

- BIS – Polizei PK 23 # [REDACTED]
- BIS – VD 5 (Zentrale Verkehrsdirektion)  
Zusätzlich Lagepläne 2-fach per Post an:  
[REDACTED]
- BIS – F 02 (Feuerwehr)  
[REDACTED]
- BIS – F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)  
[REDACTED]
- LSBG
- LSBG – GF / IVS 1 (Verkehrssteuerung - LSA)  
[REDACTED]
  - LSBG – S 1 (Planung Infrastruktur ÖPNV)  
[REDACTED]
  - LSBG – S 2 (Planung Infrastruktur Individualverkehr)  
[REDACTED]
  - LSBG – F (Geschäftsbereich Fernstraßen)  
[REDACTED]
  - LSBG – G1 (Fachbereich Planung + Entwurf Gewässer)  
[REDACTED]
  - LSBG – K (Ingenieurbauwerke)  
[REDACTED]
  - LSBG – Brückenbetrieb  
[REDACTED]
  - LSBG – Bauwerksunterhaltung  
[REDACTED]
- BVM – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende  
[REDACTED]  
mit der Bitte um Weiterleitung an:
- BVM – VE 1 (ITS und Datenmanagement)
  - BVM – VE 2 (Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung)
  - BVM – VE 3 (Verkehrsbelange in d. Stadtentwicklung)
  - BVM – MF (Fuß- und Radverkehr)
  - BVM – MV (Verkehrsoptimierung)
  - BVM – VI 1 (Grundlagen des Straßenwesens /Wegeverwaltung)
  - BVM – VI 2 (Stadtstraßen)
  - BVM – VM 1 (Öffentlicher Verkehr)
  - Kost – BVM  
[REDACTED]
- BSW
- WSB (Amt für Wohnen, Stadtern. + Bodenordn.)  
[REDACTED]
  - LP (Amt für Landes- und Landschaftsplanung)  
[REDACTED]
- BUKEA (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft)
- BUKEA – W1 (Wasserwirtschaft/Oberflächengewässer/GW)  
[REDACTED]
  - BUKEA – W2 (Abwasserwirtschaft/Entwässerung)  
[REDACTED]
  - BUKEA – W3 (Geologisches Landesamt)  
[REDACTED]
  - BUKEA – N (Naturschutz, Grünplanung und Bodenschutz)  
[REDACTED]
  - BUKEA – I (Immissionsschutz und Abfallwirtschaft)  
[REDACTED]
  - BUKEA – E (Energie und Klima)  
[REDACTED]
  - BUKEA – A2 (Bodenschutz und Altlasten)  
[REDACTED]
- BWFGB – Abteilung Anliegerbeiträge  
[REDACTED]
- LIG – FB 4 Erschließungsstraßen  
[REDACTED]
- LIG – 434 (FB 4 - Immobilienmanagement – Ankauf)  
[REDACTED]
- LBV (Parkraummanagement, nur bei größeren Wohnungsbauvorhaben)  
[REDACTED]
- Kulturbehörde – Denkmalschutzamt  
[REDACTED]
- Hamburg Verkehrsanlagen GmbH # (ÖB/LSA)  
[REDACTED]
- Dataport Planwerkauskunft  
[REDACTED]
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)  
Steindamm 94, 20099 Hamburg  
[REDACTED]
- Hamburger Hochbahn AG (HHA)  
Steinstraße 20, 20095 Hamburg  
[REDACTED]
- Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH)  
[REDACTED]
- Stromnetz Hamburg  
[REDACTED]
- Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI)  
Fachbereich Elektromobilität (E-Ladestationen)  
[REDACTED]
- Stadtreinigung Hamburg (SRH)  
Bullerdeich 19, 20537 Hamburg  
[REDACTED]
- Handelskammer G-V/2 [REDACTED]
- Handwerkskammer [REDACTED]
- HAMBURG WASSER  
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg  
[REDACTED]  
 Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE)  
 Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)
- ADFC Hamburg [REDACTED]
- Fuß e.V. Hamburg [REDACTED]
- Bezirks-Seniorenbeirat, Kümmellstraße 7, 20249 Hamburg  
[REDACTED]
- Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg  
Paul-Stritter-Weg1, 22297 Hamburg  
[REDACTED]
- Ströer DSM - NL Hamburg - Bestandsmanagement  
Kehrwieder 8-9, 20457 Hamburg  
[id-bau@stroeer.de](mailto:id-bau@stroeer.de)
- Wall GmbH - Niederlassung Hamburg  
Grusonstr. 48, 22113 Hamburg  
[hamburg@wall.de](mailto:hamburg@wall.de)
- Taxi Verbände  
[info@taxiverband-hamburg.de](mailto:info@taxiverband-hamburg.de)
- DBAG – DB Immobilien Region Nord  
Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg  
\*\* mit der Bitte um Weiterleitung\*\*  
[db.dbimm.nl.hmb.postfach@deutschebahn.com](mailto:db.dbimm.nl.hmb.postfach@deutschebahn.com)
- N/VS [REDACTED]
- N/WBZ [REDACTED]
- N/SL [REDACTED]

- |  |   |
|--|---|
| <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"/> Stadtteiltrat Wählen Sie ein Element aus.<br>Wählen Sie ein Element aus.             |
| <input checked="" type="checkbox"/> N/MR 21 [REDACTED]   | <input checked="" type="checkbox"/> W/MR2<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 checked="" type="checkbox"/> N/MR 24 [REDACTED]   |   |
| <input checked="" type="checkbox"/> N/MR 5 [REDACTED]    |   |
| <input type="checkbox"/> N/D4                            |   |
- 

Betr.: **Schlussverschickung**

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

Teilbaumaßnahme: **Bezirksroute 18 – Martinistraße-Ost (zwischen Tarpenbekstraße 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
	Abwägungsvermerk	

Der Fachbereich Tiefbau beabsichtigt, die vorgenannte Baumaßnahme gem. beigefügtem Lageplan voraussichtlich im 4. Quartal 2024 durchzuführen.

Dazu wurde der Plan abgestimmt und die eingehenden Stellungnahmen abgewogen.

Die Planung für die vorgenannte Maßnahme ist somit abgeschlossen und wird hiermit **schlussverschickt**.

N/MR 24 bittet die im Verteiler mit # gekennzeichneten Dienststellen um den Beitrag zur Ausführungsunterlage - Bau gemäß § 57 LHO bis zum **18.04.2024**, die Straßenverkehrsbehörde um Anordnung nach § 45 StVO sowie HHVA zusätzlich um Übersendung der Kostenbeiträge sowie Kostenübernahmeformulare.

**N/MR 1** wird gebeten alle neu beantragten und bestehenden Sondernutzungen ab dem 01.03.2024 mit MR24 abzustimmen und für den vorgesehenen Bauzeitraum keine Sondernutzungserlaubnisse für die Fläche innerhalb der Planungsgrenzen zu erteilen.

[REDACTED]  
-----  
Unterschrift



Q:\HAM02\PI02\_TM10352\Pro10352-23-003-Martinistrasse - Ost\090-Plaene\91-CAD\AutoCAD\005-Entwurfsplanung\1-Rahmen-01-ÜK-gleichgestellt.dwg




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


verfasst: Hamburg, den ..... [Redacted] .....

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 - Martinistraße-Ost

Teilbaumaßnahme: zw. Tarpenbekstraße  
 und Erikastraße

Planinhalt: Übersichtskarte

Zeichnung Nr.: RF-2022-026-ÜK-01

Maßstab: 1:20.000

Datum: .....  
 Geprüft: .....

Datum: .....  
 Freigegeben: .....

Unterschrift, Technische Aufsicht

Unterschrift, N/MR-L

[Redacted Signature]

Datum: .....  
 Fachtechnisch geprüft: .....

Unterschrift, N/MR 240

Datum: .....  
 Aufgestellt: .....

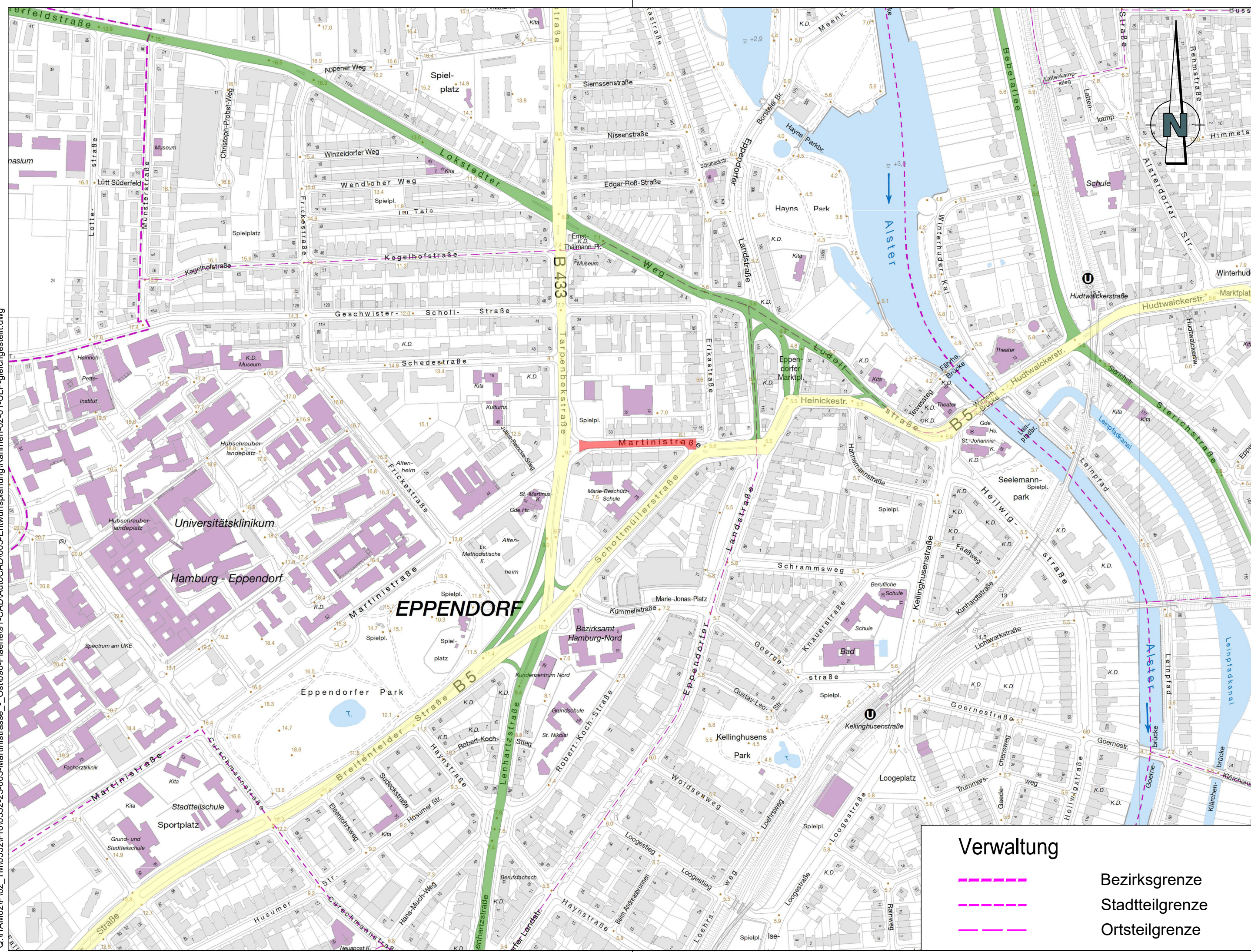
Unterschrift, N/MR 20

Datum: .....  
 Freigegeben: .....

