

- BIS – Polizei PK 23**  
[pk23verkehr@polizei.hamburg.de](mailto:pk23verkehr@polizei.hamburg.de)
- BIS – VD 5 (Zentrale Verkehrsdirektion)**  
[Vd51@polizei.hamburg.de](mailto:Vd51@polizei.hamburg.de) \* [Vd52@polizei.hamburg.de](mailto:Vd52@polizei.hamburg.de)  
Zusätzlich Lagepläne 2-fach per Post an:  
[Bruno-Georges-Platz 1, 22297 Hamburg](mailto:Bruno-Georges-Platz 1, 22297 Hamburg)
- BIS – F 02 (Feuerwehr)** [Bf.02@feuerwehr.hamburg.de](mailto:Bf.02@feuerwehr.hamburg.de)
- BIS – F 046 (Gefahrenerkundung / Kampfmittelverdacht)**  
[GEKV@feuerwehr.hamburg.de](mailto:GEKV@feuerwehr.hamburg.de)
- LSBG – S4 (Management Technische Anlagen)**  
[lsbgversickungens4@lsbg.hamburg.de](mailto:lsbgversickungens4@lsbg.hamburg.de)
- LSBG – S (Geschäftsbereich Stadtstraßen)**  
[LSBGgeschaeftsbereichS@lsbg.hamburg.de](mailto:LSBGgeschaeftsbereichS@lsbg.hamburg.de)
- LSBG – F (Geschäftsbereich Fernstraßen)**  
[LSBGgeschaeftsbereichF@lsbg.hamburg.de](mailto:LSBGgeschaeftsbereichF@lsbg.hamburg.de)
- LSBG – GF/PB (Projekt Busbeschleunigung)**  
[REDACTED]
- LSBG – S4 (Management Technische Anlagen)**  
[lsbgversickungens4@lsbg.hamburg.de](mailto:lsbgversickungens4@lsbg.hamburg.de)
- BWVI – Amt für Verkehr und Straßenwesen**  
[verkehrsplanung@bwi.hamburg.de](mailto:verkehrsplanung@bwi.hamburg.de)  
mit der Bitte um Weiterleitung an:
  - BWVI – VE 1 (Verkehrs- und Infrastrukturdaten)
  - BWVI – VE 2 (Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung)
  - BWVI – VE 3 (Verkehrsbelange in d. Stadtentwicklung)
  - BWVI – VR 1 (Radverkehrskordinatorin)
  - BWVI – VI 2 (Stadtstraßen)
  - BWVI – VM 2 (Mobilität)
- BSW – WSB (Amt für Wohnen, Stadtern. + Bodenordn.)**  
[wsb@bsw.hamburg.de](mailto:wsb@bsw.hamburg.de)
- BSW – LP (Amt für Landes- und Landschaftsplanung)**  
[lp@bsw.hamburg.de](mailto:lp@bsw.hamburg.de)
- BUE – U (Amt für Umweltschutz)**
  - BUE – U 1 (Wasserwirtschaft)  
[gewaesserschutz@bue.hamburg.de](mailto:gewaesserschutz@bue.hamburg.de)
  - BUE – U 2 (Bodenschutz/Altlasten)  
[bodenschutz-altlasten@bue.hamburg.de](mailto:bodenschutz-altlasten@bue.hamburg.de)
  - BUE – U 3 (Abfallwirtschaft)  
[abfallwirtschaft@bue.hamburg.de](mailto:abfallwirtschaft@bue.hamburg.de)
  - BUE – U 4 (Geologisches Landesamt)  
[gla@bue.hamburg.de](mailto:gla@bue.hamburg.de)
- LGV – S2 (Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)**  
[tim-igv@gv.hamburg.de](mailto:tim-igv@gv.hamburg.de)
- FB – 634 (Anliegerbeiträge)**  
Gänsemarkt 36, 20354 Hamburg  
[fb634bergedorf-eimsbuettel-nord-harburg@fb.hamburg.de](mailto:fb634bergedorf-eimsbuettel-nord-harburg@fb.hamburg.de)
- LIG – FB 4 Erschließungsstraßen**  
[fb4erschliessungsstrassen@lig.hamburg.de](mailto:fb4erschliessungsstrassen@lig.hamburg.de)
- LIG – 434**  
(FB 4 - Immobilienmanagement – Ankauf)  
[Ankauf@LIG.hamburg.de](mailto:Ankauf@LIG.hamburg.de)
- Kulturbehörde – Denkmalschutzamt**  
[denkmalschutzamt@kb.hamburg.de](mailto:denkmalschutzamt@kb.hamburg.de)
- Dataport Planwerkauskunft** per Fax oder Mail an  
040/427946180 bzw. [planwerkauskunft@dataport.de](mailto:planwerkauskunft@dataport.de)
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)**  
- Haltestellenumfeld-Koordination -  
Steindamm 94, 20099 Hamburg  
[haltestellenumfeld@hvv.de](mailto:haltestellenumfeld@hvv.de)
- Hamburger Hochbahn AG (HHA)**  
Steinstraße 20, 20095 Hamburg  
[busplanung@hochbahn.de](mailto:busplanung@hochbahn.de) \* [streckenservice@hochbahn.de](mailto:streckenservice@hochbahn.de)  
mit der Bitte um Weiterleitung an die VHH
- Stadtreinigung Hamburg (SRH)**

