

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> BIS – Polizei PK 23  | <input type="checkbox"/> LBV (Parkraummanagement, nur bei größeren Wohnungsbauvorhaben)  |
| <input checked="" type="checkbox"/> BIS – VD 5 (Zentrale Verkehrsdirektion)<br>Zusätzlich Lagepläne 2-fach per Post an:<br><a href="#">Bruno-Georges-Platz 1, 22297 Hamburg</a>  | <input type="checkbox"/> Kulturbehörde – Denkmalschutzamt  |
| <input checked="" type="checkbox"/> BIS – F 02 (Feuerwehr)   | <input checked="" type="checkbox"/> Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (ÖB/LSA)  |
| <input type="checkbox"/> BIS – F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)   | <input checked="" type="checkbox"/> Dataport Planwerkauskunft  |
| <input checked="" type="checkbox"/> LSBG   | <input checked="" type="checkbox"/> Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)<br>Steindamm 94, 20099 Hamburg  |
| <input checked="" type="checkbox"/> LSBG – GF / IVS 1 (Verkehrssteuerung - LSA)  | <input checked="" type="checkbox"/> Hamburger Hochbahn AG (HHA)<br>Steinstraße 20, 20095 Hamburg   |
| <input checked="" type="checkbox"/> LSBG – S 1 (Planung Infrastruktur ÖPNV)  | <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)  |
| <input checked="" type="checkbox"/> LSBG – S 2 (Planung Infrastruktur Individualverkehr)   | <input checked="" type="checkbox"/> Stromnetz Hamburg  |
| <input type="checkbox"/> LSBG – F (Geschäftsbereich Fernstraßen)   | <input checked="" type="checkbox"/> Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI)<br>Fachbereich Elektromobilität (E-Ladestationen)  |
| <input type="checkbox"/> LSBG – G1 (Fachbereich Planung + Entwurf Gewässer)  | <input checked="" type="checkbox"/> Stadtreinigung Hamburg (SRH)<br>Bullerdeich 19, 20537 Hamburg  |
| <input type="checkbox"/> LSBG – K (Ingenieurbauwerke)  | <input checked="" type="checkbox"/> Handelskammer G-V/2  |
| <input type="checkbox"/> LSBG – Brückenbetrieb   | <input checked="" type="checkbox"/> Handwerkskammer  |
| <input type="checkbox"/> LSBG – Bauwerksunterhaltung   | <input checked="" type="checkbox"/> HAMBURG WASSER<br>Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg<br><input checked="" type="checkbox"/> Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE)<br><input checked="" type="checkbox"/> Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW) |
| <input checked="" type="checkbox"/> BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende<br>mit der Bitte um Weiterleitung an:<br><input type="checkbox"/> BVM – VE 1 (ITS und Datenmanagement)<br><input checked="" type="checkbox"/> BVM – VE 2 (Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung)<br><input type="checkbox"/> BVM – VE 3 (Verkehrsbelange in d. Stadtentwicklung)<br><input checked="" type="checkbox"/> BVM – MF (Fuß- und Radverkehr)<br><input type="checkbox"/> BVM – MV (Verkehrsoptimierung)<br><input type="checkbox"/> BVM – VI 1 (Grundlagen des Straßenwesens /Wegeverwaltung)<br><input checked="" type="checkbox"/> BVM – VI 2 (Stadtstraßen)<br><input checked="" type="checkbox"/> BVM – VM 1 (Öffentlicher Verkehr)<br><input checked="" type="checkbox"/> Kost – BVM | <input checked="" type="checkbox"/> ADFC Hamburg   |
| <input type="checkbox"/> BSW   | <input checked="" type="checkbox"/> Fuß e.V. Hamburg   |
| <input type="checkbox"/> WSB (Amt für Wohnen, Stadtern. + Bodenordn.)  | <input checked="" type="checkbox"/> Bezirks-Seniorenbeirat, Kümmellstraße 7, 20249 Hamburg   |
| <input type="checkbox"/> LP (Amt für Landes- und Landschaftsplanung)   | <input checked="" type="checkbox"/> Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg<br>Paul-Stritter-Weg 1, 22297 Hamburg  |
| <input checked="" type="checkbox"/> BUKEA (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft)   | <input type="checkbox"/> Ströer DSM - NL Hamburg - Bestandsmanagement<br>Kehrwieder 8-9, 20457 Hamburg   |
| <input type="checkbox"/> BUKEA – W1 (Wasserwirtschaft/Oberflächengewässer/GW)  | <input type="checkbox"/> Wall GmbH - Niederlassung Hamburg<br>Grusonstr. 48, 22113 Hamburg   |
| <input checked="" type="checkbox"/> BUKEA – W2 (Abwasserwirtschaft/Entwässerung)   | <input type="checkbox"/> Taxi Verbände   |
| <input type="checkbox"/> BUKEA – W3 (Geologisches Landesamt)   | <input type="checkbox"/> DBAG – DB Immobilien Region Nord<br>Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg<br>** mit der Bitte um Weiterleitung**  |
| <input type="checkbox"/> BUKEA – N (Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz)  | <input checked="" type="checkbox"/> N/VS   |
| <input type="checkbox"/> BUKEA – I (Immissionsschutz und Abfallwirtschaft)   | <input checked="" type="checkbox"/> N/WBZ  |
| <input type="checkbox"/> BUKEA – E (Energie und Klima)   | <input checked="" type="checkbox"/> N/SL   |
| <input type="checkbox"/> BUKEA – A2 (Bodenschutz und Altlasten)  |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> BWFGB – Abteilung Anliegerbeiträge   |  |
| <input type="checkbox"/> LIG – FB 4 Erschließungsstraßen   |  |
| <input type="checkbox"/> LIG – 434 (FB 4 - Immobilienmanagement – Ankauf)  |  |

- |                                     |                      |                                     |   |
|-------------------------------------|----------------------|-------------------------------------|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 3<br>[REDACTED] | <input checked="" type="checkbox"/> | RegA EWi über N/IS11<br>[REDACTED]  |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 1<br>[REDACTED] | <input type="checkbox"/>            | Stadteirat Wählen Sie ein Element aus.<br>Wählen Sie ein Element aus.                         |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 21 [REDACTED]   | <input type="checkbox"/>            | W/MR2 (bei Baukosten > 1 Mio Euro ist die technische<br>Aufsicht zu beteiligen)<br>[REDACTED] |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 22 [REDACTED]   | <input checked="" type="checkbox"/> | über N/MR 20, N/MR 240, N/MR 2410<br>v. A. z. K., dann N/MR 2411 z. d. A.                     |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 23 [REDACTED]   |                                     |   |
| <input type="checkbox"/>            | N/MR 24 [REDACTED]   |                                     |   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | N/MR 5 [REDACTED]    |                                     |   |
| <input type="checkbox"/>            | N/D4                 |                                     |   |

Betr.: **1. Planverschickung**

Baumaßnahme: **Bündnis für den Rad- und Fußverkehr**

Teilbaumaßnahme: **Bezirksroute 18 – Martinstraße-Ost (zwischen Tarpembekstraße und Erikastraße)**

|          |                               |                    |
|----------|-------------------------------|--------------------|
| Anlagen: | Erläuterungsbericht           |                    |
|          | Übersichtskarte = 1:20.000,   | RF-2022-026-ÜK-01  |
|          | Übersichtslageplan = 1:5.000, | RF-2022-026-ÜLP-01 |
|          | Lageplan = 1:250,             | RF-2022-026-LP-01  |
|          | Querschnitt A-A = 1:50,       | RF-2022-026-QS-01  |

Der Fachbereich Tiefbau beabsichtigt, die vorgenannte Baumaßnahme gem. beigefügtem Lageplan voraussichtlich im Frühjahr 2024 durchzuführen.

Sie werden um Stellungnahme bis zum **18.09.2023** gebeten.

Sollte eine Kalenderwoche nach Termin keine Stellungnahme eingegangen sein, gehen wir davon aus, dass keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

N/MR 1 wird gebeten, alle Sondernutzungen aufzugeben und für den vorgesehenen Bauzeitraum nur in Absprache mit MR 24 Sondernutzungserlaubnisse für die Fläche innerhalb der Planungsgrenzen zu erteilen.

[REDACTED]

Unterschrift



**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Bezirksamt Hamburg-Nord  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

**Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr**

**Teilbaumaßnahme: Bezirksroute 18 - Martinstraße-Ost  
(zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße)**

**Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung der Straßenbaumaßnahme**

## Inhaltsverzeichnis

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Allgemeines</b>  | <b>3</b>  |
| 1.1      | Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation                | 3         |
| 1.2      | Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme             | 3         |
| 1.3      | Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag                                       | 4         |
| 1.4      | Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien                                | 4         |
| <b>2</b> | <b>Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlagen</b>                              | <b>5</b>  |
| 2.1      | Lage und Funktion im Straßennetz  | 5         |
| 2.2      | Verkehrsbelastung   | 5         |
| 2.3      | Unfallgeschehen   | 5         |
| 2.4      | Nutzung der angrenzenden Grundstücke / Bebauung   | 6         |
| 2.5      | Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung                        | 6         |
| 2.6      | Schadensbild  | 6         |
| 2.7      | Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen   | 7         |
| 2.8      | Wirtschaftsverkehr  | 7         |
| 2.9      | ÖPNV und Sharing Angebote   | 7         |
| 2.10     | Radverkehr  | 7         |
| 2.11     | Fußverkehr  | 8         |
| 2.12     | Ruhender Verkehr  | 8         |
| 2.13     | Straßenausstattung und Straßenmöblierung  | 8         |
| 2.14     | Öffentliche Beleuchtung   | 8         |
| 2.15     | Straßenbegleitgrün  | 8         |
| 2.16     | Entwässerung  | 9         |
| 2.17     | Versorgungsleitungen  | 9         |
| 2.18     | Ingenieurbauwerke   | 9         |
| 2.19     | Grundwasser   | 9         |
| 2.20     | Denkmalschutz   | 9         |
| 2.21     | Altlasten   | 10        |
| 2.22     | Kampfmittel   | 10        |
| <b>3</b> | <b>Variantenuntersuchung</b>  | <b>11</b> |
| 3.1      | Variante 1 – Führung der Radfahrenden auf Schutzstreifen, auf vorhandenem Fahrbahnquerschnitt | 11        |
| 3.2      | Variante 2 - Führung des Radfahrenden im Mischverkehr, Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts   | 13        |

