeitigen Arbeitsergebnisse (siehe auch Anhang 3 zum Erläuterungsbericht - Konfliktpunkte Landschaftsplanung) sowie die endgültigen Untersuchungsergebnisse fließen in die weitere Planung ein.

Im Zuge der weiteren Planung erfolgen im Planungsbereich weitere baumpflegerische Untersuchungen. Zudem sind für die kritischen Bereiche bauliche Alternativen noch in der Untersuchung.

Beachtet wird, dass die zu erhaltenden Bäume und ihre Baumwurzeln mit baumpflegerischen Maßnahmen geschützt werden und im wurzelnahen Bereich gegebenenfalls Sonderbauten berücksichtigt werden, um den Baumbestand nicht zu beschädigen. Eine ökologische Begleitung bei der baulichen Umsetzung ist vorgesehen.

5.2.9 Ruhender Verkehr

Die im Planungsabschnitt vorhandenen Längsparkstände entfallen in Teilbereichen aufgrund der geringen Nachfrage zugunsten eines Schutzstreifen.

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

5.2.10 Entwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung soll grundsätzlich nichts verändert werden. Die Fahrbahnen und Nebenflächen werden auch zukünftig über Trummen in die vorhandenen Mischsiele entwässern.

Die Untersuchung der Trummen und Trummenanschlussleitungen vom 20.09.2017 zeigt, dass bei einigen Trummen und der Anschlussleitungen Mängel vorhanden sind, wie z. B. Wurzeleinwuchs, Risse und Versätze. Da die Maßnahme eine Überplanung des Querschnittes vorsieht, ist durch die Änderung der Bordsteinführung auch eine Änderung des Wasserlaufes, der Trummenstandorte und somit Anpassung der Trummenanschlussleitungen erforderlich. Wenn möglich wird aus Wirtschaftlichkeitsgründen an bestehende Anschlussleitungen angeschlossen.

Eine Retention oder Reinigung des Straßen-Regenwassers ist nach Angaben der BUE vom 20.04.2017 nicht erforderlich. Hier heißt es: „Solange das Straßenabwasser in einem M-Siel abgeleitet wird, besteht keine Erfordernis einer Behandlung des Straßenabwassers“.

5.2.11 Ausstattung

Die vorhandene wegweisende Beschilderung wird der Planung angepasst. Sie kann in Teilbereichen entfallen, wird teils erhalten bzw. teilweise wieder versetzt eingebaut. Eventuell notwendige oder gewünschte Anpassungen der wegweisenden Beschilderung werden in der weiteren Planung mit der VD abgestimmt.

Weitere Ausstattungsgegenstände, welche sich im überplanten Bereich befinden,

werden an den aktuellen Planstand angepasst. Hierbei sind an einigen Stellen Fahrgastunterstände, Info- / Werbetafeln und Straßen- / Werbuhren zu versetzen oder sogar neu herzustellen. Ebenfalls werden Fußgängerschutzgitter, Schutzgitter „Gartenband“, Poller und Zäune entfernt, entsprechend versetzt oder neu hergestellt.

Die Notwendigkeit der vorhandenen und auch zusätzlichen Ausstattung wird im weiteren Planungsprozess genau abgestimmt.

5.2.12 Versorgungsleitungen

Hamburg Wasser plant die Erneuerung der Trinkwassertransportleitung (DN 850).

Weitere vorhandene Leitungen in den Straßen und Nebenflächen müssen, falls erforderlich durch Verlegung an die neue Geometrie angepasst werden. Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung / Leitungstrassenplanung geprüft und geklärt. Einzelheiten zu geplanten Änderungen und etwaigen Schutzmaßnahmen an den Leitungsführungen werden unter Beteiligung der Versorgungsträger erarbeitet.

Es werden Leitungsverlegungen für die Änderungen der Lichtsignalanlagen und der öffentlichen Beleuchtung erforderlich sein.

Die Leitungs- und Straßenbauarbeiten sollen gemeinsam in der gesamten Elbchaussee durchgeführt werden.

5.2.13 Bauwerke

Das sich im Planungsbereich befindliche Bauwerk BW 1457 - Fußgängerunterführung Elbchaussee muss nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erneuert oder saniert werden.