- Bullerdeich 19, 20537 Hamburg
- Handelskammer G-V/2** [REDACTED]
- Handwerkskammer** [mwessel@hwk-hamburg.de](mailto:mwessel@hwk-hamburg.de)
- HAMBURG WASSER**  
Billhorner Deich 2, 20539 Hamburg  
[anlageninfo@hamburgwasser.de](mailto:anlageninfo@hamburgwasser.de)  
[betriebsleitstelle-info@hamburgwasser.de](mailto:betriebsleitstelle-info@hamburgwasser.de)
  - Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE)
  - Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW)
- Stromnetz Hamburg**
- ADFC Hamburg** [REDACTED]
- Fuß e.V. Hamburg** [REDACTED]
- Bezirks-Seniorenbeirat**, Kümmellstraße 7, 20249 Hamburg  
[bsb-nord@lsb-hamburg.de](mailto:bsb-nord@lsb-hamburg.de)
- Senatskordinatorin für die Gleichstellung**  
behinderter Menschen und Inklusionsbüro z.K.  
[Behindertenbeauftragte@basfi.hamburg.de](mailto:Behindertenbeauftragte@basfi.hamburg.de)
- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für**  
behinderte Menschen e.V., Richardstr. 45, 22081 Hamburg  
[post@lagh-hamburg.de](mailto:post@lagh-hamburg.de)
- Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V.**  
[REDACTED]
- Ströer DSM –NL Hamburg - Bestandsmanagement**  
Oehleckerring 22-24, 22419 Hamburg
- JCDecaux Deutschland GmbH -**  
Grusonstr. 48, 22113 Hamburg  
[hamburg@jcdcaux.de](mailto:hamburg@jcdcaux.de)
- Landesverband für das Personen-Verkehrsgewerbe**  
HH e.V.  
Am Schiffbeker Berg 6a , 22111 Hamburg  
[info@taxiverband-hamburg.de](mailto:info@taxiverband-hamburg.de)
- UK Eppendorf (per Post in Papierform)**
- N/VS 3**  
[verbraucherschutz@hamburg-nord.hamburg.de](mailto:verbraucherschutz@hamburg-nord.hamburg.de)
- N/WBZ**  
[WBZ@hamburg-nord.hamburg.de](mailto:WBZ@hamburg-nord.hamburg.de)
- N/D4** (bei größeren Straßenbauvorhaben, 1. Verschickung)  
Weiterleitung durch Sachbearbeiter/in
- N/SL**  
[Stadt-undLandschaftsplanung@hamburg-nord.hamburg.de](mailto:Stadt-undLandschaftsplanung@hamburg-nord.hamburg.de)
- N/MR 3**  
[REDACTED]
- N/MR 1**  
[Sondernutzungen@hamburg-nord.hamburg.de](mailto:Sondernutzungen@hamburg-nord.hamburg.de)  
[REDACTED]
- N/MR 21**  
[REDACTED]
- N/MR 23 / Wegewart**  
[REDACTED]  
[Wegewart: mr2-eppendorf@hamburg-nord.hamburg.de](mailto:Wegewart:mr2-eppendorf@hamburg-nord.hamburg.de)  
Zusätzlich Lageplan 1-fach als Papiaerausfertigung
- W/MR 2 (als technische Aufsicht)**  
[REDACTED]
- über N/MR 20, N/MR 220, N/MR 2210  
v.A.z.K., dann N/MR 2211 z.d.A.