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>4</b> | <b>Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante</b>                     | <b>15</b> |
| 4.1      | Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung | 15        |
| 4.2      | Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen                                       | 15        |
| 4.3      | Wirtschaftsverkehr  | 16        |
| 4.4      | ÖPNV und Sharing Angebote   | 16        |
| 4.5      | Radverkehr  | 16        |
| 4.6      | Fußverkehr  | 17        |
| 4.7      | Ruhender Verkehr  | 17        |
| 4.8      | Öffentliche Beleuchtung   | 17        |
| 4.9      | Straßenbegleitgrün  | 17        |
| 4.10     | Barrierefreiheit  | 18        |
| 4.11     | Ausstattung / Straßenmöblierung   | 18        |
| 4.12     | Entwässerung  | 18        |
| 4.13     | Ver- und Entsorgungsleitungen   | 19        |
| 4.14     | Ingenieurbauwerke   | 19        |
| 4.15     | Baustoffe   | 19        |
| 4.16     | Feuerwehr   | 19        |
| 4.17     | Sonstiges (Geschwindigkeitsreduzierung)                                   | 19        |
| <b>5</b> | <b>Planungsrechtliche Grundlagen</b>                                      | <b>20</b> |
| <b>6</b> | <b>Umsetzung der Planung</b>  | <b>20</b> |
| 6.1      | Grunderwerb   | 20        |
| 6.2      | Auswirkungen durch das Projekt  | 20        |
| 6.2.1    | Immissionen   | 20        |
| 6.2.2    | Voraus- und Folgemaßnahmen  | 20        |
| 6.2.3    | Unmittelbares und erweitertes Umfeld                                      | 21        |
| 6.3      | Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft       | 21        |
| 6.4      | Kampfmittel   | 21        |
| 6.5      | Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel                                  | 21        |
| 6.6      | Wirtschaftlichkeit  | 21        |
| 6.7      | Entwurfs- und Baudienststelle   | 21        |
| 6.8      | Terminierung der Planung und Bauausführung                                | 22        |

## **1 Allgemeines**

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

Die Martinistraße ist ca. 1,5 km lang und liegt zwischen dem Knoten Troplowitzstraße / Hoheluftchaussee / Lokstedter Steindamm / Martinistraße im Westen und dem Knoten Erikastraße / Schottmüllerstraße / Martinistraße im Osten. Die Martinistraße verbindet die beiden Stadtteile Hoheluft-Ost und Eppendorf miteinander und ist im bezirklichen Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2014 als Bezirksroute Nr. 18 mit der Markierung von Schutzstreifen vorgesehen.

Die gesamte Strecke wurde bereits 2017 planerisch betrachtet und am 08.03.2018 erstverschickt. Nach der 1. Verschickung wurde die Planung aufgrund von verschiedenen Faktoren eingestellt. Im Jahr 2022 wurde die Planung für den gesamten Abschnitt der Martinistraße wieder aufgenommen. Diese wurde dabei in zwei separate Abschnitte aufgeteilt. Zum einen gibt es die Martinistraße zwischen dem Knoten Troplowitzstraße / Hoheluftchaussee / Lokstedter Steindamm / Martinistraße und dem Knoten Tarpenbekstraße / Martinistraße, auf dem momentan ergänzend zu den vorangegangenen Planungen eine beauftragte Verkehrsuntersuchung die mögliche Einrichtung einer Kommunaltrasse überprüft. Zum anderen gibt es den hier vorliegenden Abschnitt der Martinistraße-Ost zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße. Dieser Abschnitt ist ca. 160 m lang und soll im Rahmen des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr finanziert und fahrradgerecht ausgebaut werden.

Der angrenzende Knoten Tarpenbekstraße / Martinistraße wurde bereits vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) fahrradgerecht umgebaut mit einer Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn. Derzeit ist vom LSBG noch die Umgestaltung des Eppendorfer Marktplatzes geplant. Der voraussichtliche Baubeginn ist derzeit für das 2. Quartal 2025 vorgesehen. Die Baumaßnahme grenzt direkt östlich an die Planung der Martinistraße-Ost an.

Die geplante Straßenverkehrsanlagen fallen in die Zuständigkeit des Polizeikommissariats 23. Hauptverkehrsstraßen sind von der Maßnahme nicht betroffen. Die Martinistraße-Ost ist nicht als Bedarfsumleitungsstrecke vorgesehen, und sie ist nicht dem Großraum- und Schwertransportnetz zugeordnet.

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

Die Maßnahme ist Bestandteil des „Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr“. In dem „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ wurden die Zuständigkeiten für die Planung der Bezirksrouten festgelegt. Über die Martinistraße-Ost führt die Bezirksroute Nr. 18. Folglich liegt dieser Abschnitt der Bezirksroute Nr. 18 in der Zuständigkeit des Bezirks Hamburg-Nord.

Ziel der Planung ist es, den Rad- und Fußverkehr in der Martinistraße insgesamt zu verbessern, um Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern so gering wie möglich zu halten und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Nach derzeitigem Planungsstand ist es vorgesehen, den Fahrbahnquerschnitt der Martinistraße-Ost von derzeit 10 m Breite auf 6,50 m zu reduzieren. Die so frei werdenden Flä-

chen werden genutzt, um die vorhandenen unterdimensionierten Gehwege in den Nebenflächen richtlinienkonform auszubauen und um Straßenmöblierungen wie Fahrradbügel, Sitzmöglichkeiten vorzusehen. Die Führung des Radverkehrs erfolgt weiterhin wie im Bestand, auf der Fahrbahn im Mischverkehr.

Die Auswertung der Asphaltuntersuchungen hat ergeben, dass der Fahrbahnaufbau der Martinstraße als äußerst inhomogen zu bezeichnen ist und nicht mehr den heutigen Vorgaben hinsichtlich Aufbaus und Materialarten entspricht. Daher ist eine grundlegende Erneuerung der Martinstraße-Ost vorgesehen.

Durch die Querschnittsanpassungen wird es erforderlich, die Standorte der öffentlichen Beleuchtung und Trummen und deren Anschlussleitungen teilweise anzupassen bzw. zu erneuern. Alle Oberflächen werden mit den in Hamburg üblichen Materialien versehen. Die gesamte Herstellung erfolgt nach den aktuellen Richtlinien der Barrierefreiheit. Zudem ist die Planung so ausgerichtet, dass der vorhandene Baumbestand erhalten bleibt. Ein Entfall von Bäumen und die Neupflanzung von Bäumen ist nicht vorgesehen.

Das zu überplanende Gebiet umfasst ca. 2.800 m<sup>2</sup>.

Bei der Betrachtung des gesamten Straßenquerschnitts sind Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer/innen, d. h. gleichermaßen für den Kfz-Verkehr, Radfahrer/innen, Fußgänger/innen und den ÖPNV, erreicht worden, jedoch mit einem besonderen Augenmerk auf den Rad- und Fußgängerverkehr.

### **1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag**

Bedarfs- und Realisierungsträger für die Straßenbaumaßnahme ist das Bezirksamt-Nord, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

### **1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien**

Die politische Forderung für die Überplanung der Martinstraße als Bezirksroute 18 (im alten Bezirklichen Radverkehrskonzept von 2014) gibt es bereits seit 2016 (Drs. 20-3773). Ein Versuch die Martinstraße zwischen dem Knoten Troplowitzstr. / Hoheluftchaussee / Lokstedter Steindamm / Martinstr. und Schottmüllerstr. / Erikastr. umzubauen, scheiterte nach der 1. Planverschickung, da keine Einigung mit den Trägern öffentlicher Belange hergestellt werden konnte. Im Zuge der neuen jährlichen Vereinbarung zwischen BVM und dem Bezirk wurde die Martinstraße wieder ins Bauprogramm mit aufgenommen, jedoch werden zwei separate Planungsabschnitte betrachtet und unabhängig voneinander baulich umgesetzt (mehr dazu im Kapitel 1.1).

## 2 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlagen

### 2.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Martinstraße-Ost verläuft in West-Ost- Richtung auf ca. 160 m Länge zwischen dem Knoten Tarpenbekstraße und dem Knoten Erikastraße / Schottmüllerstraße.

Die Martinstraße-Ost ist eine Verbindungsstraße zwischen den beiden Hauptverkehrsstraßen Tarpenbekstraße und Schottmüllerstraße im Hamburger Straßennetz. Im Januar 2023 erfolgte die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgrund anliegender sozialer Einrichtungen (KITA) auf 30 km/h, zeitlich eingeschränkt zwischen 6 Uhr und 19 Uhr.

### 2.2 Verkehrsbelastung

Eine Querschnittszählung von Quanto Verkehrsanalysen, „20230425 HH Querschnitt Martinstraße“ vom 25. April 2023 ergab folgenden Auswertung:

#### a) motorisierter Verkehr

| Straßenabschnitt | Datum der Erhebung | Summe Querschnitt | Anteil Kfz > 3,5t | Uhrzeit der Spitzenstunde | Belastung zur Spitzenstunde |
|------------------|--------------------|-------------------|-------------------|---------------------------|-----------------------------|
| Fahrbahn         | 25.04.2023         | 6.412 Kfz/24h     | 16,4 %            | 07:45 Uhr bis 8:45Uhr     | 553 Kfz/h                   |

**Tabelle 1: Verkehrsbelastung Kfz**

#### b) Radverkehr

| Straßenabschnitt | Datum der Erhebung | Summe Querschnitt |  | Uhrzeit der Spitzenstunde | Belastung zur Spitzenstunde |
|------------------|--------------------|-------------------|--|---------------------------|-----------------------------|
| Fahrbahn         | 25.04.2023         | 1.345 Rad/24h     |  | 07:45 Uhr bis 8:45Uhr     | 220 Rad/h                   |
| Gehweg Nord      | 25.04.2023         | 423 Rad/24h       |  | 07:45 Uhr bis 8:45Uhr     | 143 Rad/h                   |
| Gehweg Süd       | 25.04.2023         | 57 Rad/24h        |  | 7:30 Uhr bis 8:30Uhr      | 56 Rad/h                    |

**Tabelle 2: Verkehrsbelastung Rad**

#### c) Fußverkehr

| Straßenabschnitt | Datum der Erhebung | Summe Querschnitt |  | Uhrzeit der Spitzenstunde | Belastung zur Spitzenstunde |
|------------------|--------------------|-------------------|--|---------------------------|-----------------------------|
| Gehweg Nord      | 25.04.2023         | 1.668 Fuß/24h     |  | 07:45 Uhr bis 8:45Uhr     | 266 Fuß/h                   |
| Gehweg Süd       | 25.04.2023         | 625 Fuß/24h       |  | 16:00 Uhr bis 17:00Uhr    | 66 Fuß/h                    |

**Tabelle 3: Verkehrsbelastung Fuß**

### 2.3 Unfallgeschehen

Die Verkehrsunfallauswertung der Straßenverkehrsbehörde / Verkehrsdirektion mit dem Stand vom 23.02.2023 hat ergeben, dass sich im Auswertungszeitraum von Jan. 2020 bis Dez. 2022 insgesamt 19 Verkehrsunfälle, polizeilich registriert, ereignet haben. Es entstanden Sachschäden. Von den 19 Verkehrsunfällen registrierte die Polizei 2 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Zu Fuß Gehende waren bei diesen Verkehrsunfällen nicht beteiligt. Sieben Mal war ein Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren die Ursache des Hauptunfallverursachers. Alle weiteren Ursachen erstrecken sich über diverse Einzelnennungen.