Unterschrift, N/MR-L




Q:\HAM02\PI02\_T\10352\Pro10352-23-003-Martinistrasse\_-\_Ost\090-Plaene\91-CAD\AutoCAD\005-Entwurfsplanung\1Rahmen-02-01-ÜLP\_gleichgestellt.dwg

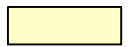



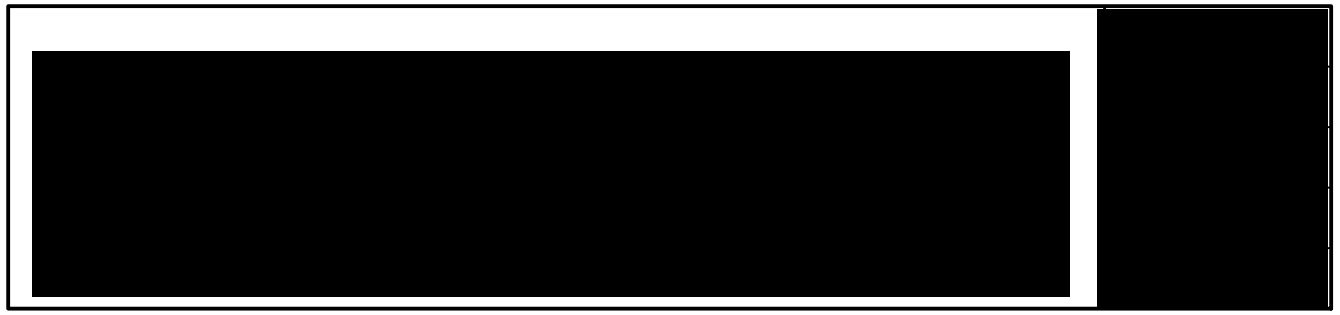
### Legende

#### Planung

 Baustrecke


#### Straßennetz

 Bundesstraßen  
 Hauptverkehrsstraßen




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 - Martinistraße-Ost

Teilbaumaßnahme: zw. Tarpenbekstraße  
 und Erikastraße




Datum: .....  
 Fachtechnisch geprüft:  
 Unterschrift, N/MR 240

Planinhalt: **Übersichtslageplan**

Datum: .....  
 Aufgestellt:  
 Unterschrift, N/MR 20

Zeichnung Nr: RF-2022-026-ÜLP-01	Maßstab: 1:5.000
Datum: ..... Geprüft:	Datum: ..... Freigegeben:
Unterschrift, Technische Aufsicht	Unterschrift, N/MR-L

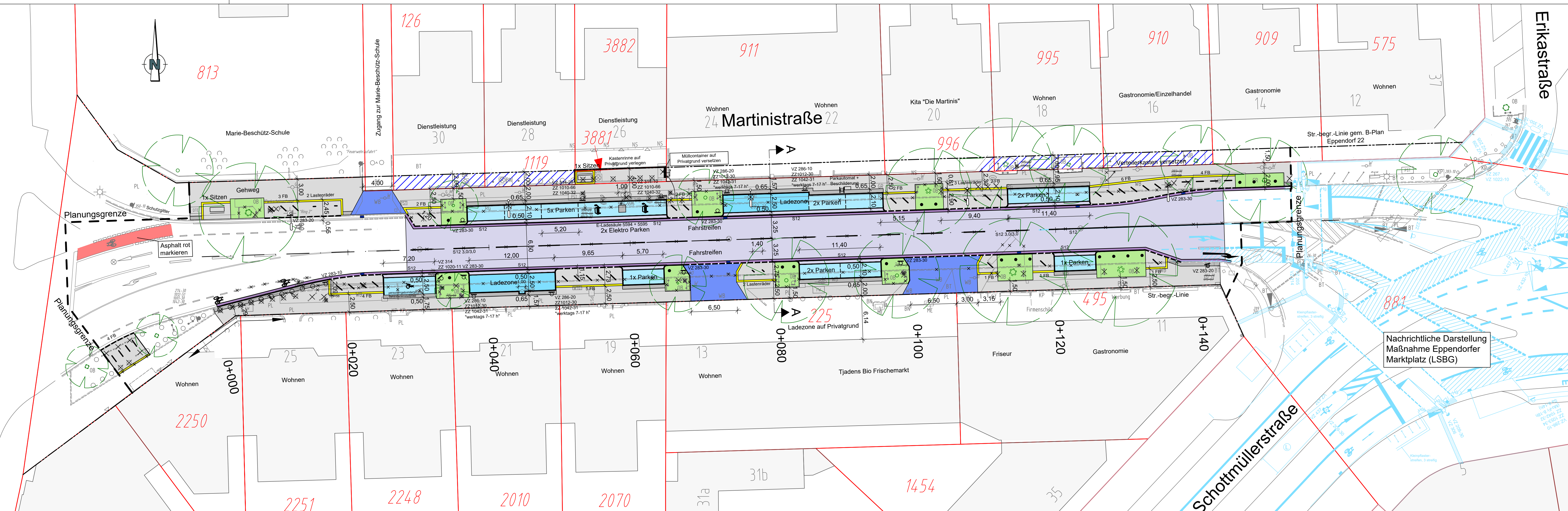
### Verwaltung

 Bezirksgrenze  
 Stadtteilgrenze  
 Ortsteilgrenze



Q:\HAM\21\02\_TMI\0522\Proj\0522-24-003-Martinistraße\_...\_02\109-Pläne\01-CAD\AutoCAD\05-Entwurfplanung\11-Rahmen-04-01-Lageplan-gleichgestellt.dwg

Tarpenbekstraße

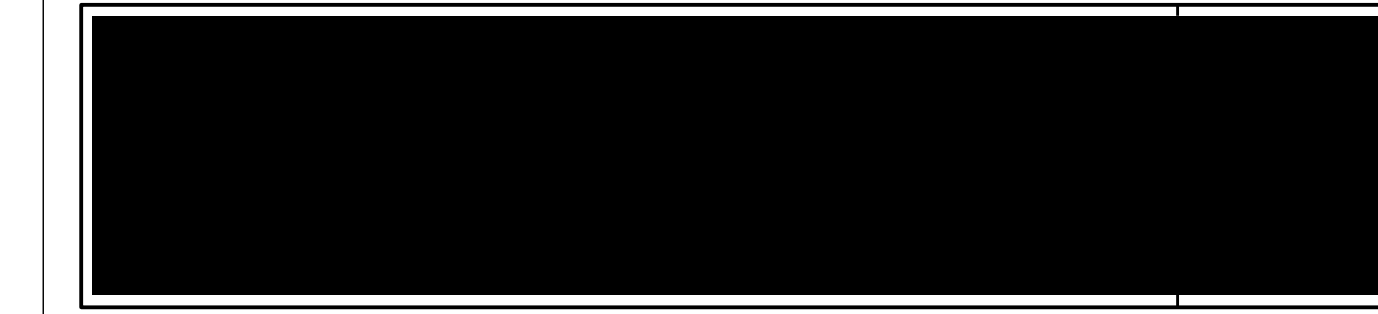


**Legende**

- Fahrbahn (Asphalt-Vollausbau), Bk10
- Gehwegüberfahrt (Wabe), Bk0,3 / Bk1,8
- Parkstand (Wabe), Bk0,3 / Bk1,8
- Radfahrstreifen (rot markiert)
- Gehweg und sonstige Nebenflächen - Pflaster
- Sicherheitstrennstreifen - Pflaster
- Kleinpflaster
- wassergebundene Decke
- Grünfläche
- Wasserlauf
- Flurstücksgrenze
- in Aussicht genommene Straßenbegrenzungslinie
- Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan
- Planungsgrenze
- Gehweg auf öffentlich genutztem Privatgrund

- |           |         |          |  |
|-----------|---------|----------|--|
| vorhanden | geplant | entfällt |  |
|           |         |          | abged. Hochbord                          |
|           |         |          | Hochbord                                 |
|           |         |          | Tiefbord                                 |
|           |         |          | Befestigungswechsel                      |
|           |         |          | Fahrbahnmarkierung                       |
|           |         |          | Fahrbahnmarkierung                       |
|           |         |          | Verkehrszeichen                          |
|           |         |          | öffentliche Beleuchtung                  |
|           |         |          | Lichtsignalanlage                        |
|           |         |          | Fahradanhänger                           |
|           |         |          | Lastenfahrerbügel                        |
|           |         |          | Sitzbank                                 |
|           |         |          | Eichenspaltpfähle                        |
|           |         |          | Pfosten (umlegbar)                       |
|           |         |          | Baum                                     |
|           |         |          | vorh./gepl./umzub./aufzuh. Straßenablauf |

Nachrichtliche Darstellung  
Maßnahme Eppendorfer  
Marktplatz (LSBG)



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 - Martinistraße-Ost

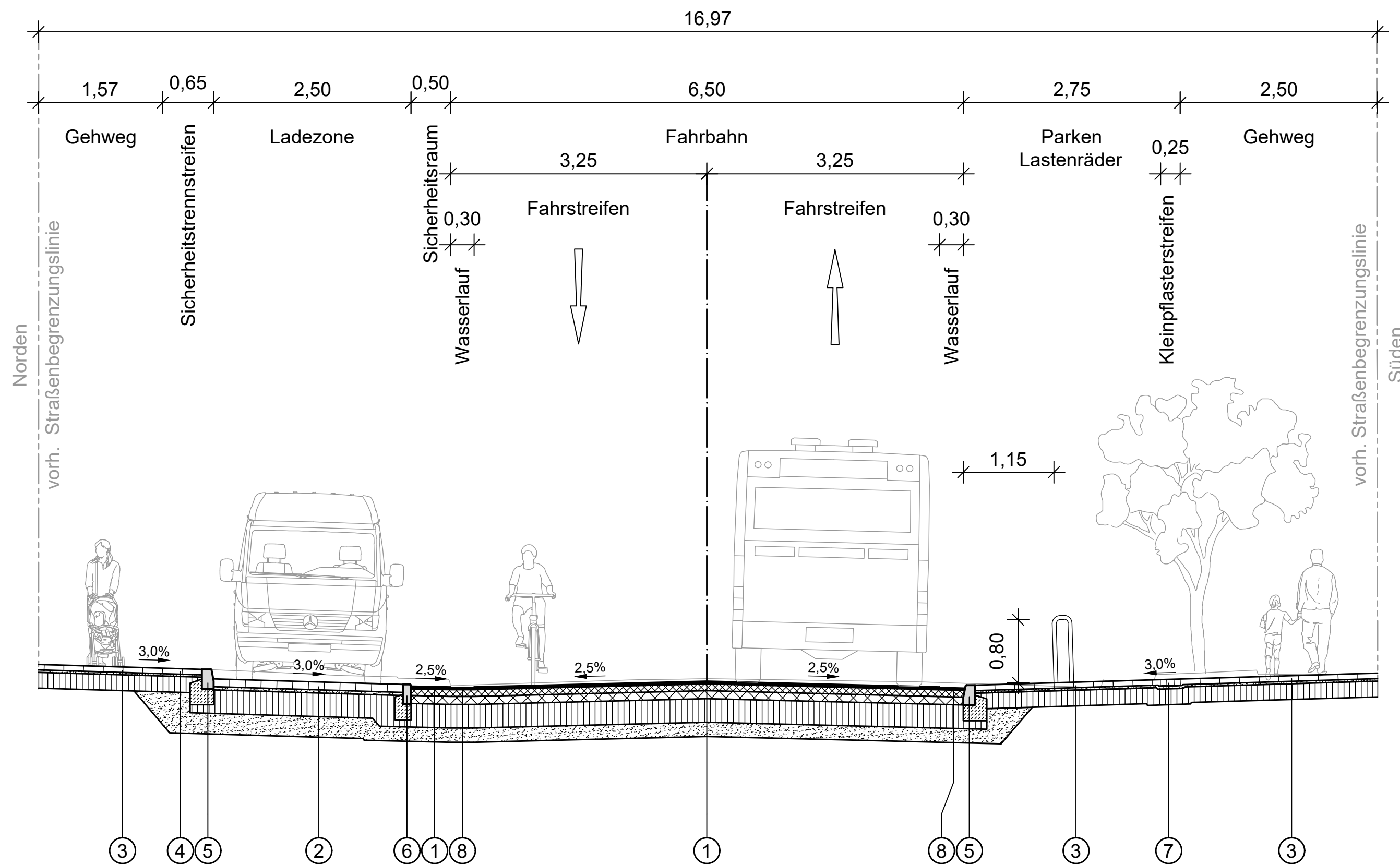
Teilbaumaßnahme: zw. Tarpenbekstraße  
und Erikastraße

Planinhalt: Lageplan 1	
Zeichnung Nr.: RF-2022-026-LP-01	Maßstab: 1:250
Datum: .....	Datum: .....
Geprüft: .....	Freigegeben: .....
Unterschrift, Technische Aufsicht	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 Sicherheitstrennstreifen 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, 8x8x8 cm, 25 cm, 3 - reihig
- 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: .....	Datum: .....
Geprüft: .....	Freigegeben: .....
Unterschrift, Technische Aufsicht	Unterschrift, N/MR-L





**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 Schlussverschickung 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	21
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	22
6.7	Entwurfs- und Baudienststelle	22
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 fahradgerecht ausgebaut werden.