---

Betr.: **Planverschickung**

Baumaßnahme:            **Förderung des Radverkehrs  
Martinistraße  
von westlich Falkenried bis Erikastraße**

Anlagen:            Erläuterungsbericht  
                         Übersichtskarte = 1:5000  
                         Lageplan = 1:250, Blatt 1 bis 6

Der Fachbereich Tiefbau beabsichtigt, die vorgenannte Baumaßnahme gem. beigefügten Lageplänen voraussichtlich im Jahr 2019 umzusetzen.

Sie werden um Stellungnahme bis zum **06.04.2018** gebeten.



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

N/MR 1 wird gebeten alle Sondernutzungen aufzugeben und für den vorgesehenen Bauzeitraum keine Sondernutzungserlaubnisse für die Fläche innerhalb der Planungsgrenzen zu erteilen.



---

Unterschrift

Planungsdienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Fachbereich Tiefbau - Planen und Bauen - N/MR 2

Baumaßnahme: Förderung des Radverkehrs

Teilbaumaßnahme: Martinistraße  
von westlich Falkenried bis Erikastraße

## **Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht**

zur 1. Verschickung

### **Inhalt**

1	Anlass der Planung .....	2
2	Vorhandener Zustand .....	2
2.1	Allgemeines .....	2
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz .....	2
2.1.2	Verkehrsbelastung .....	2
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung .....	3
2.1.4	Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchungen .....	3
2.1.5	Kampfmittelbelastung .....	4
2.2	Verkehrssituation .....	4
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes .....	4
2.2.2	MIV .....	5
2.2.3	ÖPNV .....	5
2.2.4	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	6
2.2.5	Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit .....	6
2.2.6	Ruhender Verkehr .....	6
2.2.7	Entwässerung .....	7
2.2.8	Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung .....	7
2.2.9	Grün- und Baumpflanzungen .....	7
3	Geplanter Zustand .....	7
3.1	Planungsansatz .....	7
3.2	Einzelheiten der Planung .....	8
3.2.1	Vorabstimmung mit anderen Dienststellen/Planungsvarianten .....	8
3.2.2	Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte .....	9
3.2.3	MIV .....	10
3.2.4	ÖPNV .....	10
3.2.5	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	10
3.2.6	Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit .....	11
3.2.7	Ruhender Verkehr .....	13
3.2.8	Entwässerung .....	14
3.2.9	Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung .....	14
3.2.10	Grün- und Baumpflanzungen .....	14
3.2.11	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	15
3.2.12	Lärmschutz .....	15
3.2.13	Umweltverträglichkeit .....	15
3.2.14	Kampfmittelfreiheit .....	15
4	Planungsrechtliche Grundlagen .....	15
5	Umsetzung der Planung .....	15
5.1	Grunderwerb .....	15
5.2	Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel .....	15
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle .....	16
5.4	Terminierung der Planung und Bauausführung .....	16

## 1 Anlass der Planung

Im Jahr 2014 wurde im bezirklichen Radverkehrskonzept für Hamburg-Nord vorgeschlagen, das Veloroutennetz unter anderem um eine bezirkliche Route durch die Martinistraße zu ergänzen. Es wurde vorgeschlagen, dort Schutzstreifen zu markieren. Im Jahr 2016 wurde eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt, um die grundsätzliche Umsetzbarkeit von Radverkehrsanlagen in der Martinistraße zu untersuchen. Nach der Ergebnisvorstellung im Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz, hat sich dieser in seiner Sitzung am 20.12.2016 für die Umgestaltung der Martinistraße und die Einrichtung von Radverkehrsanlagen ausgesprochen. Die Maßnahme wurde zudem in die jährliche Vereinbarung gem. Ziffer II.3 des Bündnisses für den Radverkehr zwischen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und dem Bezirksamt Hamburg-Nord aufgenommen.

Mit der vorliegenden Planung werden auch die derzeit laufende bezirkliche Planung "Radverkehrsanlagen Tropowitzstraße/Hoheluftchaussee/Martinistraße/Lokstedter Steindamm" und die bereits umgesetzte Baumaßnahme des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) am Knoten Tarpenbekstraße/ Martinistraße aufgegriffen, die Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn vorsehen bzw. bereits geschaffen haben.

## 2 Vorhandener Zustand

### 2.1 Allgemeines

#### 2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Martinistraße ist eine Sammelstraße mit Verbindungsfunktion im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord, Stadtteil Hoheluft-Ost.