Aufgrund der geringen Anzahl an Verkehrsunfällen sind keine Unfallschwerpunkte in der Martinstraße-Ost erkennbar.

## **2.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke / Bebauung**

Die angrenzende Wohnbebauung der Martinstraße-Ost besteht aus 3 - 5 stöckigen Mehrfamilienhäusern. Im Erdgeschoss der nördlichen Bebauungen sind überwiegend Kleingewerbe untergebracht. Südlich der Martinstraße von Hausnummer 13-17 befindet sich ein Biomarkt. Weiterhin sind zwei Restaurants (Haus Nr. 11 und 14) und die Kindertagesstätte „Die Martinis“ (Haus Nr. 20) ansässig. Links neben dem Haus Nr. 30 liegt die südliche Zuwegung zur Grundschule Marie Beschutz Schule. Diese Zuwegung wird gleichzeitig als Feuerwehrezufahrt genutzt.

## **2.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung**

Der vorhandene Querschnitt der Martinstraße Ost wird geprägt durch eine ca. 10 m Breite asphaltierte Fahrbahn mit zwei beidseitigen Fahrstreifen.

In den Nebenflächen auf der nördlichen Seite befinden sich ca. 2,0 m breite Längsparkstände, bestehend aus Wabensteinpflaster oder Betonplatten, angrenzend ein rd. 1,5 m breiter untermaßiger Gehweg aus Betonplatten. Vor den Hausnummern 14,16 und 18 blockieren Senkrechtstellplätze aus Rasengittersteinen und Grand den öffentlichen Gehweg. Der Fußverkehr wird über den öffentlich genutzten Privatgrund aus Betonplatten geführt. Sechs Straßenbäume stehen einzeln verteilt am Fahrbahnrand. Drei weitere Bäume stehen angrenzend zum Gehweg auf privatem Grund. Die Baumscheiben (Fläche rd. 6 m<sup>2</sup>) sind mit Rasenborden eingefasst und mit Oberboden od. Grand bedeckt. Baumbügel sichern die Bäume gegen das Anfahren.

Die südlichen Nebenflächen sind ähnlich aufgebaut. Der vorhandene Gehweg aus Betonplatten ist rd. 1,50 m breit. Die Längsstellplätze mit einer Breite von ca. 2,0 m sind befestigt mit Wabensteinpflaster. Auf Höhe Haus Nr. 23 befindet sich ein personalisierter barrierefreier Stellplatz mit Wabensteinpflasterbefestigung. Insgesamt sind sechs einzelstehende Straßenbäume mit eingefassten Baumscheiben vorhanden.

Grundstückszufahrten sind mit Wabensteinpflaster befestigt.

## **2.6 Schadensbild**

### **a) Fahrbahn**

Im Planungsgebiet wurden für eine vorherige Straßenplanung in der Martinstraße bereits Asphaltuntersuchungen anhand von 2 Bohrkernen (Bohrkernentnahme im März 2018) von dem [REDACTED] (Untersuchungsbericht-Nr.:18/4171) vorgenommen. Die Fahrbahn besteht aus einem 6-8 cm dicken Asphaltaufbau auf Tragschichten aus Natursteinpflaster. Als Ergebnis der Untersuchung wurde festgestellt, dass der vorhandene Fahrbahnaufbau der Martinstraße-Ost nicht den Anforderungen an eine Belastungsklasse Bk10 erfüllt. Weiterhin weist die Fahrbahn hauptsächlich Schäden in Form von Netzzissen auf. Ein frostsicherer Aufbau von 70 cm Tiefe ist ebenfalls nicht gegeben. Daher ist eine grundhafte Erneuerung der Martinstraße-Ost vorgesehen.

## b) Nebenflächen

Die Nebenflächen werden im Zuge der vorliegenden Maßnahme innerhalb der Planungsgrenzen neu geordnet und erneuert. Flächen außerhalb der Planungsgrenzen werden auf der Grundlage dieser Planung nicht erneuert.

## 2.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keine Lichtsignalanlagen (LSA). Angrenzend befinden sich die LSA Knoten Nr. 869 Tarpenbekstraße und Knoten Nr. 1013 Knoten Schottmüllerstraße. Vorhandene Induktionsschleifen für die LSA liegen im Planungsabschnitt. Nach Rücksprache mit dem LSBG GF/IVS1 müssen die Induktionsschleifen nicht wieder eingebaut werden, da diese keine Funktion mehr haben.

| LSA Nr. | Knoten                             | Steuerung        | Blindensignalisierung | Taktile Leitelemente/Bordabsenkung | Busbevorrechtigung |
|---------|------------------------------------|------------------|-----------------------|------------------------------------|--------------------|
| K869    | Tarpenbekstraße / Martinistraße    | Verkehrsabhängig | ja                    | ja                                 | ja                 |
| K1013   | Schottmüllerstraße / Martinistraße | Festzeit         | nein                  | nein                               | nein               |

**Tabelle 4: Übersicht LSA**

## 2.8 Wirtschaftsverkehr

Durch die Martinistraße-Ost werden keine Großraum- oder Schwertransporte geführt und ist auch nicht als Bedarfsumleitungsstrecke ausgewiesen. Durch Einzelhandel und Gewerbe sind Lieferverkehre möglich.

Einschränkungen (Höhe, Breite, Gewicht) für die Martinistraße-Ost sind nicht bekannt.

## 2.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Buslinien verkehren mit folgendem Takt und Fahrgastzahlen:

| Linie | Takt (Hauptverkehrszeit) | Streckenverlauf                         |
|-------|--------------------------|---|
| 20    | alle 10 Minuten          | Bf. Altona / Gärtnerstraße              |
| 22    | Alle 8 / 10 Minuten      | S Blankenese / U Kellinghusenstraße     |
| 25    | alle 10 Minuten          | Bf. Altona / U Kellinghusenstraße       |
| X22   | Alle 10 Minuten          | U Hagenbecks Tierpark / Jenfeld-Zentrum |
| 392   | Alle 30 Minuten          | Teufelsbrück / U S Ohlsdorf             |
| 600   | Alle 60 Minuten (nachts) | Bf. Altona - Böcklerstraße              |

**Tabelle 5: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf und Fahrgastzahlen**

Bushaltestellen sind in der Martinistraße-Ost nicht vorhanden. Im betrachteten Planungsabschnitt gibt es keine Sharing Angebote.

## 2.10 Radverkehr

Im Planungsabschnitt erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Am Knoten Tarpenbekstraße wechselt die Führung des Radverkehrs vom Mischverkehr auf eine Führung im Schutzstreifen / Radfahrstreifen. Radfahrende aus Osten kommend vom Knoten Erikastraße / Schottmüllerstraße fahren im Mischverkehr in die Martinistraße ein. In Richtung Osten fahrend haben Radfahrende die Möglichkeit im Mischverkehr zu bleiben oder auf den baulichen Radweg in den Nebenflächen aufzuleiten.

Es gibt keine Anlagen von StadtRad. Es sind für den ruhenden Fahrradverkehr vereinzelt Fahrradanhänger auf der Strecke vorhanden.

## 2.11 Fußverkehr

Beidseitig der Martinstraße-Ost befinden sich Gehwege mit Breiten von rd. 1,50 m die stellenweise noch unterschritten werden. Im Bereich der Häuser Nr. 14,16, und 18 werden die öffentlichen Flächen durch die Senkrechtparkstände voll beansprucht. Fußgänger werden über öffentlich genutzten Privatgrund geführt.

In dem Planungsabschnitt der Martinstraße-Ost befinden sich keine taktilen Elemente zur Führung von blinden oder sehbehinderten Verkehrsteilnehmer\*innen. Ausnahme bildet der Knoten Tarpenbekstraße, hier wurden im Zuge der LSBG Maßnahme Knoten Tarpenbekstraße taktile Elemente vorgesehen. Im Zuge der LSBG Maßnahme Eppendorfer Marktplatz, werden taktile Elemente im Knoten Erikastraße / Schottmüllerstraße mit geplant.

Eine gesicherte Querung der Martinstraße-Ost ist an den signalisierten Knotenpunkten Tarpenbekstraße und Schottmüllerstraße möglich. Im Planungsabschnitt sind keine weiteren Querungsstellen vorhanden.

Eine Querschnittszählung mit Fußgängerzahlen liegt vor (siehe Punkt 2.2 Verkehrsbelastung).

## 2.12 Ruhender Verkehr

Innerhalb des Planungsabschnitts befinden sich beidseitig Längsparkstände auf den Nebenflächen. Vor Hausnummer 14, 16 und 18 befinden sich sechs Senkrechtparkstände. Ein Parken am Fahrbahnrand ist nicht erlaubt und durch Beschilderung VZ 283 angeordnet. Ungeachtet dessen parken beidseitig vermehrt Pkw verkehrswidrig vor den Baumscheiben. Auf Höhe Haus Nr. 26 sind zwei Elektro-Stellplätze vorhanden. Die Ladesäule ist mittig zwischen den Stellplätzen aufgestellt.

Insgesamt befinden sich in der Martinstraße-Ost 29 Parkstände, davon 17 nördliche und 11 südliche sowie ein personalisierter barrierefreier Parkstand (Parkausweis Nr. 8204.22) vor Haus Nr. 23.

## 2.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

In dem Planungsabschnitt befinden sich zahlreiche Einbauten, wie Verkehrszeichen, Schaltschränke, Verteilerkästen, Pfosten, Zäune, Baumschutzbügel und Fahrradbügel. Sitzmöglichkeiten stehen nicht zur Verfügung.

Wegweisende Beschilderung ist nicht vorhanden.

## 2.14 Öffentliche Beleuchtung

Öffentliche Beleuchtung ist durchgehend im Abstand von rd. 30 m auf der nördlichen Gehwegseite in den Nebenflächen vorhanden.

## 2.15 Straßenbegleitgrün

Beidseitig der Martinstraße befinden sich 12 Straßenbäume. Es handelt sich dabei um Linden, Ahorn und Eichen unterschiedlichen Alters und Größe. Weitere drei Bäume befinden sich auf privaten Flächen, aber im Bereich der Straßenbegrenzungslinien.