Der angrenzende Knoten Tarpenbekstraße / Martinistraße wurde bereits vom Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) fahradgerecht umgebaut mit einer Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn. Derzeit ist vom LSBG noch die Umgestaltung des Eppendorfer Marktplatz 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). Einen 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 [REDACTED], „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 Beschütz 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 oder 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 einzelnstehende 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 Netzkissen auf. Ein frostsicherer Aufbau von 70 cm Tiefe ist ebenfalls nicht gegeben. Daher ist eine grundlegende 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 sie ist auch nicht als Bedarfsumleitungstrecke 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 Martinistraße-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 Martinistraße-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 geplant.

Eine gesicherte Querung der Martinistraße-Ost ist an den signalisierten Knotenpunkten Tarpenbekstraße und Schottmüllerstraße möglich. Im Planungsabschnitt sind keine weiteren Querungshilfen 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 Martinistraße-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 Martinistraße 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 Martinstraße-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 [REDACTED], „Gutachten 22081456 Martinstraße“ 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**

Flächen mit Altlastenverdacht wurden nicht benannt.

## **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 Straßenbegrenzungslinien.

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.

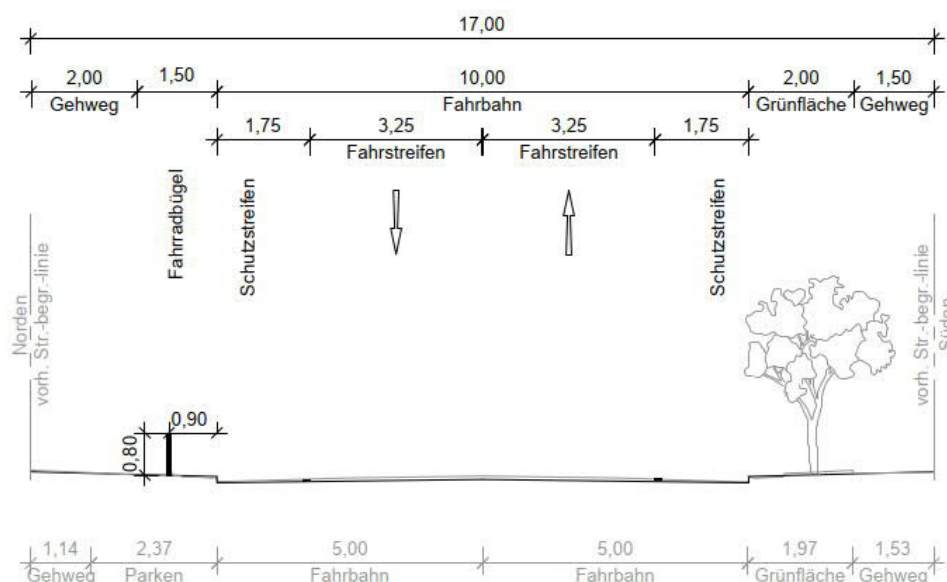


Abbildung 1 - Querschnitt Variante 1 - Schutzstreifen

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.

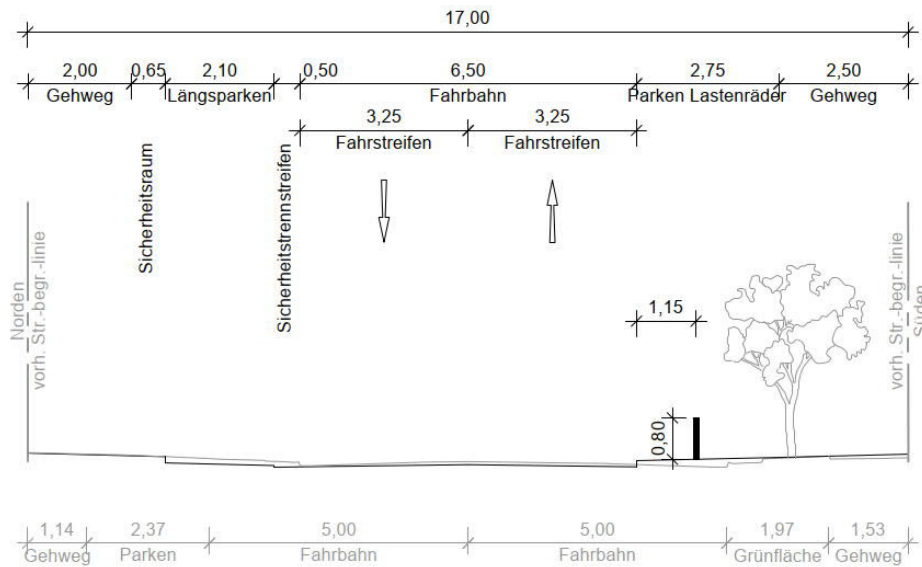


Abbildung 2 - Querschnitt Variante 2 - Mischverkehr

#### 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 Martinstraße-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 Martinstraße-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 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 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 und Sharing Angebote in der Martinstraße-Ost 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 das Herausragen von Rädern über den Bord zu vermeiden und gleichzeitig das Halten/Parken vor den Bügeln zu unterbinden. Zusätzlich sind zwei Lastenrädere Stellplätze in der Nähe des Biomarktes geplant. Um das Rangieren des Fahrrads zu begünstigen, werden vor den Fahrrad- und Lastenradbügeln die Hochborde abgesenkt.

Insgesamt werden 37 Fahrradbügel + 7 Lastenfahrradbügel neu hergestellt, die jeweils mit 2 Fahrrädern belegt werden können. Somit stehen Stellplätze für 74 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.	21 St.	+14 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>37 St.</b>	<b>+28 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 (nördlicher FBR)	17 St.	17 St.	11 St.	-6 St.
Martinistraße-Ost (südlicher FBR)	12 St.	12 St.	7 St.	-5 St.
<b>Summe</b>	<b>29 St.</b>	<b>29 St.</b>	<b>18 St.</b>	<b>-11 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 11 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 Anfahrtschutz 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 sind keine Reinigungsmaßnahmen vorgesehen, da die Reinigung im Klärwerk erfolgt. Das Verhältnis der abflusswirksamen öffentlichen Wegeflächen verändert sich nicht wesentlich durch die Straßenplanung, wodurch das von diesen

Flächen anfallende Niederschlagswasser gem. Abstimmung mit Hamburg-Wasser weiterhin über das M-Sielnetz abgeleitet werden darf.

Die Grundlagen aus dem Wissensdokument „Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung“ der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (ehemals Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) wurden bei dieser Straßenplanung 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 Bodenart 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)**

Die bestehende zeitliche Begrenzung der Tempo 30-Strecke bleibt behalten.

In einer Vorabstimmung wurde die Vorzugsvariante mit der Polizei und Verkehrsdirektion (PK23/VD5), der BVM und der Hochbahn vorgelegt und abgestimmt. Gemäß der Vorabstimmung wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h zwischen 19:00 und 06:00 Uhr von PK23 als unbedenklich angesehen. Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone ist keine Alternative, da hier das erlaubte Fahrbahnrandparken gestattet ist und dieses kritisch von der Hochbahn für deren Linienbusverkehr gesehen wird.

Weiterhin wird auch die Einrichtung einer Kommunaltrasse als nicht umsetzbar angesehen, da zwischen der Tarpenbekstraße und Frickestraße aktuell keine Kommunaltrasse geplant ist und somit eine Lücke vorhanden wäre.

## 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 Martinstraße“ erworben.

Daher ist hier kein Grunderwerb notwendig. Der aktuelle B-Plan weist entlang der nördlichen Straßenseite zwischen den Hausnummern 12 und 30 Straßenverkehrsfläche aus, welche im Lageplan als "Straßenbegrenzungslinie gem. B-Plan Eppendorf 22 ausgewiesen ist.

Diese Flächen befinden sich momentan noch in Privatbesitz. Zur beabsichtigten Verbesserung der Nebenflächen wäre ein Grunderwerb im Rahmen der Bezirksroutenplanung aus hoheitlicher Sicht sinnvoll, da diese zur Schaffung klarer Rechtsverhältnisse und zum Schutz gegen zukünftige Vorgärtenrücknahmen in Anspruch genommen werden können.

Ob Grunderwerb getätigt werden kann wird im Laufe des Planungsprozesses geprüft. Hier wurde bereits Kontakt zum Landesbetrieb für Immobilien und Grundvermögen (LIG) aufgenommen.

### 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 Schachtab sackungen, 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.

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

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/F046-23/01179\_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.

Die Kostenberechnung erfolgt im Zuge der Ausführungsunterlage Bau im Anschluss an die Schlussverschickung.

## 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   


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

## 6.8 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Maßnahme ist ab dem 4. Quartal 2024 geplant.

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

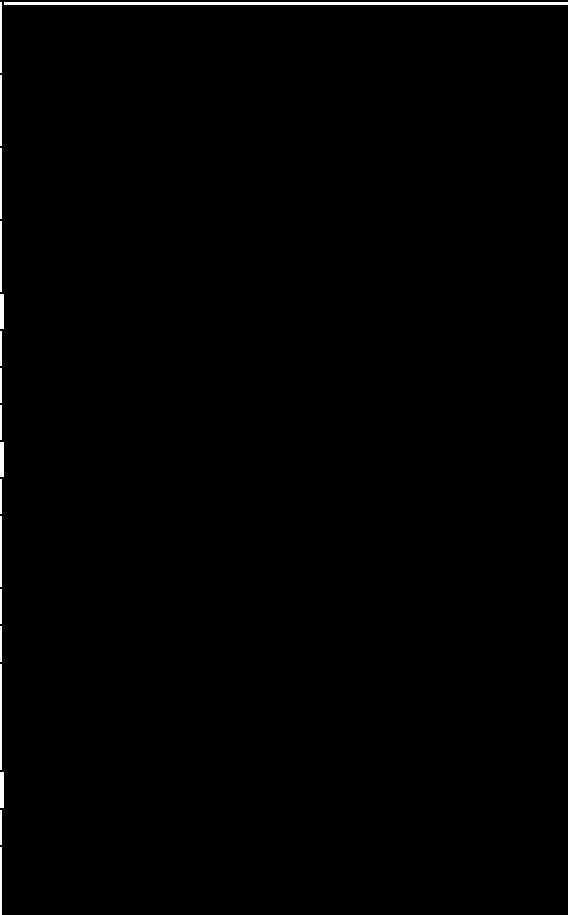
Für die Bauausführung ist eine Teilspernung der Martinstraße in Fahrtrichtung von Ost nach West vorgesehen. Grund hierfür ist der nicht vorhandenen Linksabbieger im Knoten Tarpenbekstraße / Schottmüllerstraße/ Lenhartzstraße für eine mögliche Umleitung.

Die Fahrtrichtung West nach Ost erfolgt bauzeitlich weiterhin über die Martinstraße. Diese Fahrbeziehung ist für die Herstellung beider Richtungsfahrbahnen beizubehalten.

Eine Umleitung des Kfz- und Busverkehrs von Ost nach West erfolgt über den Knoten Tarpenbekstraße / Schottmüllerstraße/ Lenhartzstraße. Ein Linksabbieger von Süden kommend in die Martinstraße in Fahrtrichtung West und Ost ist vorhanden.