#### 2.1.2 Verkehrsbelastung

Bei der BWVI liegen drei Knotenpunktzählungen vom 28.10.2010 vor. Daraus sind folgende Zahlen zu entnehmen:

#### ***Knotenpunkt Hoheluftchaussee/Lokstedter Steindamm/Martinistraße***

Querschnitt Martinistraße

rd. 12.900 Kfz/24h (1,8 % Schwerverkehrsanteil)

Martinistraße (Fahrstreifen nach Westen, inkl. Linksabbieger HVV):

rd. 6.900 Kfz/24h (rd. 6 % Schwerverkehrsanteil)

Martinistraße (Fahrstreifen nach Osten)

rd. 6.000 Kfz/24h (rd. 5,5 % Schwerverkehrsanteil)

#### ***Knotenpunkt Martinistraße/Curschmannstraße/Zufahrt Universitätsklinikum Eppendorf (UKE):***

Querschnitt Martinistraße, westlich vom Knoten:

13.185 Kfz/24h

1.131 Kfz/h (8:30 Uhr)

5,4 % Schwerverkehr

Querschnitt Martinistraße, östlich vom Knoten:	12.468 Kfz/24h 1.039 Kfz/h (7:30 Uhr) 5,2 % Schwerverkehr
Linksabbieger in Zufahrt UKE:	1.177 Kfz/24h 150 Kfz/h (7:15 Uhr) 3,3 % Schwerverkehr
Rechtsabbieger in Zufahrt UKE:	2.218 Kfz/24h 231 Kfz/h (7:15 Uhr) 2,3 % Schwerverkehr

### ***Zählstelle Knotenpunkt Martinistraße/Tarpenbekstraße***

Querschnitt Martinistraße, westlich vom Knoten:	12.490 Kfz/24h 1.113 Kfz/h (8:30 Uhr) 4,9 % Schwerverkehr
Querschnitt Martinistraße, östlich vom Knoten:	6.814 Kfz/24h 631 Kfz/h (7:30 Uhr) 10,7 % Schwerverkehr

Um diese Zahlen zu überprüfen, wurde am 30.01.2018 eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Martinistraße/Curschmannstraße/Zufahrt UKE in der Zeit von 6 bis 19 Uhr durchgeführt. Gezählt wurden Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn und querender Fuß- und Radverkehr im Bereich der vier signalisierten Fußgängerfurten. Die vollständige Auswertung der Daten durch die BWVI steht noch aus. Festzustellen ist schon jetzt, dass sich die Zahlen für den Kfz-Verkehr nicht wesentlich verändert haben, was auch für die Verkehrszahlen in der Spitzenstunden gilt.

Insgesamt wurden am Knoten zwischen 6 und 19 Uhr 4770 Radfahrende gezählt. Davon rd. 1090 auf den signalisierten Fußgängerfurten.

Die signalisierte Furt über die Zufahrt UKE überquerten rd. 1140 Fußgänger, die Martinistraße Ost 2814, die Curschmannstraße 1140 und die Martinistraße West 1320.

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

Der Straßenabschnitt zwischen Lokstedter Steindamm und Frickestraße ist größtenteils durch das UKE, den Eppendorfer Park und das Stadion Hoheluft geprägt. Weitere Anlieger sind das Dorint Hotel, eine Kita, die Grund- und Stadtteilschule Eppendorf sowie mehrgeschossige Wohngebäude.

Im Abschnitt von Frickestraße bis Tarpenbekstraße befinden sich auf den Anliegergrundstücken mehrgeschossige Wohngebäude und soziale Einrichtungen (Kirche, Pflegeheim).

Im Abschnitt von Tarpenbekstraße bis Erikastraße befinden sich auf den Anliegergrundstücken überwiegend mehrgeschossige Wohngebäude mit Teilnutzung durch kleinere Dienstleister, Gastronomie und Einzelhandel.

### **2.1.4 Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchungen**

Im Planungsbereich wurde zum einen eine Tragfähigkeitsuntersuchung durchgeführt und zum anderen wurden Bohrkerne in der Fahrbahn entnommen.