5.2.14 Baustoffe / Aufbau

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

Die Fahrbahn der Elbchaussee wird der Belastungsklasse 32 zugeordnet.

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

lässt sich zum einen sehr schnell realisieren und zum anderen werden Baugrundrisiken minimiert, weil nur 42 cm in den Straßenoberbau eingegriffen werden muss.

Die Fahrbahnüberfahrten werden in Wabensteinpflaster hergestellt.

Die Busverkehrsflächen erhalten eine Oberfläche aus Straßenbeton.

Die Überfahrten werden mit Großpflaster aus Naturstein hergestellt, um den „Charakter der Elbchaussee“ zu erhalten.

Die Gehwege werden überwiegend mit Grand befestigt, um den Charme der Elbchaussee zu erhalten und vorhandene Bäume zu schützen. Im Bereich von Querungen und Teufelsbrück erfolgt die Befestigung mit Betonsteinplatten.

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

Randeinfassungen gemäß M FP/ReStra:

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

Tiefbordsteine aus Naturstein 12/25 cm

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

Gehweg: Tiefbordsteine aus Beton 8/20 cm

Grünflächen: Betonbord 8/20 cm

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

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

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

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

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

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

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

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

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

Des Weiteren ist geplant, diese Baumaßnahme in Kooperation mit den städtischen Baulastträgern Hamburg Wasser, Stromnetz Hamburg und Gasnetz Hamburg (InfraCrew) durchzuführen. Hieraus ergeben sich hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit deutlich positive Gesichtspunkte. Beispielsweise erfolgt dann im Bereich der Leitungsarbeiten der Rückbau der Fahrbahn nur einmal.

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

6.2 Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

7 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Die Gesamtmaßnahme des LSBG teilt sich in die folgenden Planungsabschnitte:

- 1. Planungsabschnitt: Elbchaussee von Manteuffelstraße bis Parkstraße
- 2. Planungsabschnitt: Elbchaussee von Parkstraße bis Hohenzollernring
- 3. Planungsabschnitt: Elbchaussee von Hohenzollernring bis Palmaille

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

Daraus ergeben sich für die Gesamtbaumaßnahme folgende Bauabschnitte:

- 1. Bauabschnitt: Manteuffelstraße bis vor Parkstraße
(1. Planungsabschnitt gemeinsam mit dem 2. Planungsabschnitt)
- 2. Bauabschnitt: Parkstraße bis Palmaille
(2. Planungsabschnitt gemeinsam mit dem 3. Planungsabschnitt)

Die Realisierung des ersten Bauabschnittes ist ab Ende 2020 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit beträgt für diesen Abschnitt voraussichtlich mindestens 2 Jahre.

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

7.1 Auswirkungen aus Emissionen

Die geringen Verschiebungen der Bordkanten und damit der Fahrbahn haben keine Auswirkungen auf die Lärmemissionen im Sinne der 16. BImSchV.

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Eventuelle Voraus- oder Folgemaßnahmen stehen momentan noch nicht fest.

7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- temporäre Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes der Straßen durch die geplanten Sperrungen und Umleitungsführungen während der Bauzeit (vorrassichtlich einstreifige Verkehrsführung)
- temporäre Verlegung von Buslinien und -haltestellen
- Erfordernis von Parkverbot im Bereich von Umleitungsstrecken
- Verschlechterung Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anlieger (Die Erreichbarkeit wird nach heutigem Kenntnisstand jederzeit gewährleistet. Die Zufahrten können jedoch über Behelfszufahrten erfolgen.)
- Verschlechterung der Anlieferbedingungen zu den anliegenden Gewerbetreibenden (ggf. Zulieferzonen erforderlich)
- Lärm- und Staubbelastigung während der Arbeiten