Gemäß Straßenbaumkataster von Geo-Online (<https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>) befinden sich 12 Straßenbäume im betrachteten Abschnitt. Die Bäume sind eingefasst in relativ kleinen Baumscheiben, so dass davon auszugehen ist, dass die Bäume in den Nebenflächen wurzeln.

## 2.16 Entwässerung

Mittig der Martinistraße-Ost liegt ein Mischwasser-Siel mit Eiprofil K 551/841, Fließrichtung nach Osten. Das anfallende Regenwasser wird über die Fahrbahn und teilweise vorhandene Gussasphaltrinnen den Trummen zugeführt. Gemäß Leitungsbestand und Trummenbefahrung sind die Trummen an das vorhandene Mischwassersiel angeschlossen. Gem. Trummenuntersuchung von Firma servTEC, „Gutachten 22081456 Martinistraße“ vom 05. April 2023 sind drei Trummen zu erneuern und drei Anschlussleitungen zu sanieren.

## 2.17 Versorgungsleitungen

In dem betrachteten Planungsabschnitt sind verschiedene Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Sie liegen in erster Linie in den Nebenflächen, zum Teil aber auch in der Fahrbahn. Eine Leitungsanfrage ist im 04/2023 durchgeführt worden. Seitens der Versorgungsunternehmen wurden folgende geplante Maßnahmen angemeldet:

Stromnetz Hamburg

"In dem von Ihnen genannten Bereich sind im Rahmen der Quartierssanierung Eppendorf/Winterhude Netzkabelarbeiten geplant, jedoch noch nicht projektiert und auch noch nicht terminiert."

Hamburg Wasser

"Wir melden Instandsetzungsarbeiten an unseren Anlagen an, für die der zuständige Netzbezirk ein Zeitfenster von 5 Tagen während der Bauphase benötigt. Wir bitten Sie, sich deswegen mit einer Vorlaufzeit von mindestens 10 Tagen vor Baubeginn bei unserem zuständigen Netzbetrieb zu melden. Unsere Leitung liegt in der Nähe des Bordsteins (< 30cm). Wenn Sie eine Verschiebung des Bordsteins planen, prüfen Sie bitte vorher, ob Konflikte mit der bestehenden Leitung entstehen."

Inwieweit sich ein Erfordernis zur Anpassung von Leitungen, Kabelschächten oder Schaltschränken aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen an der Straße ergibt, kann erst im weiteren Ablauf der Planung festgestellt werden.

## 2.18 Ingenieurbauwerke

Im betrachteten Planungsabschnitt befinden sich keine Ingenieurbauwerke.

## 2.19 Grundwasser

Der mittlere Grundwasserstand liegt laut Geo-Online (<https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>) zwischen +3,00 m NHN und +4,00 m NHN. Der Grundwasserflurabstand liegt demnach zwischen 3,0 m und 7,0 m.

## 2.20 Denkmalschutz

Im Planungsgebiet gibt es keine Anlagen des Denkmalschutzes.

## **2.21 Altlasten**

Sollten in der Stellungnahme zu dieser Verschickung Flächen mit Altlastenverdacht benannt werden, wird der Umgang mit diesen Flächen zur Schlussverschickung behandelt.

## **2.22 Kampfmittel**

Die Ergebnisse der Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung liegen vor (BIS/F046-23/01179\_1, vom 16.03.2023).

Es bestehen nach Luftbildauswertung / Fernerkundung keine Hinweise auf Kampfmittelverdacht.

### 3 Variantenuntersuchung

Ziel der Planung ist es, die Martinstraße-Ost so umzugestalten, dass die genannten Defizite abgebaut und die Neuaufteilung des Querschnitts allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird. Besonderes Augenmerk wird bei der Untersuchung auf den Rad- und Fußgängerverkehr gelegt. Der Fahrbahnquerschnitt beider Varianten wird in Abstimmung mit dem Bedarfs- und Realisierungsträger für den Begegnungsverkehr Bus / Bus mit 6,50 m Fahrbahnbreite festgelegt. Die Planungsgrenzen liegen innerhalb der im B-Plan festgelegten Straßenverkehrsflächen.

Folgende Varianten wurden betrachtet:

- Variante 1 - Führung der Radfahrenden auf Schutzstreifen, auf vorhandenem Fahrbahnquerschnitt
- Variante 2 - Führung des Radfahrenden im Mischverkehr, Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts

#### 3.1 Variante 1 – Führung der Radfahrenden auf Schutzstreifen, auf vorhandenem Fahrbahnquerschnitt

Bei der Variante 1 bleibt der vorhandene Fahrbahnquerschnitt mit 10 m Breite wie im Bestand unverändert. Für die Radfahrenden werden beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von 1,75 m durch Markierung aufgetragen.

Die Fahrstreifen für den MIV erhalten eine Breite von 3,25 m je Fahrtrichtung, um den Nutzungsansprüchen des Bus- und Schwerverkehrs zu genügen. Die ca. 3,50 m breiten Nebenflächen werden aufgeteilt in 2,00 m breite Gehwege und 1,50 m Breite Flächen für Fahrradbügel. Parkstände für den Kfz können nur vereinzelt aufgrund fehlender Querschnittsbreite wieder hergestellt werden.

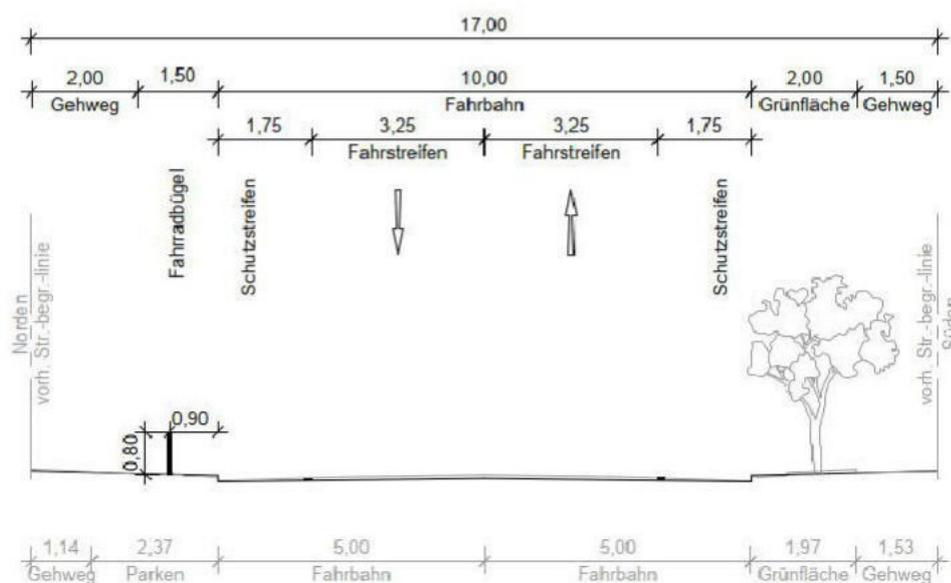


Abbildung 1 - Querschnitt Variante 1 - Schutzstreifen

Vorteile:

- getrennte Radverkehrsanlage mit größerer Regelbreite
- ausreichend breite Fahrbahn für den MIV
- viele Fahrradabstellmöglichkeiten

Nachteile:

- Risiko von haltenden/parkenden Fahrzeugen auf dem Schutzstreifen, da es keine Flächen für Kurzzeitparken gibt
- enges Überholen von Bussen möglich, die die gesamte Fahrbahnbreite ausnutzen
- Einengungen sind Gefahrenstellen (gerade bei den Parkständen zur Radverkehrsanlage)
- Anwohnerkritik zu erwarten, da fast keine Parkstände erhalten bleiben (Parkdruck)
- keine wesentliche Verbreiterung der Gehwege = sehr schlecht, da starke Fußgängerfrequentierung
- breitere Fahrbahn als bei Variante 2, was zu höheren Geschwindigkeiten einlädt
- nur Längsbügel möglich (optisch eher Absperrbügel)
- Bordverlauf kann wie im Bestand bleiben, ist aber kein (wirtschaftlicher) Vorteil mehr gegenüber der Variante 2, da sowieso eine Grundinstandsetzung baulich umgesetzt wird

|                  | <b>Parkstände</b> | <b>Fahrradbügel</b> | <b>Bäume</b> |
|------------------|-------------------|---------------------|--------------|
| <b>Bestand</b>   | 29                | 13                  | 12           |
| <b>Neu</b>       | 4                 | 67                  | 0            |
| <b>Entfall</b>   | 29                | 13                  | 0            |
| <b>Differenz</b> | -25               | +54                 | 0            |

Tabelle 6: Bilanzen Variante 1

### 3.2 Variante 2 - Führung des Radfahrenden im Mischverkehr, Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts

Bei der Variante 2 wird der Fahrbahnquerschnitt auf 6,50 m zwischen den Borden verkleinert. Die Fahrstreifen für den MIV erhalten eine Breite von 3,25 m je Fahrtrichtung, um den Nutzungsansprüchen des Bus- und Schwerverkehrs zu genügen. Die Führung des Radverkehrs erfolgt -wie im Bestand- im Mischverkehr. In den Nebenflächen werden Längsparkstände mit 2,10 m Breite oder Flächen für Fahrradbügel und Lastenräder geplant. Die Gehwege erhalten Breiten von 2,00 m bis 2,50 m.