Nach einer ersten Einschätzung des Gutachters auf Basis der Bohrkernentnahmen erfüllt der vorgefundene Aufbau nicht die Anforderungen an eine Belastungsklasse 3,2 gem. Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) 2012 bzw. der Entwurfsrichtlinie Nr. 1. Die Asphaltdecken variieren zum Teil sehr stark und weisen abschnittsweise Minderdicken auf. Unter den Asphaltdecken liegen großflächig unter anderem Pflaster und Verfestigungen vor. Weiterhin haben vorgefundene Schluffe und Sand-Schluff-Gemische zur Folge, dass die Frostsicherheit bis zu einer Tiefe von 70 cm mutmaßlich überwiegend nicht gegeben ist. Daher muss zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgegangen werden, dass eine Grundinstandsetzung der Fahrbahn, einschließlich Frostschutzschicht, erforderlich wird.

Die jeweiligen, detaillierten Ergebnisse können bei Bedarf beim Bezirksamt abgefragt werden.

### 2.1.5 Kampfmittelbelastung

Laut Kampfmittelbelastungskataster vom 11.08.2017 besteht aufgrund von Luftbildauswertungen überwiegend kein Hinweis auf Bombenblindgänger. Auf zwei Teilflächen ist bisher keine Gefahrenerkundung oder Luftbildauswertung erfolgt. Am Stadion Hoheluft ist eine Teilfläche der Martinstraße mit allgemeinem Bombenblindgängerverdacht ausgewiesen.

## 2.2 Verkehrssituation

### 2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Die Querschnittsbreite und -aufteilung innerhalb der Planungsgrenzen ist unterschiedlich und kann abschnittsweise wie folgt beschrieben werden.

#### ***Planungsgrenze (Haus 91) bis westl. Löwenstraße***

nördliche Nebenfläche (Gehweg, Gehwegparken, Bäume, Beleuchtung)	4,50 m
Fahrbahn (2-streifig, tlw. 3-streifig für Linksabbieger in Falkenried)	11,00 m
südliche Nebenfläche (Gehweg, Gehwegparken, Bäume)	4,50 m
Straßenbreite rd. 20,00 m	

#### ***westl. Löwenstraße bis Curschmannstr./Zufahrt UKE***

nördliche Nebenfläche (Gehweg, Bäume, Beleuchtung)	4,50 m
Grünfläche, Zufahrten oder Parkstreifen	2,00 m
Fahrbahn (2-streifig, tlw. 3-streifig für Linksabbieger zum UKE)	9,00 m
südliche Nebenfläche (Gehweg, Gehwegparken, Bäume)	4,50 m
Straßenbreite rd. 20,00 m	

#### ***Knoten Martinstr./Curschmannstr./Zufahrt UKE bis 70 m östlich Curschmannstr. (Bereich der Bushaltestellen)***

nördl. Nebenfl. (Gehweg, Wartefläche, Baum, Beleuchtung, Stadtrad)	6,50 - 7,70 m
Fahrbahn (3-streifig - inkl. Links- u. Rechtsabbieger und Bushaltestelle)	9,90 - 10,80 m
südl. Nebenfläche (Gehweg, Wartefläche, Bäume)	3,50 - 4,50 m
Straßenbreite rd. 21,00 - 24,70 m	

### **70 m östlich Curschmannstr. bis Frickestraße**

nördliche Nebenfläche (Gehweg, Wartefläche, Bäume, Beleuchtung)	3,50 m
Grünfläche, Zufahrten oder Parkstreifen	2,00 m
Fahrbahn (2-streifig) *)	8,00 m
südliche Nebenfläche (Gehweg, Wartefläche, Gehwegparken, Bäume)	3,50 m
Straßenbreite rd. 17,00 m	

\*) Fahrbahneinengung bis auf 6,45 m am Rondell (für FGÜ und Bushaltestellen)

### **Frickestraße bis Planungsgrenze (Haus 43)**

nördliche Nebenfläche (Gehweg, Wartefläche, Bäume, Beleuchtung)	3,40 m
halbseitiges Gehwegparken	0,60 m
Fahrbahn (2-streifig)	9,50 m
südliche Nebenfläche (Gehweg, Wartefläche, Gehwegparken, Bäume)	5,00 m
Straßenbreite rd. 18,50 m	

### **Planungsgrenze (Haus 23) bis Erikastraße**

nördliche Nebenfläche (Gehweg, Gehwegparken, Bäume, Beleuchtung)	3,50 m
tlw. halbseitiges Gehwegparken	(0,40 m)
Fahrbahn (2-streifig)	(9,60) 10,00 m
südliche Nebenfläche (Gehweg, Gehwegparken, Bäume)	3,50 m
Straßenbreite rd. 17,00 m	

## **2.2.2 MIV**

In der Martinistraße und der Curschmannstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt. Die übrigen einmündenden Straßen Falkenried, Löwenstraße, Frickestraße und Erikastraße sind Tempo-30-Zonen (VZ 274.1-50).