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

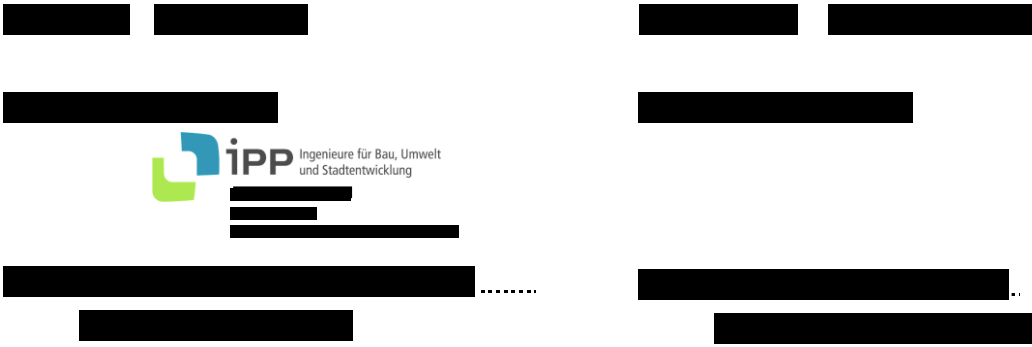
Gegebenenfalls notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft werden in den weiteren Planungsphasen ermittelt.

8 Grunderwerb

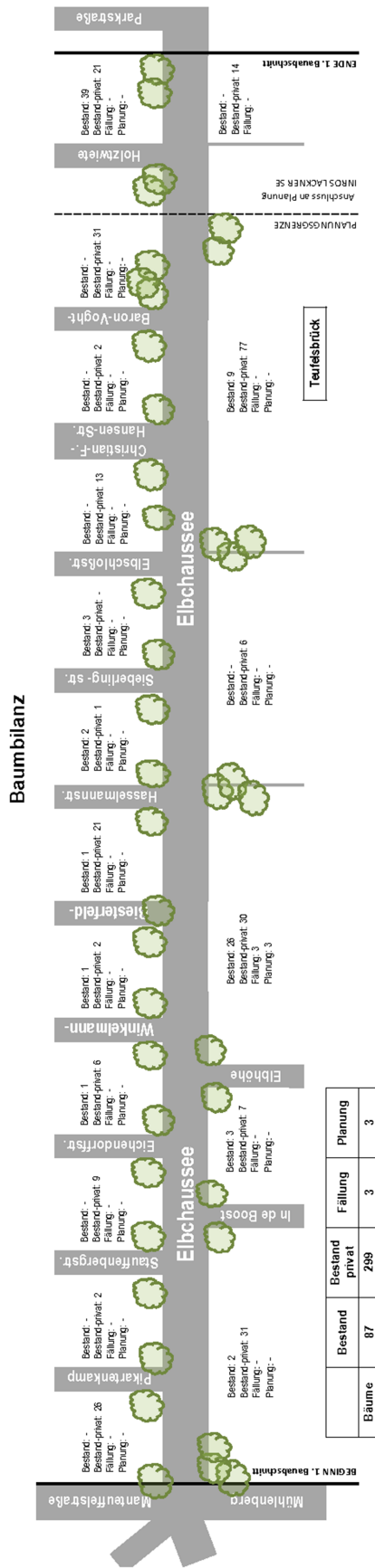
In Teilbereichen ist Grunderwerb in geringem Umfang erforderlich.

Der rückständige Grunderwerb in geringen Umfang ergibt sich in Nebenflächen an denen bereits jetzt Verkehrsnebenflächen auf privatem Grund (vor den Grundstückseinfriedungen) liegen. Dabei handelt es sich um Nebenbereiche, welche zur Herstellung einer leistungsfähigen Rad- und Fußgängerverkehrinfrastruktur notwendig sind.