**1 ÜBERSICHT TÖB - EXTERN**

Nr.	TÖB	Abteilung	Kontaktdaten	Stellungnahme vom	Seite	
<b>Behörde für Inneres und Sport</b>						
1	BIS	VD 5				
2	BIS	F 02		11.09.2023	5	
3	BIS	WF16		18.09.2023	6	
4	BIS	PK 23		13.10.2023	7	
<b>Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer</b>						
5	LSBG	GF / IVS1		31.08.2023		
6	LSBG	S1				
7	LSBG	S2				
<b>Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</b>						
8	BVM	VE 2				
9	BVM	MF		27.10.2023	7	
10	BVM	VI 2				
11	BVM	VM 1				
12	BVM	Kost	25.10.2023	7		
<b>Barrierefreiheit</b>						
13	Bezirksseniorenbeirat					
14	Kompetenzzentrum für barrierefreies Hamburg		06.11.2023			



15	HHVA	ÖB		07.09.2023	8
16	HHVA	LSA			
17	Handelskammer Hamburg - Infrastruktur	G-V/2			
18	Handwerkskammer Hamburg	HWK		18.09.2023	8
<b>Behörde für Umwelt und Energie</b>					
19	BUKEA	W 2			
<b>Verkehr</b>					
20	HVV				
21	Hamburger Hochbahn AG (HHA)	SG Integrierte Mobilitäts- und Ver- kehrsplanung Bereich Hamburg-Takt		28.08.2023	9
22	VHH			13.10.2023	9
23	Fuß e.V. Hamburg			18.09.2023	9
24	ADFC			08.10.2023	10
<b>Behörde für Wirtschaft und Innovation</b>					
25	BWI				
<b>Andere Behörden und Ämter</b>					
26	BWFGB	B32 Anliegerbeiträge		31.08.2023	13
<b>Stadtreinigung Hamburg</b>					
27	SRH	TS 2		13.09.2023	13

<b>Leitungsunternehmen</b>					
28	Dataport	Niederlassung Hamburg		29.08.2023	14
29	Hamburg Wasserwerke GmbH	HWW		05.09.2023	14
30	Hamburger Stadtentwässerung AöR	HSE		05.09.2023	16
31	Stromnetz Hamburg			30.08.2023	17
				15.09.2023	18
<b>Hamburg-Nord</b>					
32	Fachamt Verbraucherschutz	N/VS		28.08.2023	19
33	Fachamt Bauprüfung	N/WBZ		04.09.2023	19
34	Fachamt Management des öffentlichen Raumes	SoNu		15.09.2023	19
35	Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung	N/SL			
36	Fachamt Management des öffentlichen Raumes	N/MR3		25.10.2023	20
37	Fachamt Management des öffentlichen Raumes	N/MR21		20.10.2023	26
38	Fachamt Management des öffentlichen Raumes	N/MR22			

39	Fachamt Management des öffentlichen Raumes	N/MR23		
40	Fachamt Management des öffentlichen Raumes	N/MR5		13.10.2023 29
41	Politik	RegA EWi		13.10.2023

Erläuterungen:

Die Stellungnahmen werden mit folgenden Ausnahmen im Originaltext wiedergegeben:

- [...] Es wurden Textteile ausgelassen (Grußformeln, allgemeine Einleitungen o. Ä.)
- *Anmerkungen des Verfassers sind kursiv gesetzt.*



**2 STELLUNGNAHMEN UND ABWÄGUNG**

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
<b>2</b>	<b>F 02</b>	
2.1	<p>[...],                      auf Grundlage der bislang vorliegenden Unterlagen zu o.g. Baumaßnahme, nimmt das Sachgebiet Verkehrsflusskoordination, Einsatzabteilung F02, wie folgt Stellung:</p> <p>Der bisherige Planungsstand der 1. Planverschickung – Martinistraße-Ost (Erikastraße bis Tarpenbekstraße), ist aus Sicht der Feuerwehr unproblematisch. Bitte binden sie unsere Fachabteilung frühzeitig in alle die Maßnahme betreffenden Abstimmungen mit ein und lassen sie uns die weiteren Planungsunterlagen zu den Bauphasen und die VZ-Pläne zukommen.</p> <p>Bezüglich des Bauablaufes wird ein Abstimmungstermin notwendig sein, um die Rettungswege während der Bauzeit zu erörtern und ggf. eine Vorabbegehung der Baumaßnahme.</p> <p><b>Generelles</b>                      Folgende Vorgaben sind jederzeit zu gewährleisten:                      Straßenbau / Verkehrsführung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einhaltung der ‚Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen‘ (ReStra) - Bei Änderungen, die verkehrliche Infrastruktur (Vollsperrungen, Richtungsverkehr, verringerte Fahrbahnbreiten, Umbauten der Radwege zu „Protected Lanes“ etc., Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen, Einrichtung von Tempo 30 Zonen), ist eine frühzeitige Einbindung der Feuerwehr erforderlich [REDACTED]</li> <li>- Nach Möglichkeit ist während Bauarbeiten eine Zweispurigkeit der Straße sowie eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3,50m sicherzustellen, um eine problemlose Durchfahrt der Einsatzkräfte gewährleisten zu können. Einschränkungen sind mit der zuständigen Fachabteilung der Feuerwehr Hamburg abzustimmen [REDACTED]</li> </ul>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und die Vorgaben bei der Planung berücksichtigt. Einschränkungen bei der Bauausführung werden mit der zuständigen Fachabteilung der Feuerwehr abgestimmt.</i></p> <p><i>Die Gebäude wurden ohne zweiten Rettungsweg genehmigt. Aktuell besteht von bauaufsichtlicher Seite keine rechtliche Notwendigkeit, die Bäume zu beschneiden oder zu fällen. Grundsätzlich erlischt der Bestandsschutz von Gebäuden nicht, wenn im öffentlichen Raum Veränderungen vorgenommen werden. Der Bestandsschutz von Gebäuden erlischt erst dann, wenn am Gebäude relevante Änderungen vorgenommen werden.</i></p> <p><i>Der Abstand zu den Gebäuden kann in Ausnahmefällen auf 12 m vergrößert werden. Dieser Abstand wird eingehalten.</i></p>

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p><b>Vorbeugender Brandschutz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestehende in Baugenehmigungen geforderte Feuerwehrezufahrten, -flächen etc. dürfen nicht ohne Genehmigung der Bauprüfabteilungen dauerhaft verändert werden</li> <li>- Lichte Durchfahrtshöhen unter Rohrbrücken, E-Leitungen, etc. müssen min. 3,50m betragen</li> <li>- Unterflurhydranten dürfen nicht überbaut/zugebaut werden</li> <li>- Sicherstellung des zweiten Rettungsweges gem. §31 HBauO</li> <li>- Erfüllung der Anforderungen der §§ 5; 17 HBauO</li> <li>- Die Anleiterbarkeit an bestehenden Gebäuden muss in jeden Fall gewährleistet bleiben</li> <li>- Für Feuerwehrezufahrten gelten auch während der Bauphase die Richtlinien über die Flächen der Feuerwehren</li> <li>- Zufahrten zu bestehenden Gebäuden, Hinterhöfen usw. dürfen nicht verstellt werden</li> <li>- Zugänge zu Gebäuden sind in einer Breite von 1,25m gradlinig freizuhalten</li> <li>- Für den Nachweis zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges über die Hubrettungsgeräte der Feuerwehr sind grundsätzlich folgende Vorgaben zu beachten: <a href="https://www.hamburg.de/contentblob/11024290/256aecf1f10fad4e8807adc8d0a83ac/data/richtlinien-ueber-flaechen-fuer-die-feuerwehr.pdf">https://www.hamburg.de/contentblob/11024290/256aecf1f10fad4e8807adc8d0a83ac/data/richtlinien-ueber-flaechen-fuer-die-feuerwehr.pdf</a></li> <li>- Veränderungen der Zugänglichkeiten für die Feuerwehr während der Bauphase sind mit der Fachabteilung und der zuständigen Feuer- und Rettungswache abzusprechen</li> </ul>	
<b>3</b>	<b>WF16</b>	
3.1	<p>[...],  seitens der Feuerwehr bestehen brandschutztaktische Bedenken, wenn der Abstand zu den Häusern mit den Hausnummern 18-24 auf 11,30 m vergrößert wird. Das gleiche gilt für den südlich gelegene Fahrbahn vor den Hausnummern 19-25. Hier stehen allerdings weniger Bäume.  Zugrunde lege ich die Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr und beziehe mich insbesondere auf Punkt 9 und 11,</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und die Vorgaben bei der Planung berücksichtigt. Einschränkungen bei der Bauausführung werden mit der zuständigen Fachabteilung der Feuerwehr abgestimmt.</i></p> <p><i>Die Gebäude wurden ohne zweiten Rettungsweg genehmigt.</i></p>

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p><a href="https://www.hamburg.de/contentblob/11024290/256aecf1f10fad4e8807adc8d0a83ac/data/richtlinien-ueber-flaechen-fuer-die-feuerwehr.pdf">https://www.hamburg.de/contentblob/11024290/256aecf1f10fad4e8807adc8d0a83ac/data/richtlinien-ueber-flaechen-fuer-die-feuerwehr.pdf</a></p> <p>Die Kronen der Bäume sind mittlerweile so ausgedehnt, dass eine Rettung über ein Hubrettungsfahrzeug der Feuerwehr erschwert bis unmöglich wird. Bitte veranlassen Sie das Zurückschneiden der Bäume.</p>	<p><i>Aktuell besteht von bauaufsichtlicher Seite keine rechtliche Notwendigkeit, die Bäume zu beschneiden oder zu fällen. Grundsätzlich erlischt der Bestandsschutz von Gebäuden nicht, wenn im öffentlichen Raum Veränderungen vorgenommen werden. Der Bestandsschutz von Gebäuden erlischt erst dann, wenn am Gebäude relevante Änderungen vorgenommen werden.</i></p> <p><i>Der Abstand zu den Gebäuden kann in Ausnahmefällen auf 12 m vergrößert werden. Dieser Abstand wird eingehalten.</i></p>
<b>4</b>	<b>PK 23</b>	
4.1	<p>[...] die Straßenverkehrsbehörde stimmt den VZ-Plan unter Beachtung der u. g. Anmerkungen im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu.</p> <p>Anmerkungen: Die Gehwege haben nicht die l.t Restra erforderliche Breiten (2,65m), aber für den Fußgängergegenverkehr sind Ausweichmöglichkeiten vorhanden. Für die Parkstände sind 2,50 m wünschenswert (Negativbeispiel Weg beim Jäger; Unfallhäufung durch abgefahrene Außenspiegel), damit auch in Sachen Busverkehr keine Unfallhäufung stattfindet. Aber durch das Minimalmaß + Sicherheitsbereich müsste auch dieses Minimalmaß ausreichen.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
<b>5</b>	<b>LSBG GF / IVS1</b>	
	<p>[...], die o.g. Verschickung nehmen wir zu Kenntnis. Um unsere LSA Lagepläne anpassen zu können, bitten wir um Zusendung der abgestimmten Planung als PDF und DWG."</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Die abgestimmte Planung wird im Zuge der Schlussverschickung zugesendet.</i></p>
<b>9</b>	<b>BVM MF</b>	
9.1	[...],	

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	die verschickte Planung mit Mischverkehr bei Tempo 30 (Strecke) entspricht dem Ergebnis der Vorabstimmung. Die BVM/Amt V hat dazu keine weiteren Anmerkungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
<b>12</b>	<b>BVM Kost</b>	
12.1	<p>[...], da es sich bei dem betroffenen Abschnitt der Martinistraße nicht um eine Hauptverkehrsstraße handelt, ist die BVM-MV grundsätzlich nicht für die Koordinierung der Maßnahme zuständig.</p> <p>Sollte es im Zuge der Maßnahme zu Umleitungen über die umliegenden Hauptverkehrsstraßen kommen, ist eine Abstimmung erforderlich. Sollte dies der Fall sein, bitte ich Sie um eine frühzeitige Meldung der geplanten Verkehrsführungen und Zeiträume, damit diese entsprechend geprüft und berücksichtigt werden können.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Für die Bauausführung ist eine Teilspernung der Martinstraße in Fahrriichtung von Ost nach West notwendig. Nähere Erläuterungen zur vorgesehenen Bauausführung und Umleitung werden in der kommenden Verschickung ergänzt</i></p>
<b>14</b>	<b>Kompetenzzentrum für barrierefreies Hamburg</b>	
14.1	<p>[...], vielen Dank für die Unterlagen zu o.g. Vorhaben und die Verlängerung der Frist. Aus unserer Sicht bestehen keine Einwendungen. Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.</p>	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
<b>15</b>	<b>HHVA ÖB</b>	
15.1	<p>[...] von der Verkehrsplanung 1.VS Martinistraße-Ost sind im Plangebiet Anlagenteile der öffentlichen Beleuchtung betroffen. Die Masttrasse verläuft mit fünf Auslegermasten 9,5m Lichtpunkthöhe entlang der Nordseite in Längsabständen um 30 m. Der ruhende Verkehr wird mit Anlegen von Parkbuchten übersichtlich geordnet und ermöglicht so genügend Freiraum, Stellplätze für Lastenfahräder einzurichten.</p> <p>Dazu muss die Masttrasse für die ruhenden Verkehre auf 0,30 m Schutzabstand zu den Stellflächen Richtung Straßenbegrenzungslinie zurückgesetzt werden.</p> <p>Dem Vorschlag, Lichtpunkt No.8 in Richtung Zugang Marie-Beschütz-Schule zu versetzen, kann wegen erheblicher Störung der Längsgleichmäßigkeit der</p>	<i>Die ÖB wird in den nächsten Planungsstufen konkretisiert und HHVA die Planung zur Verfügung gestellt.</i>



Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Ausleuchtung des Straßenraumes im betroffenen Straßenabschnitt leider nicht entsprochen werden: Mindestabstand 30 wird auf 23 m unter- und maximaler Abstand 40 wird auf 53 m überschritten =&gt; Standort LP8 muss erhalten bleiben. Die Beleuchtungsanlage wurde bereits 2022 auf LED-Technik umgerüstet. Die betroffenen Lichtmaste sind mit überwiegend Baujahr 1970 bei Standortveränderungen nicht mehr einsatzfähig, zu Lasten der Maßnahme zu tauschen.</p>	
<b>18</b>	<b>Handwerkskammer Hamburg</b>	
18.1	<p>[...], wir nehmen Bezug auf die Unterlagen zur „1. Verschickung Bezirksroute 18 - Martinistraße Ost (zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße)“, zu denen wir wie folgt Stellung nehmen: Im genannten Planungsgebiet sind insgesamt sechs Handwerksbetriebe ansässig darunter zwei Friseure, ein Kosmetiker, ein Zahntechniker, ein Print- und Medientechnologe und ein Bodenleger. Um die Auswirkungen auf den laufenden Betrieb so gering wie möglich zu halten, müssen die Betriebe mindestens drei Monate vor Beginn der Baumaßnahmen schriftlich über den Bauzeitenplan informiert werden. Die jederzeitige Zugänglichkeit muss sichergestellt sein. Die Einrichtung von Ablageplätzen vor Ladengeschäften ist zu unterlassen, da die Sichtbarkeit der Ladengeschäfte von hoher Wichtigkeit sind um die Laufkundschaft zu erreichen.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen. Alle AnliegerInnen der Martinistraße werden vom Bezirksamt HH-Nord ca. 2 Monate vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich in Form einer Anliegerinfo über die Baumaßnahme informiert. Ca. 2 Wochen vor Baubeginn erhalten AnliegerInnen eine detailliertere Anliegerinfo mit Informationen bzgl. Bauphasen und jeweiligen Verkehrsführungen.</i></p>
<b>21</b>	<b>Hamburger Hochbahn AG (HHA)</b>	
21.1	<p>[...], da wir bereits in der Vorbesprechung unsere Punkte angebracht haben und diese eingearbeitet wurden, haben wir keine Anmerkungen.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
<b>22</b>	<b>VHH</b>	
22.1	<p>[...] vielen Dank für Ihre Mail. Der Streckenabschnitt wird maßgeblich von der HOCHBAHN betreut und von dort ist meines Wissens eine Stellungnahme abgegeben worden, der wir uns anschließen.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
<b>23</b>	<b>Fuß e.V. Hamburg</b>	
23.1	<p>[...] Stellungnahme zum Bauvorhaben Bezirksroute 18, Martinistraße-Ost, zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wir fordern im Rahmen der Umgestaltung die Einrichtung einer Tempo 30-Zone (über den ganzen Tag, ohne zeitliche Einschränkung), welche den "Verkehrsfluss des Wirtschaftsverkehr" (Pkt. 4.3) in keinsten Weise auf diesem Streckenabschnitt behindert, sondern neben der Sicherheit für die Radfahrenden auch verhindert, dass vermehrt Radfahrende aus Angst vor dem schnellen MIV und Wirtschaftsverkehr die Gehwege nutzen und somit den Fußverkehr gefährden. Diese 30-km-Lösung findet bereits beispielsweise in Städten wie Paris Anwendung und hat zu keinem Zusammenbruch des Wirtschaftsverkehrs geführt.</li> <li>- Eine Gehwegbreite von unter 2,50m entspricht nicht dem Planungsstandard und ist somit keine komfortable Breite für Zufußgehende und weitere Gehwegnutzende. In den Bereichen der Ladezonen reduziert sich die lichte Durchgangsbreite sogar auf nur 1,57m; das ist zu wenig! Durch eine Parkierung mit SUVs wird keine Gehwegbreite von 2,50 erreicht; daher empfehlen wir (bis auf Behindertenstellplätze und Lieferzone) auf ein Weglassen der MIV-Parkstände zugunsten sicherer und komfortabler Gehwegbreiten.</li> <li>- Die Gehwegbreite im Kreuzungsbereich (Hausnummer 25) beträgt vermutlich auch nur 1,50m (keine Vermaßung), diese bitten wir durch einen angepassten Radius auf der Fahrbahn auf 2,50m Gehwegbreite zu korrigieren.</li> <li>- Im Baumscheibenbereich: Eine Auffüllung und Befestigung und eine damit verbundene regelmäßige Instandsetzung im Bereich der Baumscheiben mit Grant, führt zu einer sicheren Nutzung in diesen Gehwegbereichen.</li> </ul>	<p><i>Die Anordnung einer durchgehenden Tempo 30-Zone oder Strecke erfolgt über die Verkehrsbehörde. Gem. der Vorabstimmung sieht das PK 23 die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h zwischen 19:00 und 06:00 Uhr als unbedenklich an. Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone ist keine Alternative, da hier das erlaubte Fahrbahnrandparken gestattet ist und dieses kritisch von der Hochbahn für deren Linienbusverkehr gesehen wird.</i></p> <p><i>Der Empfehlung auf ein Weglassen der MIV Stellplätze wird nicht gefolgt. In der Martinistraße Ost liegt ein sehr hoher Parkdruck vor, der durch die bereits vorgesehene Reduzierung der Stellflächen noch erhöht wird. Insgesamt entfallen 10 von 29 Parkständen durch die Maßnahme. Die geplanten Gehwegbreiten von 2,00m und 2,50m entsprechen den aktuellen Regelwerken gem. ReStra, mit der Ausnahme einiger weniger Engstellen.</i></p> <p><i>Die Planung wird daraufhin geprüft. Die Bemaßung wird ergänzt.</i></p> <p><i>Gem. Abstimmung mit der zuständigen Fachabteilung Stadtgrün - N/MR3 sollte auf den Einbau mit Grand in Baumscheiben verzichtet werden, um die Wurzelatmung und die Vitalität der Bäume</i></p>

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>- Da es im öffentlichen Raum in Hamburg zu wenige Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn an geeigneten Stellen Bänke vorgesehen werden würden. Hierfür eignen sich beispielsweise die Bereiche vor den Hausnummern 18, 28 und 13, anstelle von PKW-Parkständen.</p> <p>Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.</p>	<p><i>aufrecht zu erhalten und um die Bäume physiologisch in ihrer Funktion nicht nachhaltig zu stören.</i></p> <p><i>Sitzgelegenheiten werden vor Haus Nummer 26 und der Maria-Beschütz-Schule vorgesehen. Gem. der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) sollten entlang der Hauptrouten von Fußwegenetzen im Abstand von mindestens 300 m Sitzgelegenheiten vorhanden sein. Dieses Angebot wird durch die hier vorliegende Maßnahme entsprochen.</i></p> <p><i>Die öffentliche Beleuchtung wird durch HHVA geplant.</i></p>
<b>24</b>	<b>ADFC</b>	
24.1	<p>[...]</p> <p>Wir begrüßen die Überplanung der Martinistraße Ost, die eine Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr mit sich bringt. Die Planung von Lastenradabstellplätzen und auch die dezentrale Anordnung der Abstellbügel sehen wir sehr positiv sowie die Einrichtung zweier Ladezonen, die das Halten in zweiter Reihe zukünftig verhindern sollen.</p> <p>Richtig finden wir auch die Schlussfolgerung, keine Schutzstreifen für Radverkehr einzurichten, die erfahrungsgemäß leider zu geringeren Überholabständen führen, wie im Erläuterungsbericht ausgeführt wird.</p> <p>Folgende Vorschläge bzw. Kritikpunkte möchten wir einbringen:</p> <p>1. In diesem Straßenabschnitt mit Mischverkehr sollte zeitlich durchgehend Tempo 30 angeordnet werden, entweder als Tempo30-Zone oder -Strecke. Eine geringere Geschwindigkeit sorgt dafür, dass Radfahrende besser „mitschwimmen“ können und es durch den geringeren Geschwindigkeitsunterschied Rad – Kfz in dem Abschnitt zu weniger Überholvorgängen kommt. Tempo 30 erhöht die</p>	<p><i>Zu Punkt 1: die Anordnung einer durchgehenden Tempo 30-Zone oder Strecke erfolgt über die Verkehrsbehörde.</i></p> <p><i>Gem. der Vorabstimmung sieht das PK 23 die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h zwischen 19:00 und 06:00 Uhr als unbedenklich an. Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone ist keine Alternative, da hier das erlaubte Fahrbahnrandparken gestattet ist und</i></p>

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>subjektive und objektive Sicherheit. Das sollte deswegen nicht zeitlich begrenzt sein.</p> <p>2. Im Zusammenhang mit Tempo 30 sollte die Mittelmarkierung entfallen. Das führt erfahrungsgemäß zu geringerer Geschwindigkeit der Kfz und auch größeren Überholabständen Auto – Rad.</p> <p>3. Das Ende des Schutzstreifens von Westen kommend sollte später erfolgen. Der aktuelle Plan sieht vor, dass das Ende deutlich vor der Verengung ist und es besteht die Gefahr, dass sich Radfahrende dahinter zu sehr an den Rand drängen und dann eng überholt werden. Eine Verlängerung des Schutzstreifens bei mindestens gleicher Breite, besser leichter Aufweitung am Ende und bis in die Verengung hinein sorgt dafür, dass sich Autofahrende eher nach rechts einordnen müssen, siehe Beispiel vor Kreisverkehr Leeschenblick / Fabriciusstraße.</p>  <p>Abbildung 1: Pos. Bsp. Leeschenblick (Wandsbek), Kfz ordnen sich</p>	<p><i>dieses kritisch von der Hochbahn für deren Linienbusverkehr gesehen wird.</i></p> <p><i>Zu Punkt 2: für eine Zweirichtungsfahrbahn mit einer Fahrbahnbreite von 6,5m ist eine Mittelmarkierung gem. den aktuellen Regelwerken Hamburgs aufzubringen.</i></p> <p><i>Zu Punkt 3: Die Markierung wurde in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde bereits auf das im Plan dargestellte Maß festgelegt. Markierungen werden durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde angeordnet.</i></p>



Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>nach rechts ein</p> <p>4. Neben allen Fahrradabstellanlagen sollten die Borde abgesenkt sein, so dass diese auch mit Lastenrädern und E-Bikes komfortabel und direkt von der Fahrbahn aus erreichbar sind.</p> <p>5. Etwaiger Missachtung des Halteverbots auf der Fahrbahn sowie im direkten Zusammenhang dazu einer Fehlnutzung der Ladezonen sollte besonders anfangs nach der Umsetzung der Planung durch eine verstärkte Überwachung vorgebeugt werden. Das Halten ist auch jetzt nicht erlaubt, findet aber dennoch statt und ist sicherlich mit ein Grund dafür, dass manche Radelnde lieber (ebenfalls unerlaubt) den Gehweg nutzen.</p> <p>6. Wir schlagen vor, die Ladezone auf der Südseite nicht vor den reinen Wohngebäuden, sondern direkt vor dem Bio-Supermarkt anzuordnen, den Standort also mit den dortigen beiden Parkständen zu tauschen.</p>	<p><i>Zu Punkt 4: an allen Fahrradabstellanlagen ist vorgesehen die Borde abzusenken.</i></p> <p><i>Zu Punkt 5: In der Vorabstimmung mit u.a. der Polizei wurde sich dafür entschieden, gegen das Falschparken vor bspw. Baumscheiben zusätzlich zu den bestehenden Halteverboten zusätzliche Halteverbotsschilder aufzustellen. Nach Umsetzung der Maßnahme muss eine verstärkte Überwachung der Polizei in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Verkehr (LBV) erfolgen.</i></p> <p><i>Zu Punkt 6: die Lage der Ladezone bleibt unverändert. Sie soll nicht zum Kurzparken für Kunden des Biomarkts missbraucht werden und dient ausschließlich für Lade- oder Liefervorgänge (u. a. Umzüge, Lieferservice, Handwerker). Zudem besitzt der Bioladen eine eigene Lieferzone auf Privatgrund.</i></p>
<b>26</b>	<b>BWFGB Anliegerbeiträge</b>	
26.1	<p>[...]</p> <p>Die Erschließungsanlage Martinistraße ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von §127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Im Bereich der Martinistraße zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße handelt es sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um eine beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlage. Für die Erschließungsanlage Martinistraße werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
<b>27</b>	<b>SRH TR 2</b>	
27.1	[...],	