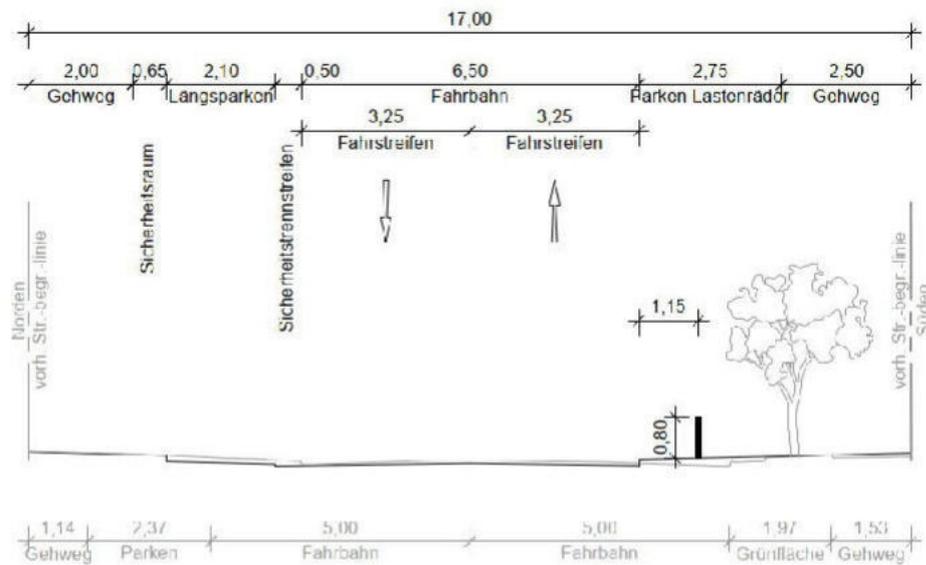


Abbildung 2 - Querschnitt Variante 2 - Mischverkehr

#### Vorteile:

- ausreichend Fahrradbügel in Schräg- und Senkrechtaufstellung mit ausreichenden Abständen zum Gehweg und zur Fahrbahn
- Baumscheiben könnten vergrößert werden (Entsiegelung)
- größere Abschnitte mit breiten Gehwegen möglich
- ggf. größere Überholabstände gegenüber Radfahrenden als bei Schutzstreifen, da sich die Autofahrer nicht an der Markierung orientieren = gegenseitige Rücksichtnahme höher, da der Radfahrer keinen eigenen visuellen Bereich auf der Fahrbahn zugewiesen bekommt
- einige Parkstände können erhalten werden, hoher Parkdruck vorhanden; Einrichtungen von Lieferzonen und Kurzhaltezone sind möglich
- kein Halten/Parken auf der Fahrbahn möglich (schmale Fahrbahn; durch VZ zu deutlichen)
- Radfahrende in Richtung Osten können einfacher die Richtung wählen, bei den Schutzstreifen der Variante 1 endet man im Rechtsabbiegerstreifen
- die schmalere Fahrbahn unterstützt mehr den Charakter einer zeitlich gebundenen Tempo 30-Strecke = geringere Geschwindigkeiten, da weniger Platz auf der Fahrbahn vorhanden ist

- Borderhalt nicht möglich, trotzdem nicht unwirtschaftlicher als die Variante 1, da gem. Baugrundgutachten eine Grundinstandsetzung erforderlich ist
- entspricht der Zuordnung der Führungsform gem. ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) Belastungsbereich I - Mischverkehr

Nachteile:

- keine getrennte Radverkehrsanlage, mögliche Konflikte mit Kfz- und Busverkehr
- geringe subjektive Sicherheit
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr entspricht nicht dem geforderten Standard einer Radverkehrsanlage, wie bspw. geschützter Radfahrstreifen

|                  | <b>Parkstände</b> | <b>Fahrradbügel</b> | <b>Bäume</b> |
|------------------|-------------------|---------------------|--------------|
| <b>Bestand</b>   | 29                | 13                  | 12           |
| <b>Neu</b>       | 23                | 44                  | 0            |
| <b>Entfall</b>   | 29                | 13                  | 0            |
| <b>Differenz</b> | -6                | +31                 | 0            |

Tabelle 7: Bilanzen Variante 2

## 4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile und in Abstimmung mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord wurde Variante 2 - die Führung des Radfahrenden im Mischverkehr als favorisierte Variante gewählt und detaillierter ausgearbeitet. In einer Vorabstimmung wurde die Vorzugsvariante mit der Polizei und Verkehrsdirektion (PK23/VD5), der BVM und der Hochbahn vorgelegt und abgestimmt. Die Ergebnisse der Vorabstimmung sind im Verschickungsentwurf mitberücksichtigt.

Ausschlaggebend für die Wahl der Vorzugsvariante waren die Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr durch breitere Gehwege und Flächen für Fahrradbügel mit ausreichendem Abstand zur Fahrbahn. Zudem konnte dem Parkdruck entgegengewirkt werden und Parkstände erhalten bleiben.

Zur Feststellung der gegebenen Bauweisen wurden Bohrkernuntersuchungen für die Fahrbahn und Nebenflächen durchgeführt. Das Ergebnis der Auswertung ist eine grundlegende Erneuerung der Martinistraße-Ost. Teer- /pechtypische Bestandteile wurden bei der Beprobung nicht angefounden.

### 4.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Die geplanten Regelbreiten der Fahrstreifen betragen 3,25 m. Die Gesamtfahrbahnbreite beträgt somit 6,50 m und entspricht den Regelbreiten für den maßgebenden Begegnungsverkehr Bus / Bus gem. ReStra. Die Verkleinerung des Fahrbahnquerschnitts erfolgt beidseitig zur Mittelachse der Martinistraße-Ost um rd. 1,75 m. Dazu werden die vorhandenen Bordanlagen zurückgebaut und eine neue Bordsteinführung hergestellt. Lediglich in Abschnitten, in denen älterer Baumbestand sehr dicht an den Hochborden steht kann es sinnvoll sein, die vorhandenen Borde in vorhandener Lage zu belassen. Insgesamt werden brauchbare Steine, so weit wie möglich, wiederverwendet, der Rest durch neue ersetzt. Die neu herzustellenden Fahrbahnränder werden mit Hochbordsteinen aus Beton eingefasst.

Unter Berücksichtigung des Sanierungsvorschlages wird innerhalb der Planungsgrenzen eine grundlegende Erneuerung des Fahrbahnoberbaus vorgesehen. Die neue Fahrbahn erhält einen gebundenen Oberbau mit der Belastungsklasse Bk10 gem. ReStra.

Die Fahrbahn wird sowohl für den MIV als auch von den Radfahrenden im Mischverkehr genutzt.

Folgender Regelquerschnitt ist geplant:

|   |                    |
|---|--------------------|
| Gehweg (Betonpflaster) inkl. Sicherheitstrennstreifen               | 2,65 m             |
| Längsparkstände (Wabensteinpflaster) inkl. Sicherheitstrennstreifen | 2,60 m             |
| Fahrbahn (Asphalt)  | 6,50 m             |
| Fahrradbügelstellplätze (Betonpflaster) inkl. Sicherheitsraum       | 2,65 m             |
| Gehweg (Betonpflaster)  | 2,50 m             |
| <b>Gesamt</b>   | <b>rd. 16,90 m</b> |

### 4.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Innerhalb der Planungsgebiet werden keine neuen Lichtsignalanlagen hergestellt. Vorhandene Induktionsschleifen der müssen im Zuge der grundhaften Erneuerung nicht wieder eingebaut werden.

### 4.3 Wirtschaftsverkehr

Durch die Umgestaltung der Martinstraße-Ost wird mit keiner Geschwindigkeitsanpassung gerechnet. Eine Änderung der Fahrstreifenanzahl wird nicht vorgesehen, wodurch der Verkehrsfluss durch die Maßnahme nicht beeinflusst wird. Weitere Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr werden nicht erwartet.

### 4.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Im Zuge dieser Maßnahme sind keine Bushaltestellen in der Martinstraße-Ost vorgesehen. Sharing Angebote werden nicht vorgesehen. Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Busbeschleunigung bzw. den Hamburger Takt.

Zur Unterstützung des reibungslosen Busverkehrs sollten absolute Halteverbote angeordnet werden, um somit das Parken und Halten auf der Fahrbahn zu unterbinden.

### 4.5 Radverkehr

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Am Knoten Tarpenbekstraße wechselt die Führung des Radverkehrs vom Mischverkehr auf eine Führung im Schutzstreifen / Radfahrstreifen. Der Radfahrende aus Osten kommend vom Knoten Erikastraße / Schottmüllerstraße fährt im Mischverkehr in die Martinstraße ein. In Richtung Osten fahrend hat der Radfahrende die Möglichkeit im Mischverkehr zu bleiben oder auf den baulichen Radweg in den Nebenflächen aufzuleiten.

Nach Umsetzung der LSBG Maßnahme Eppendorfer Marktplatz erfolgt der Übergang zwischen Mischverkehr und 2,25 m breiten Radfahrstreifen.

Zum Abstellen der Fahrräder sind beidseitig in den Nebenflächen Fahrradbügel vorgesehen. Die Fahrradbügel sind vom Fahrbahnrand mind. 1,15 m abgesetzt, um somit das Hinausragen von Rädern über den Bord zu vermeiden und gleichzeitig das Halten/Parken vor den Bügeln zu unterbinden. Zusätzlich werden zwei Lastenrädereinstellplätze in der Nähe des Biomarktes geplant. Um das Rangieren des Fahrrads zu begünstigen, werden vor den Fahrrad- und Lastenrädereinstellplätzen die Hochborde abgesenkt.

Insgesamt werden 38 Fahrradbügel + 7 Lastenfahrradbügel neu hergestellt, die jeweils mit 2 Fahrrädern belegt werden können. Somit stehen Stellplätze für 76 Fahrräder und 7 Lastenfahrräder in der Martinstraße-Ost zur Verfügung.

Anlagen von StadtRad sind nicht vorgesehen.

| Abschnitt                         | vorhanden    | entfallen    | geplant       | Bilanz         |
|-----------------------------------|--------------|--------------|---------------|----------------|
| Martinstraße-Ost (nördlicher FBR) | 7 St.        | 7 St.        | 22 St.        | +15 St.        |
| Martinstraße-Ost (südlicher FBR)  | 2 St.        | 2 St.        | 16 St.        | +14 St.        |
| <b>Summe</b>                      | <b>9 St.</b> | <b>9 St.</b> | <b>38 St.</b> | <b>+29 St.</b> |

Tabelle 8: Bilanz der Fahrradbügel

#### 4.6 Fußverkehr

Die Gehwege werden in der Regel in einer Breite von 2,00 m neben Parkständen und 2,50 m neben Straßenausstattungen mit einer Befestigung aus Pflastersteinen aus Beton, 25/25/7 cm, hergestellt. In Bereichen der Baumscheiben wird der Gehweg zum Schutz von Baumwurzeln nicht verbreitert und bleibt somit bei einer Breite von 1,50 m.

Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnitts müssen die Nebenflächen höhenmäßig angepasst werden.

#### 4.7 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sind neben der Fahrbahn Längsparkstreifen vorgesehen. Die Anordnung erfolgt zwischen den Baumscheiben mit 5,20 m (5,70 m) Parkstandlänge (1-2 Parkstände) und 2,10 m Breite. Es wird ein barrierefreier Parkstand vor der Haus Nr. 23 mit 3,50 m Breite vorgesehen. Zur Fahrbahn und zu den Gehwegen hin wird ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen hergestellt.

Für Lade- oder Liefervorgänge (u. a. Umzüge, Lieferservice, Handwerker) werden zudem zeitlich eingeschränkte (werktags von 9 Uhr bis 18 Uhr) Ladezonen mit einer Länge von 12 m vorgesehen, die bei den Längsparkständen vor Hausnummer 19/21 und vor Haus Nr. 20 angeordnet werden sollen.

Die vorhanden zwei Elektrostellplätze mit Ladesäule werden wieder hergestellt. Weitere Stellplätze für hvv Switch Angebote sind nicht geplant.