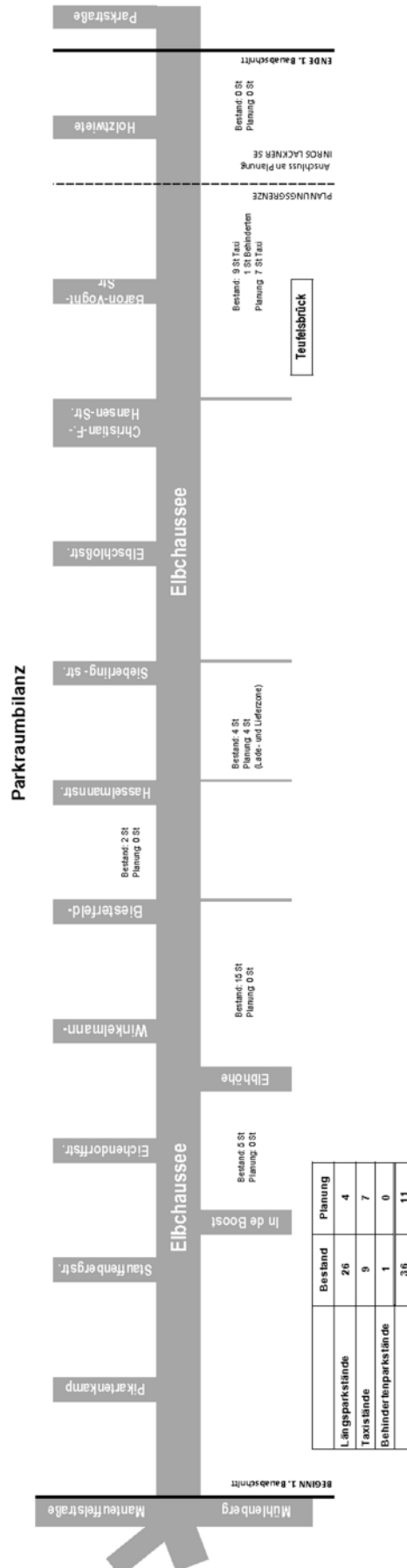
Das Grunderwerbsverfahren wird nach der Abstimmung der Verkehrsplanung angeschoben.



Baumbilanz



Parkraumbilanz



Konfliktpunkte Landschaftsplanung

Elbchaussee - Manteuffelstraße bis Teufelsbrück			
Blatt	Nr. (fortl.)	Gegenstand	Anmerkung
01	01	Eingang zu denkmalgeschützter Anlage (Hirschpark)	Pflasterarbeiten, auf Bestand Hirschpark Bezug nehmen.
01	02	Baum (Eiche) auf Privatgrund	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
02	01	Baum (Eiche) auf Privatgrund	Imposanter Baum, sehr dichter Stand am Gehweg, durch Baumaßnahmen gefährdet, Handschachtung.
02	02	Baum (Bergahorn) auf Privatgrund	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
02	03	Baumreihe (Buche, Ahome) auf Privatgrund	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
02	04	Baumbestand, z.T. Buchen, öffentlicher Grund (Hirschpark)	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
03	01	Nebeneingang zu denkmalgeschützter Anlage (Hirschpark)	Abstimmung mit Bezirksamt u. Denkmalamt über den Status des Eingangs im Zusammenhang mit den Zebrastreifen, Aufstellflächen unzureichend.
03	02	Baum (Roteiche) auf Privatgrund	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf. Handschachtung.
03	03	Haupteingang zu denkmalgeschützter Anlage (Hirschpark)	Abstimmung mit Bezirksamt u. Denkmalamt über die Gestaltungsanforderungen, wichtiger Zugang mit Sichtbeziehung in das Parkzentrum, keine Einbauten und Beschilderungen, die die Sichtbeziehung stören könnten.
03	04	Baumbestand, z.T. Buchen, öffentlicher Grund (Hirschpark)	Großbäume, durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet, ggf.

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

		Privatgrund	Gehweg hinein.
05	06	Baumreihe (Buchen)	Nahe der Fahrbahn stehende Reihe aus großen flachwurzelnden Rotbuchen.
06	01	Zufahrten/Zugänge zum Friedhof Nienstedten	Mit einem Bogen in der Zaunanlage aufgeweiteten Flächen, die zugleich als Zugang und Abstellmöglichkeit für PKW genutzt werden. Abstimmen, ob die Flächen als Überfahrt zu werten sind und durchgehende Pflasterflächen angelegt werden.
07	01	Zufahrten/Zugänge zum Friedhof Nienstedten	Siehe 06-01
07	02	Einmündung Hasselmannstraße	Vorschlag: Aufweiten der Nebenflächen und unterbinden von Parken, um die Einmündung offener zu halten.
07	03	Zugang Nienstedtener Kirche	In Abstimmung mit der Kirchgemeinde: Neuordnung der Nebenflächen und Herstellen eines einheitlichen Pflasterbelags (Vorschlag: Kleinpflaster).
07	04	Baum (Bergahorn) auf Privatgrund	Großer Baum, dichter Stand am Gehweg, durch Baumaßnahmen gefährdet, ggf. Handschachtung.
08	01	Verlauf Jacobs Terrassen, Jacobs Treppen und Augustenburger Park	Abstimmungsbedarf hinsichtlich Gestaltung der Übergänge Straßenverkehrsflächen / Grünflächen insbesondere im Hinblick auf Absturzsicherung, Barrierefreiheit und Offenhaltung des Sichtfensters zur Elbe.
09	01	Baum (Eiche) auf Grünfläche	Sehr alter Baum im Nahbereich des Baufelds.