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die geplante Baumaßnahme in der Martinistraße Ost, zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße, als Teil der Bezirksroute 18 zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme grundsätzlich zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Der Transport der Müllgroßbehälter vom Müllstandplatz (Behälterschrank) zum Entsorgungsfahrzeug muss weiterhin möglich sein. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass das Haus Erikastraße Nr. 18 noch über sogenannte Rosa Säcke entsorgt wird. Da es entsprechend dem Koalitionspapier und der Beschlüsse der Bezirke Ziel ist es, die Entsorgung von Hausmüll über die Müllsackabfuhr in Hamburg abzuschaffen, würde es die Stadtreinigung begrüßen, wenn im Rahmen dieser Maßnahme, die Aufstellung eines Abfallbehälterschanks umgesetzt wird.</p> <p>Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und die betrieblichen Belange während der Bauzeit berücksichtigt Der Baubeginn wird rechtzeitig mitgeteilt.</i></p> <p><i>Vermutlich ist der Standort in der Martinistraße 18 und nicht in der Erikastraße 18 gemeint. In der weiteren Planung wird ein Standort für einen Abfallbehälterschanks auf Privatfläche geprüft. Weitere Abstimmungen erfolgen im Laufe des Planungsprozesses.</i></p>
<b>28</b>	<b>Dataport</b>	
28.1	<p>[...], wir haben die Verschickungsunterlagen zur Bezirksroute 18, Martinistraße-Ost, zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße erhalten und geprüft. Soweit wir erkennen können sind wir nur mit Schachtregulierungen und ggf. geringen Anpassungen betroffen.</p> <p>Unsererseits bestehen keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme. Der guten Ordnung halber erhalten Sie unsere Beauskunftung als PDF.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
28.2	<p>[...], am 28.08.2023 haben Sie einen Anfrage an unsere Planwerkauskunft für das Gebiet 1. Verschickung - Bezirksroute 18, Martinistraße-Ost, zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße gestellt.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</i></p>

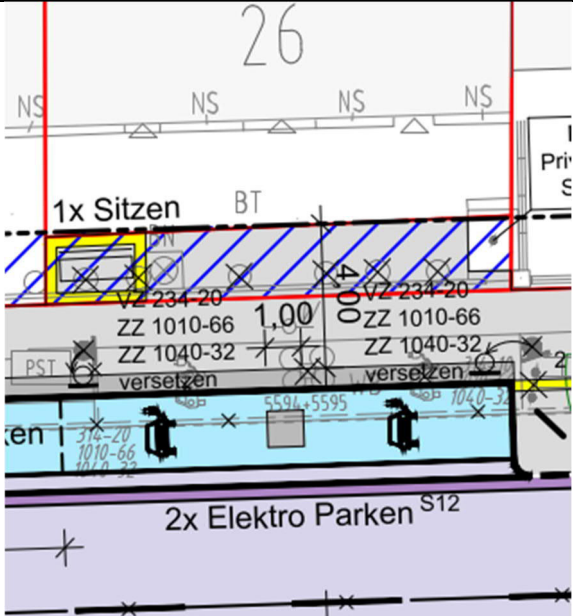
Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Für eine mögliche geplante Erweiterung der Infrastruktur durch den zuständigen Fachbereich Realisierung Linientechnik bei Dataport haben wir Ihre Anfrage dort hin zur endgültigen Prüfung und endgültigen Stellungnahme weitergeleitet. Erfolgt innerhalb von 4 Werktagen von dort keine Nachricht, so wenden Sie sich bitte an [REDACTED]</p> <p>Bitte beachten Sie ggf. die beiliegende Anlage. Ihre Anfrage wird unter der BEA-Nr. 2023-9990 geführt. Bitte geben Sie diese bei weiteren Fragen stets an.</p>	
29	<b>Hamburg Wasser - HWW</b>	
29.1	<p>[...]</p> <p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt. Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.</li> <li>• Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten</li> <li>• Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen</li> </ul>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</i></p>

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entörungsdienst [REDACTED] zu melden</li> <li>• Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet.</li> </ul> <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem [REDACTED]</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anlagen ist auszuschließen.</p> <p>In der Nähe befinden sich HWW-Anlagen. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine Regulierung der Straßenkappen nötig. 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.</p> <p>Anmerkungen: Es erfolgt kein Leitungsbau nach Prüfung der Baumaßnahme. Die Regulierung der Straßenkappen ist durch den Straßenbau auszuführen. Bitte informieren Sie uns rechtzeitig über den Baubeginn. [REDACTED] [REDACTED]</p>	
30	<b>Hamburg Wasser - HSE</b>	
	<p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</i></p>



Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.</li><li>• Fundamente für Ampelmasten und öffentliche Beleuchtungen dürfen Anlagen der HSE nicht überbauen</li><li>• Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.</li><li>• Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).</li><li>• Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</li><li>• Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</li><li>• Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.</li><li>• Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen [REDACTED] anzupassen.</li><li>• Grundsätzlich sind die am R-oder M-Siel vorhandenen Trummenanschlüsse weiter zu verwenden / zu nutzen. Neue und / oder zusätzliche Trummenanschlüsse an den Sielen sind rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen. Nicht mehr benötigte Trummenanschlüsse sind fachgerecht am R- oder M-Siel zu verschließen und die Rohrleitungen bis an das R- oder M-Siel zurückzubauen bzw. zu verdämmern. Die Neuherstellung einzelner Trummenanschlüsse an gelinerte Siele ist zu vermeiden. Sollte ein Neuanschluss unumgänglich sein, ist dieser zwingend rechtzeitig vorab mit der HSE abzustimmen.</li></ul>	

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</p> <p>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im PDF-Format für Ausdrücke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrücke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf die Durchmesser in den Beschriftungen.</p>	
<p><b>31</b></p>	<p><b>Stromnetz Hamburg</b></p>	
<p>31.1</p>	<p>[...],  wir sind mit unserem E-Ladesäulenstandort im aktuellen Parkstreifenbereich vor „Martinistraße 26“ von Ihrer Baumaßnahme betroffen.  Wir möchten Sie bitten, uns im Rahmen Ihrer Planungen mit einem geeigneten Neustandort in unmittelbarer Nähe zu berücksichtigen und einen entsprechenden Vermerk zur Anpassung unserer SNE beim BA-Nord zu veranlassen.  [...]</p>	<p><i>Der vorhandene E-Ladesäulenstandort ist in der Planung vor dem Haus Nr. 26 mit zwei Parkständen vorgesehen, siehe Lageplan 1.</i></p> <p><i>Nach Rücksprache mit der Abteilung N/MR1 - Sondernutzung hat sich herausgestellt, dass der für 5 Jahre genehmigte Sondernutzungsantrag von 2018 abgelaufen ist. Aus diesem Grund ist es nicht möglich, einen Vermerk für den neuen Standort in den alten Sondernutzungsantrag einzutragen.</i></p> <p><i>Daher ist es notwendig einen neuen Sondernutzungsantrag für den neuen E-Ladesäulenstandort im Laufe der Ausführungsplanung zur Martinistraße-Ost zu erstellen. Stromnetz HH wurde über diesen Sachstand bereits per Mail informiert.</i></p>

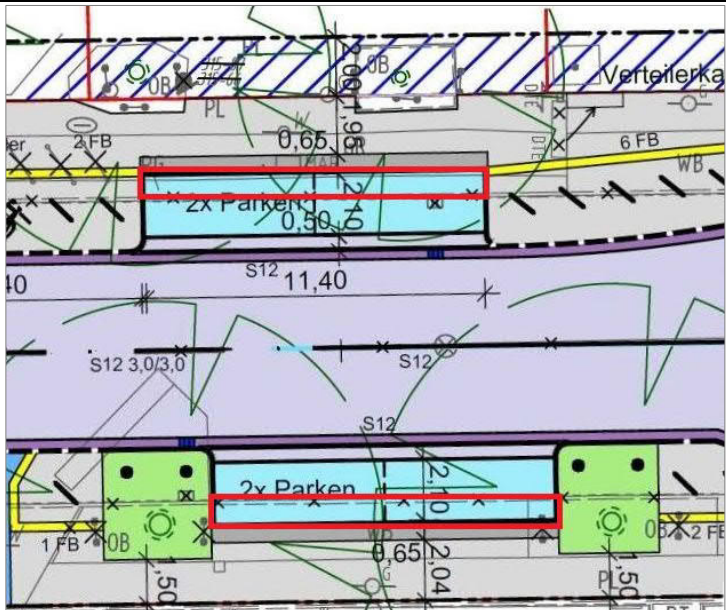
Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
		 <p>Lageplanausschnitt E-Ladesäule und zwei E-Parkstände</p>
31.2	<p>[...], vielen Dank für die ausführliche Vorstellung Ihrer Baumaßnahme. An unserer Aussage zur letzten Leitungsabfrage hat sich nicht so viel geändert. "In dem von Ihnen genannten Bereich sind im Rahmen der Quartierssanierung Eppendorf/Winterhude Netzkabelarbeiten geplant, jedoch noch nicht projektiert und auch noch nicht terminiert." Allerdings können wir etwas konkreter werden. Eine Ausführung unserer Sanierung ist Anfang kommenden Jahres vorstellbar. Ggf. ergeben sich Synergien mit Ihren Planungen. Aktuell sind wir noch in der Projektierungsphase und benötigen koordinierte Trassenpläne. Unsere Arbeiten werden sich größtenteils auf die vorhandenen Trassen beziehen, es können allerdings neue Querungen dazukommen und im Rahmen der Leitungsplanungen kann es selbstverständlich noch zu Konflikten</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Konkretisierte Projektierungen und Terminierungen sind mit N/MR 2411 und der Baustellenkoordination des Bezirks Hamburg-Nord mitzuteilen und ggf. abzustimmen. Im Zuge der Leitungsträgerbesprechungen erfolgen weitere Abstimmungen.</p>

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>zwischen Ihren geplanten Arbeiten und unseren Anlagen kommen, auf die wir dann in unserer weiteren Planung eingehen können. Unsere Kollegen aus der Planung, sind daher Ihre aktuellen Ansprechpartner, deren Kontaktdaten Sie dem Anhang entnehmen können.</p> <p>Hinweisen möchten wir noch auf unsere Hochspannungsleitung HD1 (110.000V). Sie befindet sich in unmittelbarer Nähe, östlich, außerhalb des Planungsbereiches und ist speziell signiert in unseren Leitungsplänen und in Ihrer Lage unveränderbar. Falls es Belange gibt, die diese tangieren, melden Sie sich bitte separat noch einmal.</p>	
<b>32</b>	<b>Verbraucherschutz N/VS</b>	
32.1	<p>[...], seitens N/VS3 (Technischer Umweltschutz) kann ich bzgl. des o.g. Vorhabens Fehlanzeige melden.</p>	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
<b>33</b>	<b>Fachamt Bauprüfung N/WBZ</b>	
33.1	<p>[...] seitens N/WBZ bestehen keine Bedenken gegen geplante Maßnahme.</p>	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
<b>34</b>	<b>Fachamt Management des öffentlichen Raumes SoNu</b>	
34.1	<p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Bereich kurzfristige Sondernutzungen (Baustellen im Straßenbereich können wir Fehlanzeige melden. Da haben wir aktuell keine Maßnahmen und zur Zeit auch nichts, was da beantragt wurde.</li> <li>• Wir haben eine Erlaubnis im Bereich der Außengastronomie in der Martinistraße 16 (Tische und Stühle).</li> <li>• In der Martinistraße 26-30 haben wir im Bereich der langfristigen Sondernutzungen 13 Poller erlaubt (§25-Fläche)</li> <li>• In der Martinistraße 26 stehen 3 Blumenkübel und 2 Pflanzbeete (ebenfalls auf §25-Fläche)</li> <li>• Und in der Schottmüllerstraße / Ecke Martinistraße gibt es eine</li> </ul>	<i>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</i>