Die Bilanz der Parkstände stellt sich wie folgt dar:

| Abschnitt                             | vorhanden     | entfallen     | geplant       | Bilanz         |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Martinistraße-Ost<br>(nördlicher FBR) | 17 St.        | 17 St.        | 11 St.        | -6 St.         |
| Martinistraße-Ost<br>(südlicher FBR)  | 12 St.        | 12 St.        | 8 St.         | -4 St.         |
| <b>Summe</b>                          | <b>29 St.</b> | <b>29 St.</b> | <b>19 St.</b> | <b>-10 St.</b> |

Annahme Bestand: Länge eines Parkstandes 5,20 m und Breite 2,00 m (Längs) und 2,50 m (Quer) in Anlehnung an die ReStra. Kurze Parkstandslücken für Kleinwagen (wie z.B. Smart) wurden nicht berücksichtigt.

Tabelle 9: Bilanz der Parkstände

Durch die Maßnahme entfallen 10 Parkstände, die nicht ersetzt werden können.

#### 4.8 Öffentliche Beleuchtung

Durch die Umgestaltung der Straßenquerschnitte und die damit verbundene Veränderung der Nebenflächen ist es erforderlich, vereinzelt die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung zu versetzen bzw. an neuen Standorten neu herzustellen.

Im Zuge der Verschickung werden die Beleuchtungsanlagen durch HHVA geprüft und ggf. den Anforderungen angepasst.

#### 4.9 Straßenbegleitgrün

Es sind keine Baumfällungen oder Neupflanzungen geplant. Die verbleibenden Baumscheiben werden im Zuge der Umgestaltung der Nebenflächen vergrößert. Insgesamt wird eine befestigte Fläche von rd. 52m<sup>2</sup> entsiegelt.

| <b>Straße</b>    | <b>Bestand gem. Straßenbaumkataster (Geo-Online)</b> | <b>Geplante Neupflanzungen</b> | <b>Fällungen</b> | <b>Bilanz</b> |
|------------------|--|--------------------------------|------------------|---------------|
| Martinstraße-Ost | 12   | 0                              | 0                | 0             |
| <b>Summe</b>     | <b>12</b>  | <b>0</b>                       | <b>0</b>         | <b>0</b>      |

Tabelle 10: Baumbilanz Ausführungsvariante

#### **4.10 Barrierefreiheit**

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten werden bei der Planung der Verkehrsflächen entsprechend der ReStra berücksichtigt.

Die Flächen mit den Fahrradlehnenbügeln werden mit einem 25 cm breiten 3-reihigen Streifen aus Natursteinkleinpflaster eingefasst.

Durch die Verbreiterung der Gehwege, erhöht sich die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fußgängerverkehr.

#### **4.11 Ausstattung / Straßenmöblierung**

Einbauten wie Baumschutzbügel und Fahrradbügel werden erneuert und/oder versetzt bzw. entfernt. Neue Fahrradbügel werden gesetzt. Die vorhandene Ladesäule der Elektrostellplätze wird wiederhergestellt. Weiterhin werden zwei Sitzmöbel aufgestellt. Zum Anfahrerschutz der Bäume werden Eichenspaltpfähle fahrbahnseitig in den Baumscheiben gesetzt.

#### **4.12 Entwässerung**

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden im Wesentlichen zur Fahrbahn hin entwässert. In den Bereichen, in denen die Nebenflächen keine Querneigung aufweisen oder zu den Grundstücken geneigt sind, werden die Nebenflächen angepasst. Um die Höhenlage der neuen Nebenflächen nicht zu sehr vom Bestand abweichen zu lassen (Baumwurzeln, Leitungen könnten ihre Überdeckung verlieren), kann es erforderlich werden, dass Wasserläufe in den Nebenflächen hergestellt werden müssen.

Am tiefliegenden Fahrbahnrand werden Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant. Im Zuge der Herstellung der neuen Straßenabläufe müssen die Anschlussleitungen angepasst und an das vorh. Mischwassersiel angeschlossen werden. Wenn es die Höhenlage und der Zustand der Leitungen erlaubt, sollen vorhandene Anschlussleitungen weiter genutzt werden.

Bei der Martinstraße-Ost handelt es sich um eine Verkehrsfläche mit mäßigem Kfz-Verkehr (<15.000 Kfz/Tag). Erfolgt eine Einleitung in ein Oberflächengewässer werden Reinigungsanforderungen bzgl. der Qualität des Regenwassers gestellt (gemäß Arbeitsblatt DWA-A 102/2). Bei dem Anschluss der geplanten Straßenentwässerungsleitung an das vorhandene Mischwassersiel werden derzeit keine Reinigungsmaßnahmen erforderlich.

Die Grundlagen aus dem Wissensdokument „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“ der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (ehemals Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) werden in den weiteren Planungsprozessen entsprechend berücksichtigt.

#### **4.13 Ver- und Entsorgungsleitungen**

siehe Kapitel 2.17

#### **4.14 Ingenieurbauwerke**

Es sind keine Ingenieurbauwerke vorgesehen.

#### **4.15 Baustoffe**

Gemäß Ersatzbaustoffverordnung (EBV) zum Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen wird ein Abstand des Grundwassers zur Tragschichtunterkante von mindestens 1 m unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlages von 0,5 m gefordert. Weiterhin muss die Bordenart der Grundwasserdeckschicht gem. DIN 18196 als fein, gemischt- oder grobkörniger Boden mit Ausnahme der Gruppen mit den Gruppensymbolen GE, GW, GI, GU und GT zu klassifizieren sein.

Laut Geoportal Hamburg liegt der mittlere Grundwasserstand zwischen +3,00 m NHN und +4,00 m NHN. Der minimale Grundwasserflurabstand liegt zwischen 3,0 m und 7,0 m.

Der notwendige Abstand – zwischen Grundwasserstand und Schüttkörperbasis (Unterseite Tragschicht) – kann somit in allen Streckenabschnitten eingehalten werden.

Gem. Auswertung der vorliegenden Bohrkernuntersuchungen liegen Sand-Schluff-Gemische der Gruppen SU/ ST/SU\* vor. Der Einbau von Recyclingbaustoffen ist daher möglich.

#### **4.16 Feuerwehr**

Durch die Anpassung der Borde vergrößert sich der Abstand vom Fahrbahnrand zu den Bebauungen um 1,75 m auf 11,30 m vor Haus Nr. 18-24 und rd. 10,00 m vor Haus Nummer 26-30 nördlich der Martinstraße. Südliche der Fahrbahn auf rd. 9,70 m vor Haus Nr. 11; 11,40 m vor Haus Nr. 13 und 10,20 m vor Haus Nr. 19-25. Befestigte Aufstellflächen von 5,50 m liegen im Bereich der Fahrbahn für eine Anleiterung vor.

#### **4.17 Sonstiges (Geschwindigkeitsreduzierung)**

Es wird angestrebt, die zeitlich eingeschränkte 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung von 6 Uhr bis 19 Uhr bis in die Nacht auszudehnen. Grund hierfür wird neben der Kita „Die Martinis“ auch der vermehrte Rad- und Fußverkehr zur vorhandenen Grundschule „Marie-Beschütz-Schule“ gesehen, welche über einen Zugang in der Martinstraße Ost verfügt.

Weiterhin weisen die Busse auch nach 19 Uhr auf der Strecke eine enge Taktung auf. Eine Ausdehnung der zeitlichen Geschwindigkeitsbegrenzung bis in den Abend hinein würde die Sicherheit auch aufgrund der Lichtverhältnisse erhöhen.

## 5 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt. Es bedarf keiner besonderen planungsrechtlichen Grundlage.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Bebauungsplan Eppendorf 22, festgestellt am 09.09.1999
- Baustufenplan Eppendorf 34, festgestellt am 17.01.1955

## 6 Umsetzung der Planung

### 6.1 Grunderwerb

Die geplanten Umbauten erfolgen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb wird nicht erforderlich. Vor Haus Nr. 26 wurde eine ca. 25 m<sup>2</sup> große Fläche vom Bezirk Hamburg-Nord durch ein Vorverkaufsrecht im Rahmen der Planung „Radverkehrsanlagen Martinistraße“ erworben.

### 6.2 Auswirkungen durch das Projekt

#### 6.2.1 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2, Satz 1 Nr. 1, 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16, Abs. 2 Satz 1, Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maßnahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

Es werden die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen auf die geringstmögliche Breite verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt.

Unabhängig davon, dass die Voraussetzungen zur Anwendung der 16. BImSchV nicht vorliegen, wird bei der Herstellung der Fahrbahn standardmäßig ein feinkörniger Splittmastixasphalt (SMA 8 Hmb) verwendet werden. Mit diesem Belag ist eine dauerhafte Lärminderung von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Darüber hinaus lässt sich erfahrungsgemäß durch die mit der Maßnahme verbundene Beseitigung von Unebenheiten, insbesondere an Straßenabläufen und Schachtabeckungen, die Lärmsituation deutlich verbessern.

Aus Lärmschutzgründen (Wohnen) kann die Betriebsform 2 (Ausnutzung der gesamten "hellen" Tageszeit etc.) nicht weiterverfolgt werden.

#### 6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Leitungsarbeiten von den Leitungsträgern in Vorwege der Straßenbauarbeiten sind nicht auszuschließen. Siehe auch Kapitel 2.17. Weiteres erfolgt im Rahmen der Schlussverschickung.

Baumschnittarbeiten werden vor Baubeginn in der Zeit zwischen Oktober 2023 und Februar 2024 durchgeführt.

### **6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld**

Sämtliche Anlieger wie Anwohner und Gewerbe sind während der Durchführung der Maßnahme direkt betroffen. Im Bauzustand ergeben sich Einschränkungen und Behinderungen durch verengte oder zusammengelegte Fahrbahnbeziehungen, die auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Es werden voraussichtlich halbseitige Sperrungen vorgenommen, so dass der Kfz-Verkehr, Anlieger und der ÖPNV Umleitungsstrecken nutzen müssen. Parkstände werden voraussichtlich während der Baumaßnahme nicht zur Verfügung stehen.

Die Planung und die Bauausführung wird mit der Anschlussmaßnahme vom LSBG Eppendorfer Marktplatz eng abgestimmt.

Nach Abschluss der Baumaßnahme werden keine Veränderungen bzgl. des motorisierten Verkehrs im Stadtteil erwartet.

### **6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

### **6.4 Kampfmittel**

Die Ergebnisse der Gefahrenerkundung / Luftbildauswertung liegen vor (BIS/F046-23/011179\_1, vom 16.03.2023).

Es bestehen nach Luftbildauswertung / Fernerkundung keine Hinweise auf Kampfmittelverdacht. Daher sind nach heutigem Kenntnisstand keine Maßnahmen nach § 6 KampfmittelVO notwendig.