			Sicherungsmaßnahmen.
10	01	Kontakt zu Aussichtsterrasse	Abstimmung mit Bezirksamt über ggf. Anpassung der Zugangsmöglichkeit zur Terrasse (stufenlos).
10	02	Zufahrt zum Elbwanderweg	Eine der wenigen Möglichkeiten stufenlos an den Elbwanderweg zu gelangen. Langfristig sollte der Weg mit ebenen Aufweitungen. (Podesten) im Seitenraum ausgestattet werden. Ein Auftakt könnte beim Umbau der Elbchaussee erfolgen.
11			
12	01	Gestaltungszusammenhang Teufelsbrück / Busschleife / Airbusparkplatz	Ein bedeutsamer Abschnitt des Elbwanderwegs, der optimiert werden sollte (Zugänglichkeit, Transparenz, Sichtbeziehungen). Abstimmungsbedarfe mit Bezirksamt und Fachbehörden.
13	01	Eibengebüsch im Seitenraum (Grünfläche)	durch Baumaßnahmen ggf. gefährdet.
13	02	Baumreihe (Linden) auf Privatgrund	Reihe hochaufgewachsener Linden in unmittelbarer Nähe zum Baufeld.
14	01	Baum (Linden) auf Privatgrund	Große Bäume mit dichtem Stand zum Baufeld, durch Baumaßnahmen gefährdet, ggf. Handschachtung.
14	02	Baumgruppe (Zierkirschen, Grünfläche)	Baumgruppe steht dicht am Baufeld und ist zu schützen.

Elbchaussee - Teufelsbrück bis Parkstraße			
Blatt	Nr. (fortl.)	Gegenstand	Anmerkung
15	01	Kontakt zu denkmalgeschützter Anlage (Jenischpark)	Vorabstimmung bereits erfolgt, keine Inanspruchnahme von Parkflächen.
15	02	Baumgruppe (Linden, Hainbuche) auf Privatgrund	Bäume mit dichtem Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
15	03	Baumgruppe (Linden, Eibe) auf Privatgrund	Bäume mit dichtem Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
<hr/>			
16	01	Kontakt zu denkmalgeschützter Anlage (Jenischpark)	Vorabstimmung bereits erfolgt, keine Inanspruchnahme von Parkflächen.
16	02	Baumgruppe (Linden, Bergahorn, Spitzahorn) im Jenischpark	Große Bäume, dichter Stand zum Fahrbahnrand, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
16	03	Vorfeld Kaiser-Wilhelm-Tor (Jenischpark)	Denkmalsubstanz evtl. berührt, bzw. greifender Umgebungsschutz. Abstimmung mit Bezirksamt und Fachbehörden (KB, BUE).
16	04	Baum (Eibe) auf Privatgrund	Sehr großes Exemplar, dichter Stand am Gehweg, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
16	05	Baum (Blutbuche) innerhalb Straßenverkehrsfläche	Großer Baum, mit vmtl. weitreichenden Wurzeln, dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
16	06	Baum (Hängebuche) auf Privatgrund.	Großer Baum, mit vmtl. weitreichenden Wurzeln, dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten (Verlagerung der Bushaltestelle) evtl. gefährdet.
<hr/>			
17	01	Baumreihe (Bergahorn, Spitzahorn Esche), Höhe Hausnummer 274, Flurstück 574.	Große Bäume, dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
17	02	Siehe 17-01	Siehe 17-01

17	03	Baum (Spitzahorn) auf Privatgrund, Höhe Hausnummer 272, Flurstück 277	Großer Baum, sehr dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
17	04	Bäume (Spitzahorn, Linde) auf Privatgrund	Große Bäume, dichter Stand zum Baufeld, durch Arbeiten evtl. gefährdet.
17	05	Eingang zum Hindenburgpark	Schmaler Eingang, eingerahmt von hüfthohen Zielmauerwerk. Abstimmung mit Bezirksamt über Ausgestaltung des Gehwegs.