Einschränkung der Fahrtrichtung:

Das Linksabbiegen aus der Martinistraße in die Curschmannstraße und aus der Zufahrt UKE in die Martinistraße sind nicht erlaubt.

Aus der Erikastraße ist nur das Rechtsabbiegen in die Martinistraße erlaubt.

Die Löwenstraße ist seit kurzem eine Einbahnstraße in Richtung Norden.

Die Martinistraße und die Curschmannstraße werden häufig von Rettungsfahrzeugen im Einsatz, auf dem Weg zum bzw. vom Universitätsklinikum Eppendorf, befahren.

## **2.2.3 ÖPNV**

In der Martinistraße verkehren die MetroBus Linien 20 und 25 in beide Richtungen. Im Planungsbereich liegen die Haltestellen Löwenstraße (Facharztklinik), UK Eppendorf, Eppendorfer Park (UKE). Diese Haltestellen wurden im Rahmen der Busbeschleunigung vor kurzem vom LSBG umgebaut.

Im Abschnitt zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße verkehrt zudem die Schnellbuslinie 39 und die MetroBus Linie 22.

In der Curschmannstraße und der Hauptzufahrt UKE verkehrt die Linie 281 in beide Richtungen.

#### **2.2.4 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Der Verkehr am Knotenpunkt "Martinistraße/Curschmannstraße/Zufahrt UKE" ist durch eine Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Lediglich der Rechtsabbieger aus der Curschmannstraße in die Martinistraße hat keine Signalisierung (freier Rechtsabbieger) und verläuft über einen Fußgängerüberweg.

Am Knotenpunkt Martinistraße/Frickestraße befindet sich eine Fußgängerlichtsignalanlage.

Der Verkehr am Knotenpunkt "Martinistraße/Schottmüllerstraße/Erikastraße" ist durch eine Lichtsignalanlage (LSA) geregelt, mit Ausnahme der Erikastraße, in der keine Signalgeber stehen; sie ist mit Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) und Zeichen 209 (vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts) beschildert.

#### **2.2.5 Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit**

Im Planungsbereich sind auf beiden Straßenseiten mind. 1,50 m breite, mit Platten oder Pflaster befestigte Gehwege vorhanden. In Baumscheibenbereichen sind diese aufgrund oberflächennaher Wurzeln z. T. mit Grand befestigt.

Im Abschnitt zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße (vor den Häusern Nr. 16 und 18) liegt der Gehweg aufgrund der hier senkrecht angeordneten Parkstände auf dem Anliegergrund. Die (nutzbaren) Gehwegbreiten sind in diesem Abschnitt aufgrund parkender Fahrzeuge (Kfz und an den Einfriedungen oder Bügeln abgestellte Fahrräder) geringer als 1,50 m.

Im Hinblick auf Barrierefreiheit ist festzustellen, dass an den Knotenpunkten keine regelgerechten Bordkantenvorstände oder Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) vorhanden sind. Lediglich die Bushaltestellen wurden kürzlich mit den LSBG-Maßnahmen zur Busbeschleunigung barrierefrei gestaltet, einschl. des Fußgängerüberweges und der Fahrbahnquerung am Rondell (Haltstellenbereich Eppendorfer Park).

Baulich angelegte Radwege sind im Planungsbereich nicht vorhanden. Der Radverkehr soll im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Viele Radfahrende benutzen unerlaubt die Gehwege. So war bei der Verkehrszählung am 30.01.2018 (6 bis 19 Uhr) am Knoten Martinistraße/Curschmannstraße/Zufahrt UKE festzustellen, dass von den rd. 4770 Radfahrenden ca. 23 % die signalisierten Fußgängerfurten benutzt haben.

In den Anschlussbereichen an die Hoheluftchaussee und die Tarpenbekstraße sind Schutzstreifen für den Radverkehr geplant bzw. bereits hergestellt.

#### **2.2.6 Ruhender Verkehr**

Auf der Südseite der Martinistraße ist "Parken ganz auf Gehwegen, längs" straßenverkehrsbehördlich angeordnet. Diese sind zwischen Löwenstraße und Frickestraße bewirtschaftet (Parkschein).