### **6.5 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel**

Die Maßnahme „Martinistraße-Ost (zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße)“ ist Bestandteil des „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ - Vereinbarung gem. Ziffer 5.3 zwischen BVM und dem Bezirk HH-Nord vom 01.03.2023.

Haushaltsmittel stehen über die PSP-Elemente 2-22003010-20009.32 (investiv) und 3-22003010-200031.37 (konsumtiv) zur Verfügung.

### **6.6 Wirtschaftlichkeit**

In der vorliegenden Planung wird der Bordverlauf neu hergestellt und die vorhandene Fahrbahn verschmälert. Da eine grundhafte Erneuerung (auch für die Variante 1) umgesetzt wird, ergibt sich kein wirtschaftlicher Nachteil gegenüber der Variante 1 mit Erhalt der Bordanlagen.

Sämtliche geplanten Materialien entsprechen den Standardmaterialien und Vorgaben der ReStra, bzw. ZTV Hmb-Stb.

### **6.7 Entwurfs- und Baudienststelle**

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau - Nachhaltige Mobilität - N/MR24.

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung der Straßenbaumaßnahme ist das Planungsbüro [REDACTED] beauftragt.

Für die Bauausführung wird ein Zeitraum von ca. 10 Monaten angesetzt.

### 6.8 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Maßnahme ist ab Frühjahr 2024 geplant.

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

---

|              |            |              |            |
|--------------|------------|--------------|------------|
| Verfasst     | [REDACTED] | Aufgestellt  | [REDACTED] |
| Datum        | [REDACTED] | Datum        | [REDACTED] |
| Unterschrift | [REDACTED] | Unterschrift | [REDACTED] |

---



Q:\HAM02\PI02\_T\MI0352\PI0352-23-003-Martinistrasse - Ost\090-Pläne\91-CAD\AutoCAD\005-Entwurfsplanung\ Rahmen-01-01-ÜK.dwg

Basis der Darstellung: DSGK 20  
 Vervielfältigung mit Zustimmung der Freien und Hansestadt Hamburg,  
 Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, www.geoinfo.hamburg.de

|  |  |  |  |             |  |
|--|--|--|--|-------------|--|
|  |  |  |  | 0253-23-003 |  |
|  |  |  |  |             |  |

|       |                            |                   |                                      |       |
|-------|----------------------------|-------------------|--------------------------------------|-------|
| Index | Anderungen und Ergänzungen | Bearbeitet (Name) | Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift | Datum |
|-------|----------------------------|-------------------|--------------------------------------|-------|

Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Hamburg - Nord  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Hamburg - Nord  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr  
 Bezirksroute 18 - Martinstraße-Ost

Datum: 22.08.2023

Teilbaumaßnahme: zw. Tarpenbekstraße  
 und Erikastraße

Fachtechnisch geprüft

Unterschrift: N/MR 240

Planinhalt: **Übersichtskarte**

Zeichnung Nr.: RF-2022-026-ÜK-01

Maßstab: 1:20.000

Datum: .....

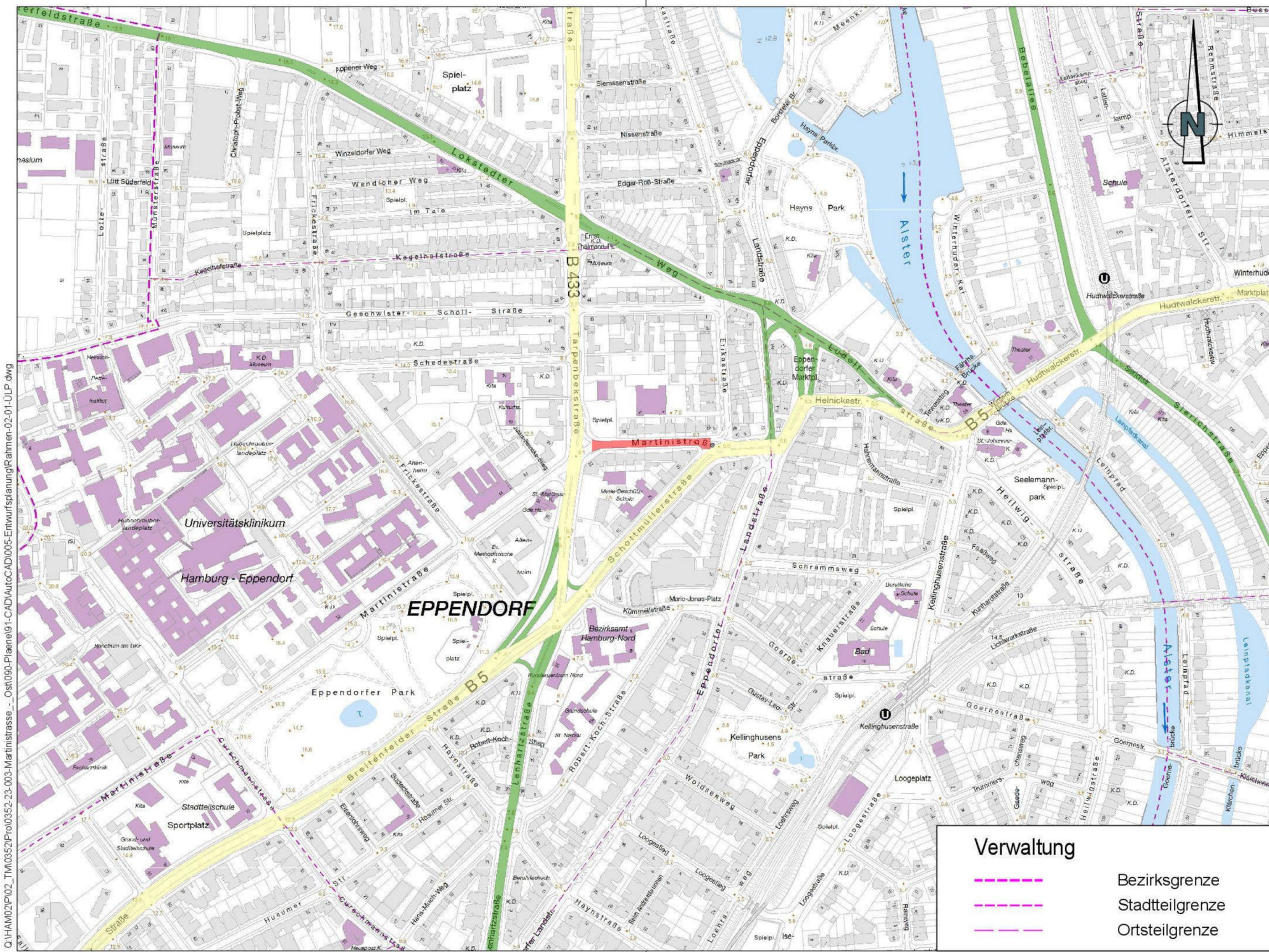
Geprüft: .....

Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: .....

Freigegeben: .....

Unterschrift: N/MR-L



Q:\HAM02\PI02\_T\MI0352\PI0352-23-003-Martinistrasse\_-\_Ost\090-Pläne\01-CAD\AutoCAD\005-Entwurfplanung\ Rahmen-02-01-ÜLP.dwg

### Legende

#### Planung

Baustrecke

#### Straßennetz

Bundesstraßen

Hauptverkehrsstraßen



|       |                            |                   |                                      |       |
|-------|----------------------------|-------------------|--------------------------------------|-------|
| Index | Änderungen und Ergänzungen | Bearbeitet (Name) | Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift | Datum |
|-------|----------------------------|-------------------|--------------------------------------|-------|

Bedarfsräger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Hamburg - Nord  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Hamburg - Nord  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr  
 Bezirksroute 18 - Martinstraße-Ost

Teilbaumaßnahme: zw. Tarpenbekstraße  
 und Erikastraße

Planinhalt: **Übersichtslageplan**

Zeichnung Nr.: RF-2022-026-ÜLP-01

Maßstab: 1:5.000

|                |                                   |              |                        |
|----------------|-----------------------------------|--------------|------------------------|
| Datum: .....   | Unterschrift, Technische Aufsicht | Datum: ..... | Unterschrift, N/MR-L   |
| Geprüft: ..... |                                   | Datum: ..... | Unterschrift, N/MR-20  |
|                |                                   | Datum: ..... | Unterschrift, N/MR-240 |

#### Verwaltung

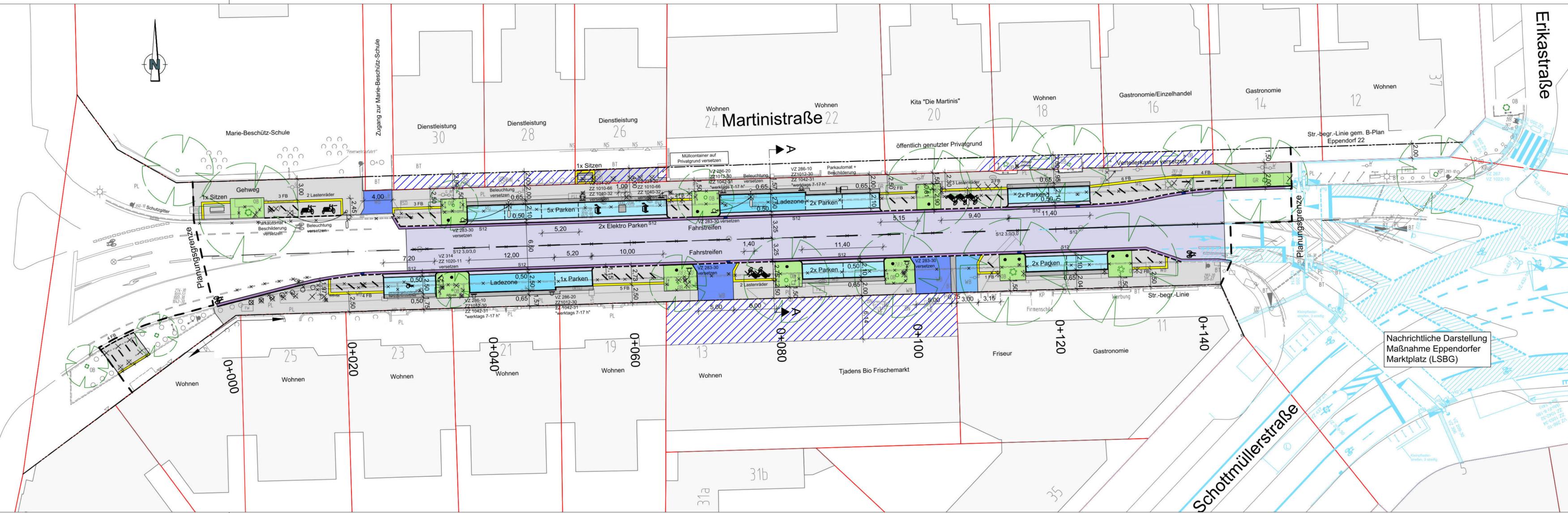
- Bezirksgrenze
- Stadtteilgrenze
- Ortsteilgrenze