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Stadtinformationsanlage (läuft über Werberechtsverträge). Solltest du zu den einzelnen Fällen konkrete Fragen haben, wende dich bitte direkt an die Kollege [REDACTED]</p>	
<b>36</b>	<b>N/MR3</b>	
36.1	<p>Zur vorgelegten Planung nimmt N/MR3 wie folgt Stellung:</p> <p>Die Maßnahme reduziert die Fahrbahnbreite zugunsten der Aufweitung der Nebenflächen. Dadurch werden die Bordlinien komplett neu angelegt. Die geplante Aufweitung der Baumscheiben wird begrüßt. Allerdings muss gutachterlich geprüft werden, ob insbesondere stammnahe Granitborde ohne große Wurzelschäden gezogen werden können. Auch unmittelbar hinter der Bordlinie zwischen den Baumscheiben im Bereich der neu herzustellen Stellflächen können lineare Wurzelpakete verlaufen. Hier ist unbedingt baubegleitende Baumpflege erforderlich.</p> <p>An diversen Lindenstandorten auf der Südseite sind überhöhte, aufgewölbte Plattenbeläge und hochgedrückte Baumscheibeneinfassungen zu sehen, an anderen Baumscheiben fehlen die Einfassungsborde schon. Wie im Erläuterungsbericht auf Seite 9 festgestellt wird sind die Nebenflächen (Gehwege sowie Parkstände und Überfahrten) beidseitig umfassend durchwurzelt. Hier in Gänze regelkonform auszubauen wird kaum möglich sein. Die Herrichtungsarbeiten sowie die Neuanlage muss in durchwurzelt Bereichen baumpflegerisch begleitet werden, ggf. muss der Ausbau in Handarbeit erfolgen. Auf eine regelkonforme Einfassung der Baumscheiben mit Betonkanten sollte verzichtet werden.</p>	<p><i>Wird zu Kenntnis genommen und berücksichtigt. Die baumgutachterliche Stellungnahme liegt zur Schlussverschickung noch nicht vor. Die Ergebnisse werden somit in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Baubegleitende Baumpflegearbeiten und Baumschutzvorkehrungen werden im Zuge der Ausschreibung berücksichtigt. Auf Betonsteineinfassungen der Baumscheiben kann nach baumgutachterlicher Überprüfung während der Bauausführung verzichtet werden.</i></p>



Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	 <p data-bbox="264 975 1211 1042">Abb.1: Hochgedrückte Baumscheibeneinfassung, angehobener, im Wurzelbereich leicht überwölbter Plattenbelag an der Zufahrt zum Biomarkt</p> <p data-bbox="264 1082 1211 1361">Die Stellplätze zwischen den Baumscheiben werden um ca. 3/5 ihrer Breite in Richtung Fahrbahn verschoben. Dafür müssen die alten Granitborde gezogen werden (s.o.), Wurzelabrisse sind zu vermeiden. Der Ausbau der im Baumstreifen verbleibenden 2/5 Breite der Stellplätze wird voraussichtlich aufgrund starker Durchwurzelung nicht regelkonform auszuführen sein (vgl. Abbildung 2). Hier ist auf alternative, geringinvasive Bauweisen zurückzugreifen. Auch Gehwegüberfahrten können ggf. nicht regelkonform mit 60 cm Aufbauhöhe hergestellt werden. Die Bauweise ist den örtlichen Gegebenheiten anzupassen.</p>	

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	 <p>Abb.2: Anteil der neuen Stellplätze im durchwurzelteten Bereich (rot umrandet)          Auf der Nordseite vor Haus-Nr. 30 sind Stellplätze mit einer dünnen Asphalt-schicht bedeckt, die durch Wurzeldruck aufgebrochen ist. Hier darf kein maschi-neller Ausbau erfolgen, um Wurzeldruck abzubauen. Auch die Baumscheibe der Eiche an der Einmündung Tarpenbekstraße muss behutsam von hochge-drücktem Altmaterial befreit und den neuen Gegebenheiten angepasst werden.</p> <p>Im weiteren Verlauf zum Eppendorfer Markplatz ist der größte Teil der Stellflä-chen nur mit wassergebundener Decke befestigt. Hinter der Bordlinie sind ein-reihig Rasengittersteine eingebaut.</p> <p>Auch hier muss behutsam und wurzelschonend wie vor beschrieben bei Aus- und Umbau vorgegangen werden.</p>	

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	 <p>Abb.3: Die mit Glensanda befestigten Stellflächen der Nordseite weisen einen hohen Durchwurzelungsgrad auf.</p> <p>Analog zur Südseite sind auch hier Einfassungsborde der Baumscheiben hochgedrückt, auf eine erneute bauliche Einfassung vergrößerter Baumscheiben sollte verzichtet werden. Die versetzten Standorte der öffentlichen Beleuchtung sind akzeptabel. Beim Einbau vor Nr. 20 ist ggf. baumpflegerische Begleitung erforderlich, ebenfalls beim Mastausbau in der Kronentraufe der alten Eiche in der Einmündung Tarpenbekstraße auf Höhe Marie-Beschütz-Schule. Auch der Einbau neuer Fahrradbügel in Kronentraufen muss entsprechend begleitet werden.</p> <p><b>Baumfällungen und Ersatz</b> Laut Erläuterungsbericht sind keine Fällungen vorgesehen.</p> <p><b>Allgemeine Vorgaben für Ausführungsplanung und Baubetrieb</b> Bestandshöhen an den Baumscheiben müssen außer bei wurzelbedingt erforderlichen Überhöhungen beibehalten werden. Allenfalls können Wurzelbereiche</p>	

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>nach gutachterlicher Maßgabe in abgestimmten Bereichen überbaut werden. Eine Abgrabung im Wurzelbereich ist unzulässig. Längs- und Quergefälle der Nebenflächen sind möglichst auf die Baumscheiben auszurichten, damit Niederschlagswasser weiterhin pflanzenverfügbar bleibt.</p> <p>Im Kronentraufen und durchwurzelten Bereichen darf kein pflanzenschädlicher Betonrecyclingschotter eingebaut werden, da Beton aufgrund seines hohen pH-Werts wurzeltoxisch wirkt.</p> <p>Bei einem Vollausbau der Fahrbahn muss in Kronentraufbereichen auch dort mit Wurzeln gerechnet werden. Auch der Ausbau und Einbau von Trummen kann somit wurzelrelevant werden.</p> <p>Regelaufbauhöhen sind den Standortgegebenheiten anzupassen und zu reduzieren, wo immer möglich ist überbaubares Baumsubstrat zur tiefgründigen Erweiterung von Wurzelräumen zu verwenden. Im Zweifel sind für einen Baumerhalt Stellplätze zu reduzieren.</p> <p>Baubedingt freigelegte Wurzelpartien müssen zeitnah wieder mit Substrat angeeckt werden, daher sollten nicht zu große Streckenabschnitte freigelegt werden. Freigelegte Wurzelbereiche sind mit verdunstungsschützenden Materialien abzudecken und mittels Tröpfchenbewässerung dauerhaft feucht zu halten. Ständige Kontrolle und Nachfüllen von Bewässerungssystemen sind permanent zu gewährleisten.</p> <p>Die Sicherung von Nebenflächen gegen Befahren erfolgt seriell mit Eichenspaltpfählen, allerdings ist in durchwurzelten Baumscheiben vorab zu prüfen, ob ein Einbau wurzelverträglich durchgeführt werden kann. Baubedingt erforderliche Eingriffe in Wurzelbereiche sind seitens einer ökologischen Baubegleitung fachgerecht mittels Hamburger Wurzelprotokoll zu dokumentieren, zu bewerten und mittels festzulegender Baumpflegemaßnahmen zu kompensieren. Die Daten sind N/MR3 nach Beendigung der Baumaßnahme zur Fortschreibung des Straßenbaumkatasters zu übergeben.</p> <p><b>Öffentliche Beleuchtung, LSA, Fahrgastinformationssysteme und Straßenmöblierung</b></p>	

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Bei der Maßnahme erfolgt ein Umbau der ÖB. Dieser sowie der Aus- und Einbau sonstiger Ausstattungen wie Ladestationen, Beschilderung, Fahrradbügel und Möblierung muss baumpflegerisch begleitet werden.</p> <p><b>Ver- und Entsorgungsleitungen</b> Bei der Maßnahme fallen unmittelbar keine Leitungsarbeiten an. Für alle Grünanlagen- und Straßenbäume im Einzugsbereich der Baumaßnahme sind Schutzvorkehrungen entsprechend DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ zu treffen. Für Planung, Beauftragung und Durchführung der Maßnahme sind weiterhin folgende Normen, Verordnungen und Richtlinien maßgeblich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetz über Naturschutz und Landespflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S.2542), letzte Änderung vom 13. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2258)</li> <li>• Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. 2010, S. 350), letzte Änderung 23. Dezember 2011 (HmbGVBl. 2012 S.3)</li> <li>• Hamburgisches Wegegesetz (HWG) vom 22. Januar 1974 (HmbGVBl. 1974, S.41, 83), letzte Änderung vom 16. November 2016 (HmbGVBl. S. 473)</li> <li>• Hamburgische Baumschutzverordnung (BaumschutzVO) vom 28. Februar 2023 - Verordnung zur Neuregelung des Hamburgischen Baumschutzrechts vom 28. Februar 2023 (HmbGVBl. S. 81)</li> <li>• Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege und Baumsanierung (ZTV Baumpflege, 2017)</li> <li>• Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen – Baumkontrollrichtlinien (2010)</li> <li>• Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS) Teil: Landschaftspflege (RAS-LP), Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen (RAS-LP 4), Ausgabe 1999</li> <li>• Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Aufgrabungen in Verkehrsflächen (ZTV A-StB12), Ausgabe 2012</li> </ul>	

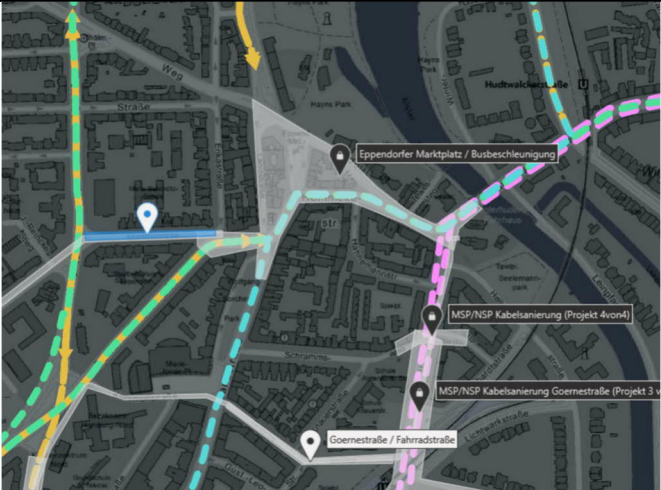


Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen. Hrsg.: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen et al. (FGSV Verlag Nummer 939), Ausgabe 2013</li> <li>• Merkblatt „Baumschutz auf Baustellen“ des Arbeitskreises Stadtbäume der Deutschen Gartenamtsleiterkonferenz (GALK)</li> </ul> <p>Sind die aufgeführten Rechtsnormen und Richtlinien im Bauablauf nicht vollständig anwendbar, hat sich die Bauleitung rechtzeitig an N/MR3 zu wenden, um im Einzelfall ein von den anerkannten Regeln der Technik abweichendes Vorgehen verbindlich festzulegen.</p>	
<b>37</b>	<b>N/MR21</b>	
37.1	<p>[...] Stellungnahme MR21 zur 1. Planverschickung Der Abschnitt hoheitliche technische Angelegenheiten nimmt zu der oben genannten Planung wie folgt Stellung.</p> <p>Zum Lageplan 1 zw. Tarpenbekstraße und Erikastraße:</p> <p>Ca. Stat. 0 + 030: nördlich der Martinistraße: Überfahrt/Feuerwehrezufahrt Mit der Planung wird die entsprechende Überfahrt verkleinert. Nach unserem Kenntnisstand handelt es sich um eine Feuerwehrezufahrt. Die Feuerwehr fordert i. d. Regel einen Anfahrtsweg aus beiden Richtungen, daher sollte die Schleppkurve aus beiden Anfahrtrichtungen dahingehend überprüft werden. Außerdem könnte nach unserer Einschätzung durch die Platzierung von Fahrradbügeln im Zufahrtsbereich (z. Bsp. durch unsachgemäße Abstellung der Fahrräder oder zu schnelles oder nicht schleppkurvengerechtes Einbiegen der Kfz eine Gefährdungssituation entstehen. Es sollte auf ausreichenden Sicherheitsabstand der Fahrradbügel geachtet werden.</p>	<p><i>Zu Punkt Überfahrt/Feuerwehrezufahrt: Die Überprüfung der Feuerwehrezufahrt aus beiden Richtungen ist erfolgt. Die Planung wurde angepasst.</i></p>

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Ca. Stat. 0 + 030 bis ca. 0 + 045: nördlich der Martinistraße: An den Hsnr. 30 und 28 befindet sich gemäß der Planung der Gehweg überwiegend auf öffentlich genutztem Privatgrund, obwohl der Bebauungsplan hier Straßenerweiterungsfläche ausweist. Zur beabsichtigten Verbesserung der Nebenflächen wäre es aus hoheitlicher Sicht sinnvoll, diese zur Schaffung klarer Rechtsverhältnisse und zum Schutz gegen zukünftige Vorgartenrücknahmen in Anspruch zu nehmen. Es sollte daher nochmals insgesamt auf der nördlichen Seite der Martinistraße überprüft werden (bis östliche Planungsgrenze bei Stat. 0 + 140 bzw. Hsnr.12). Hier ist gemäß B-Plan ausgewiesene Straßenverkehrsfläche auf Privatgrund vorhanden, die zur Verbesserung der Nebenflächen herangezogen werden könnte. Es wird empfohlen, in den betroffenen Bereichen die Gehrechte mind. durch Eintragung einer Baulast oder Grunddienstbarkeit zu sichern oder den Grunderwerb zu tätigen.</p> <p>Ca. Stat. 0 + 060: nördlich der Martinistraße: An der Hsnr. 26 wurde die auf Privatgrund befindliche ausgewiesene Straßenverkehrsfläche (Flurstück 3881) offensichtlich angekauft. Dementsprechend wäre die in den Unterlagen ersichtliche Schraffur „Gehweg auf öffentlich genutztem Privatgrund“ hier nicht mehr erforderlich. Der Vollständigkeit halber wird auf die notwendige Widmung der Fläche (so noch nicht erfolgt) hingewiesen. Außerdem ist die Fläche ins Verwaltungsvermögen Tiefbau zu übertragen und das Flurstück 3881 sollte mit dem Straßenflurstück der Martinistraße verschmolzen werden. Da sich somit die Müllbox auf öffentlichem Grund befindet, ist diese zwingend zu entfernen, da Sondernutzungen für Müll im öffentlichen Grund nicht zulässig sind. Das Aufstellen von Müllboxanlagen auf öffentlicher Wegefläche, bei welcher es sich um eine über den Gemeingebrauch hinausgehende Nutzung (Sondernutzung) des öffentlichen Weges handelt, bedarf grundsätzlich einer Erlaubnis nach § 19 HWG. Grundsätzlich liegt deren Erteilung zwar im Ermessen der Freien und Hansestadt Hamburg, aber für die angestrebte Sondernutzung besteht jedoch nach § 23 Abs. 3 Punkt 2 des HWG kein Ermessensspielraum, denn</p>	<p><i>Zu Punkt ca. Stat. 0 + 030 bis ca. 0 + 045: Die Inanspruchnahme der Flächen wird parallel zum Planungsprozess geprüft.</i></p> <p><i>Zu Punkt ca. Stat. 0 + 060: nördlich der Martinistraße: Den Ausführungen wird Folge geleistet. Parallel zur Schlussverschickung wird das Anhörungsverfahren über N/MR1 eingeleitet. Anschließend wird die gekaufte Fläche gewidmet, nachdem das Flurstück in Verwaltungsvermögen übergegangen ist und das Flurstück als öffentliche Fläche in Anspruch genommen wird.</i></p> <p><i>Die Verlagerung der Müllboxen erfolgt auf Privatgrund. Die Entwässerungsrinne wird an die neue Grundstücksgrenze verlegt.</i></p>

Nr.	TÖB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>dieser schließt aus, dass Müll auf öffentlichem Grund gelagert werden darf, ausgenommen am Tage der Müllabfuhr. Hinzu kommt, dass unsere Dispositionsfreiheit als Grundeigentümer durch die bauliche Anlage auf dem öffentlichen Grund dauerhaft beeinträchtigt wäre. Eine Ausnahme kann nicht zugelassen werden. Die Müllboxen sind auf Privatgrund zu verlagern. Zur Vermeidung eines Präjudizes ist, wie in den Planunterlagen angegeben, ein Sondernutzungsvertrag nicht zweckdienlich. Bei ggf. noch durchzuführenden weiteren Ankäufen im Hinblick auf die Inanspruchnahme der Straßenverkehrsflächenausweisung auf Privatgrund gilt analog, dass Müllboxen dann nicht mehr auf zukünftigen öffentlichen Grund verbleiben können.</p> <p>Ebenfalls auf der in Rede stehenden Fläche befindet sich eine Entwässerungsrinne. Diese sowie sonstige private bauliche Gegenstände sind zu entfernen, bzw. ist die Rinne an die neue Grundstücksgrenze zur Einhaltung der Auflage nach § 23 HWG „kein Oberflächenwasser auf öffentlichen Grund“ zu verlegen.</p> <p>Ca. Stat. 0 + 075 bis ca. 0 + 105: südlich der Martinistraße: Anpassung der Überfahrten Hsnr. 13 (Flurstück 225): Bezüglich Flurstück 225 wird ausgesagt, dass der Gehweg dort auf Privatgrund verläuft. Nach unserer Einschätzung handelt es sich nicht um öffentlich genutzten Privatgrund, da der Privatgrund augenscheinlich per Einfriedungselementen abgetrennt ist und von zwei vorhandenen Überfahrten „eingerahmt“ ist. Diese sind wahrscheinlich bereits sehr lange genehmigt. In der Planung ist vorgesehen, die beiden dortigen Bestandsüberfahrten umzugestalten. Von der Umplanung wäre die Funktionalität der bisher schräg verlaufenden Bestandsüberfahrten zum Grundstück Martinistraße 13 (Flurstück 225) u. Auffassung nach betroffen. Denn offenbar wird dort eine Anlieferzone auf Privatgrund über die beiden o. g. Überfahrten in einer Richtung angefahren und verlassen. Es sollte überprüft werden, ob die das Grundstück anfahrenen Fahrzeuge die Überfahrten nach Umplanung weiterhin benutzen können. Alternativ wird empfohlen mit dem Genehmigungsinhaber der Überfahrten Hsnr. 13 Rücksprache zu halten, um die funktionsfähige Anpassung der</p>	<p><i>Zu Punkt Ca. Stat. 0 + 075 bis ca. 0 + 105: südlich der Martinistraße: Die Flächenschraffur wird entfernt. Die Bestandsüberfahrten wurden überprüft, planerisch angepasst, und mittels Schleppekurven die Befahrbarkeit nachgewiesen.</i></p>

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
	<p>Bestandsüberfahrten sicherzustellen. Ggf. sollte auch die Positionierung der Lastenräder im Bereich der schrägen Einfahrts-Überfahrt nochmals geprüft werden.</p> <p>Allgemein: Taktile Elemente: In der Planung sind keine taktilen Elemente dargestellt, falls das so gewollt ist, bzw. diese nicht erforderlich sind, ist dieser Hinweis obsolet. MR 21 hat sich lediglich die Frage gestellt, ob nicht an den Übergangsbereichen zu den Knotenpunkten bzw. den anschließenden Planungen derartige Elemente vorgesehen werden sollten.</p> <p>Sonst gibt es seitens MR 21 keine weiteren Anmerkungen zur Planung.</p>	<p><i>Zu Punkt Allgemein: Die Knotenpunkte sind nicht Bestandteil der Maßnahme. Taktile Elemente sind für die knotenfreie Strecke nicht vorgesehen. Im Knoten Tarpenbekstraße sind bereits taktile Elemente vorhanden. Für den Knotenpunkt Erikastraße / Martinistraße sind durch die LSBG Maßnahme „Eppendorfer Marktplatz“ taktile Elemente in der Planung vorgesehen.</i></p>
<b>40</b>	<b>N/MR5</b>	
40.1	<p>[...] Die Maßnahme ist in ROADS eingetragen. In der Verschickung wurden weder Angaben zur Bauzeit noch zur Verkehrsführung gemacht. Änderungen in Zeit und/oder Umfang der Maßnahme sind unverzüglich nach Bekanntwerden der bezirklichen Baustellenkoordination zu melden, damit die Koordination der Maßnahmen mit Folgemaßnahmen oder anderen Maßnahmen im Umfeld angepasst werden kann.</p> <p>Im Umfeld sind folgende Maßnahmen eingetragen: Eppendorfer Marktplatz (März 2025 – November 2026)</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Angaben zur Bauzeit und Verkehrsführung sind im Erläuterungsbericht der Schlussverschickung beschrieben.</i></p>

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschiebung	Abwägung
	 <p>Die bezirkliche Baustellenkoordination ist grundsätzlich neben der Baustellenkoordination MV (ehemals KOST ) rechtzeitig in die Abstimmung mit weiteren Beteiligten an der Maßnahme oder folgepflichtigen Maßnahmen anderer Bedarfsträger/Realisierungsträger einzubeziehen, sodass eine zeitliche Abstimmung der Maßnahmen untereinander vorgenommen werden kann.</p>	
<b>41</b>	<b>RegA EWi</b>	
41.1	<p>1. Verschiebung Martinistraße-Ost (zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße)</p> <p>1. Planverschiebung; Drucksache: 21-4728:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Auf den Mittelstreifen bitte verzichten, mehr Anerkennung für Räder im Mischverkehr ohne Mittelstreifen</li> <li>2. Bordsteinkanten vor Radbügeln absenken</li> <li>3. Positionierung der Ladezonen überdenken, z.B. eine Ladezone vor den Biomarkt</li> <li>4. Tempo-30 rund um die Uhr prüfen</li> <li>5. Abstellfläche für E-Scooter prüfen</li> <li>6. Gehwege sehr viel breiter, bitte Maßnahmen einbeziehen, um Querparken zu verhindern. Poller sind keine schöne Lösung, vielleicht eine Bank?</li> </ol>	<p><i>Zu Punkt 1: Für eine Zweirichtungsfahrbahn mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 m ist eine Mittelmarkierung gem. den aktuellen Regelwerken Hamburgs aufzubringen.</i></p> <p><i>Zu Punkt 2: Es ist eine Absenkung der Bordsteine auf 3 cm vor den Radbügeln vorgesehen</i></p> <p><i>Zu Punkt 3: die Abstimmungen der Positionierung erfolgen bereits im Vorfeld der 1. Verschiebung mit dem PK 23.</i></p> <p><i>Zu Punkt 4: die Anordnung einer durchgehenden Tempo 30-Zone oder Strecke erfolgt über die Verkehrsbehörde.</i></p>



# ABWÄGUNGSVERMERK

Ausbau Martinstraße Ost

1. Verschickung

Anlage 3

Nr.	TöB / Stellungnahme zur 1. Verschickung	Abwägung
		<p><i>Gem. der Vorabstimmung sieht das PK 23 die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h zwischen 19:00 und 06:00 Uhr als unbedenklich an. Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone ist keine Alternative, da hier das erlaubte Fahrbahnrandparken gestattet ist und dieses kritisch von der Hochbahn für deren Linienbusverkehr gesehen wird.</i></p> <p><i>Zu Punkt 5: E-Scooter Stellflächen sind im Zuge dieser Maßnahme nicht vorgesehen</i></p> <p><i>Zu Punkt 6: Querparken wird durch die Aufstellung von Eichen-spaltpfählen verhindert. Die Sinnvolle Anordnung wird überprüft und angepasst. Im Bereich Haus 25 werden Poller als optischer Schutz zu Fahrbahn wie im Bestand neu aufgestellt.</i></p>