Q:\HAM02\P02\_TMI0352\Frei0352-23-03-Martinstrasse\_...\_031091-Pläne\91-CAD\AutoCAD005-Entwurfplanung\Raum-04-01-Lageplan.dwg

Tarpenbekstraße

Erikastraße

Schottmüllerstraße



Nachrichtliche Darstellung  
Maßnahme Eppendorfer  
Marktplatz (LSBG)

Legende

- Fahrbahn (Asphalt-Vollausbau), Bk10
  - Gehwegüberfahrt (Wabe), Bk0,3 / Bk1,8
  - Parkstand (Wabe), Bk0,3 / Bk1,8
  - Gehweg und sonstige Nebenflächen - Pflaster
  - Sicherheitstrennstreifen - Pflaster
  - Kleinpflaster
  - wassergebundene Decke
  - Grünfläche
  - Wasserlauf
  - Flurstücksgrenze
  - in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
  - Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
  - Planungsgrenze
  - Gehweg auf öffentlichem genutztem Privatgrund
- 
- |           |         |          |                               |
|-----------|---------|----------|-------------------------------|
| vorhanden | geplant | entfällt |                               |
|           |         |          | abges. Hochbord               |
|           |         |          | Hochbord                      |
|           |         |          | Tiefbord                      |
|           |         |          | Befestigungswechsel           |
|           |         |          | Fahrbahnmarkierung            |
|           |         |          | Fahrbahnmarkierung            |
|           |         |          | Verkehrszeichen               |
|           |         |          | öffentliche Beleuchtung       |
|           |         |          | Lichtsignalanlage             |
|           |         |          | Fahrradanlehnbügel            |
|           |         |          | Lastenradlehnbügel            |
|           |         |          | Sitzbank                      |
|           |         |          | Eichenspaltpfähle             |
|           |         |          | Pfosten (umlegbar)            |
|           |         |          | Baum                          |
|           |         |          | vorh./ gepl./ umzub./ aufzuh. |
|           |         |          | Straßenablauf                 |

| Index | Änderungen und Ergänzungen | Bearbeitet (Name) | Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift | Datum |
|-------|----------------------------|-------------------|--------------------------------------|-------|
|       |                            |                   |                                      |       |
|       |                            |                   |                                      |       |
|       |                            |                   |                                      |       |

Bedarsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Hamburg - Nord  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Hamburg - Nord  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Tiefbau

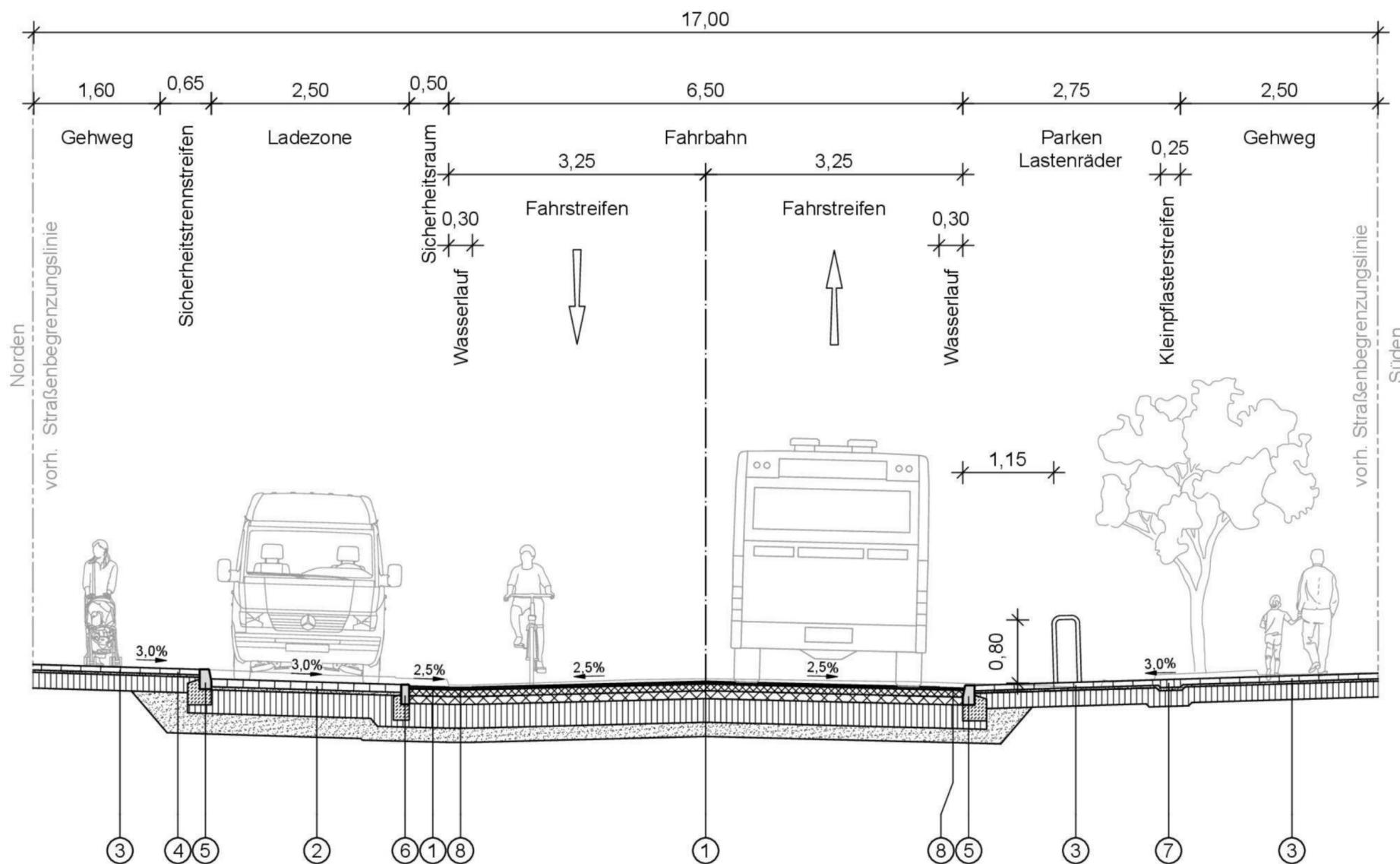
Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr  
 Bezirksroute 18 - Martinstraße-Ost  
 Teilbaumaßnahme: zw. Tarpenbekstraße  
 und Erikastraße

Planinhalt: Lageplan 1  
 Zeichnung Nr.: RF-2022-026-LP-01  
 Maßstab: 1:250  
 Datum: \_\_\_\_\_  
 Geprüft: \_\_\_\_\_  
 Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: 22.08.2023  
 Bearbeitet: \_\_\_\_\_  
 Datum: 22.08.2023  
 Fachtechnisch geprüft: \_\_\_\_\_  
 Datum: 25.08.2023  
 Aufgestellt: \_\_\_\_\_  
 Datum: \_\_\_\_\_  
 Freigegeben: \_\_\_\_\_  
 Datum: \_\_\_\_\_  
 Unterschrift, NMR-L

# Querschnitt A - A

## Stat. 0+080



- ① Fahrbahnbefestigung gem. ReStra, Bk 10, Tafel 1, Zeile 5a
  - 3,5 cm Asphaltdeckschicht
  - 8,5 cm Asphaltbinderschicht
  - 10,0 cm Asphalttragschicht
  - 30,0 cm Schottertragschicht,  $E_{V2} \geq 150$  MPa
  - 18,0 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
  - 70,0 cm Gesamtaufbau,  $E_{V2} \geq 45$  MPa
- ② Befestigung der Parkflächen (Ladezone) gem. ReStra, Bk 1,8, Tafel 3, Zeile 3
  - 10,0 cm Wabensteine aus Beton, 21,3x12,3 cm
  - 4,0 cm Bettung aus Brechsand-Splitt, 0/5 mm
  - 30,0 cm Schottertragschicht,  $E_{V2} \geq 150$  MPa
  - 26,0 cm Schicht aus frostunempfindlichem Material
  - 70,0 cm Gesamtaufbau,  $E_{V2} \geq 45$  MPa
- ③ Befestigung der Gehwege/Fahrradparken gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
  - 7,0 cm Pflaster aus Beton, 25x25 cm
  - 3,0 cm Bettung aus Brechsand-Splitt, 0/5 mm
  - 20,0 cm Schottertragschicht,  $E_{V2} \geq 80$  MPa
  - 30,0 cm Gesamtaufbau,  $E_{V2} \geq 45$  MPa
- ④ Befestigung der Sicherheitstreifen gem. ReStra, Tafel 6, Zeile 2
  - 7,0 cm Pflaster aus Beton, 25x25 cm
  - 3,0 cm Bettung aus Brechsand-Splitt, 0/5 mm
  - 20,0 cm Schottertragschicht,  $E_{V2} \geq 80$  MPa
  - 30,0 cm Gesamtaufbau,  $E_{V2} \geq 45$  MPa
- ⑤ Hochbordstein aus Granit/Beton 12/15x25 cm
  - Rückenstütze aus Beton, C 12/15, 15 cm
  - Fundament aus Beton, C 12/15, 20 cm
- ⑥ Tiefbordstein aus Beton, 10x25 cm
  - Rückenstütze aus Beton, C 12/15, 10 cm
  - Fundament aus Beton, C 12/15, 20 cm
- ⑦ Kleinpflasterstreifen, 8x8x10 cm
- ⑧ Wasserlauf aus Gussasphalt, b = 30 cm, d = 3 cm MA 8S gem. ZTV/St-Hmb. 09



| Index | Änderungen und Ergänzungen | Bearbeitet (Name) | Leit- / Kurzzeichen und Unterschrift | Datum |
|-------|----------------------------|-------------------|--------------------------------------|-------|
|       |                            |                   |                                      |       |

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg  
 Bezirksamt Hamburg - Nord  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Tiefbau

Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg  
 Bezirksamt Hamburg - Nord  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Tiefbau

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr  
 Bezirksroute 18 - Martinstraße-Ost

Teilbaumaßnahme: zw. Tarpenbekstraße  
 und Erikastraße

Planinhalt: Querschnitt A-A

Zeichnung Nr.: RF-2022-026-QS-01  
 Maßstab: 1:50

Datum: .....  
 Geprüft: .....

Unterschrift, Technische Aufsicht: .....  
 Unterschrift, NMR-L: .....