Auf der Nordseite ist das Parken wie folgt angeordnet:

- Lokstedter Steindamm bis Löwenstraße: Parken ganz auf Gehwegen, längs



- Löwenstr. bis Haus 72 (Dorint Hotel): Längsparkstreifen (auf der Fahrbahn markiert), bewirtschaftet
- Haus 72 bis Zufahrt UKE: gepflasterte Längsparkstreifen, bewirtschaftet, inklusive Ladestation von Stromnetz Hamburg für zwei Elektrofahrzeuge
- Haltestelle "UK Eppendorf" bis Frickestraße: Längsparkstreifen (auf der Fahrbahn, z. Teil markiert), bewirtschaftet
- Tarpenbekstraße bis Erikastraße: Parken ganz/halb auf Gehwegen, längs/quer

### **2.2.7 Entwässerung**

Die Straßenentwässerung erfolgt im gesamten Planungsabschnitt über Straßenabläufe (Trummen), die Anschluss an die Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung haben.

### **2.2.8 Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung**

Im Planungsbereich stehen Maste der öffentlichen Beleuchtung (ÖB), an denen z. T. auch wegweisende Beschilderung montiert ist.

### **2.2.9 Grün- und Baumpflanzungen**

Innerhalb der Straßenflächen ist erhaltenswerter Baumbestand vorhanden. Insbesondere in der Martinistraße ist der Baumabstand zum Fahrbahnrand mit 60-70 cm sehr gering und Wurzeln liegen oberflächennah, sind z. T. sichtbar. Die Baumstandorte sind z. T. mit Baumschutzbügeln oder Pfosten gesichert.

## **3 Geplanter Zustand**

### **3.1 Planungsansatz**

Die vorliegende Planung stellt einen Kompromiss zwischen den Senatsvorgaben zum öffentlichen Personennahverkehr (Busbeschleunigung) und dem Bündnis für den Radverkehr sowie den bezirklichen Vorgaben zum Baumerhalt und Baumschutz dar.

Das Planungsziel ist die regelgerechte Herstellung einer Radverkehrsanlage (Schutzstreifen) auf der Fahrbahn. Unterbrechungen der Schutzstreifen (d. h. die Führung des Radverkehrs mit Mischverkehr) sollen kurz gehalten werden, damit eine möglichst hohe Akzeptanz der Anlage bei den Radfahrenden erreicht wird.

Der barrierefreie Ausbau der Gehwege ist zu berücksichtigen. Außerdem ist die politische Vorgabe zu dieser Planung "Schutz der Bäume geht vor dem Erhalt von Parkraum" maßgebend (siehe auch Drucksache 20-3807).

Die Fahrbahn weist zahlreiche Schadstellen auf. Daher und aufgrund erforderlicher, umfangreicher Neumarkierungen war ursprünglich eine Sanierung der Deck- und ggf. Binderschicht vorgesehen. Wie unter Punkt 2.1.4 bereits beschrieben, hat die erste Einschätzung des Gutachters jedoch hervorgebracht, dass eine Grundinstandsetzung der Fahrbahn im Planungsgebiet erforderlich werden wird, da diese für eine Belastungskategorie 3,2 derzeit unterdimensioniert ist. Sobald das abschließende Gutachten

vorliegt, wird der genaue Sanierungsumfang festgelegt. Sofern es möglich ist, in Teilbereichen auf eine Grundinstandsetzung zu verzichten, wird dies angestrebt.

## **3.2 Einzelheiten der Planung**

### **3.2.1 Vorabstimmung mit anderen Dienststellen/Planungsvarianten**

Weitere Randbedingungen haben sich aus der im Vorfeld dieser Verschickung durchgeführten Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde (VD 52, VD 51, PK 23) und der BWVI-VR 1 ergeben. Diese sind:

- Von einer Änderung der derzeitigen Tempo-50-Regelung auf Tempo-30 im Bereich der Schulen, Kindergärten etc. ist nicht auszugehen.
- Die Fahrgassenbreite zwischen den Schutzstreifen soll aufgrund des starken Busverkehrs möglichst 6,50 m betragen.
- Zwischen der Hauptzufahrt UKE und der Frickestraße soll das für UKE-Besucher eingerichtete, bewirtschaftete Parken auf der Nordseite der Martinistraße aus Sicherheitsgründen aufgehoben werden. Bei 6,0 m Fahrgassenbreite verbliebe auf der Fahrbahn nur ein 50 cm Streifen für das angedachte halbseitige Gehwegparken. Bei einer Parkstreifenbreite von 2,0 m wäre der Gehweg dann rd. 2,0 m breit, inkl. Sicherheitsraum, was im Hinblick auf die gesetzlich einzuplanende Barrierefreiheit nicht ausreicht ist. Außerdem ist vorauszusehen, dass die hohe Parkwechselfrequenz und die Rangiermanöver, die beim halbseitigen Gehwegparken aufwendiger sind, zu Störungen und damit zu einer Gefährdung des übrigen Verkehrs, vor allem des Radverkehrs, führen.
- Der Linksabbiegestreifen in die Straße Falkenried entfällt zugunsten durchgehender Schutzstreifen und einer Verbreiterung des Gehweges auf der Nordseite. Die Breiten des Kfz-Fahrstreifens und des Schutzstreifens wurden bewusst gewählt, um zu verhindern, dass bei Abbiegern in die Straße Falkenried die Schutzstreifen regelhaft durch geradeausfahrenden Kfz-Verkehr überfahren und somit Radfahrende gefährdet werden.
- Die Einmündung Löwenstraße wird zur Verbesserung des Schulweges und der vor kurzem in der Löwenstraße eingerichteten Einbahnstraße umgebaut. Damit soll auch der Fußgängerüberweg westlich der Einmündung nach Osten verschoben werden, um den notwendigen Sicherheitsabstand zur Bushaltestelle herzustellen.
- Knoten Martinistraße/Curschmannstraße/Zufahrt UKE  
Allgemein wurde festgestellt: Ein hoher Anteil des Radverkehrs nutzt derzeit widerrechtlich die Gehwege. Das ist einer der Gründe, warum mit der Planung eine Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn geschaffen werden soll. Ob diese vom Radfahrer dann angenommen wird steht und fällt mit der Fortführung der Anlage in den Knotenpunktbereichen. D. h., wenn im Knoten Martinistr./Curschmannstr./UKE Zufahrt keine Schutzstreifen/Vorbeifahrstreifen eingerichtet werden können, werden voraussichtlich die auf der Strecke geplanten Schutzstreifen nicht akzeptiert und weiterhin die Gehwege befahren.  
Eine vorgelegte Planungsvariante, in der westlich der UKE Zufahrt kein Schutzstreifen herstellbar wäre (um die Bäume zu erhalten) wird als unzureichend angesehen

und stellt die Sinnhaftigkeit der gesamten Planung in Frage.

Die Variante mit durchgängigen Schutzstreifen erfordert eine Fahrbahnverbreiterung zu Lasten von Parkraum (der rd. 65 m lange Parkstreifen zwischen Ausfahrt Dorint Hotel und Zufahrt UKE entfielen) und Baumbestand (Fällung von 3 Bäumen am vorgenannten Parkstreifen und eines Baumes vor dem Zugang UKE). Eine Bauausführung der damit erforderlichen Fahrbahnverbreiterung tangiert voraussichtlich die bestehenden Dataport-Leitungen (u.a. Versorgung UKE) in der nördlichen Nebenfläche, die auch Ersatzpflanzungen für die gefälltten Bäume nur schwerlich zulässt. In der letzten Vorabstimmung wurde daher die aus Sicht der o.g. Dienststellen sicherste Lösung für alle Verkehrsteilnehmer/innen erarbeitet. Diese wird in der Umplanung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr gesehen. Weitere Details sind dem Kapitel 3.2.5 zu entnehmen.

- Bereich zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße

Oberste Priorität bei der Umgestaltung der Verkehrsfläche zur Herstellung einer Radverkehrsanlage hat auch in diesem Bereich die Berücksichtigung von barrierefreien Gehwegen. Diese können hier nur durch Verzicht auf Parkstände geschaffen werden. Die Planung ist dementsprechend auszurichten. Gehwegeinengungen durch Parkstände sollen auf 10 bis 15 m Länge begrenzt sein. Dazwischen sind barrierefreie Gehwegflächen durch Absperrung (Pfosten oder Fahrradanhängerbügel) einzuplanen, um das Begegnen von/mit z.B. Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen zu ermöglichen.

Das Einrichten von Parkraum im Fahrbahnbereich (halbseitiges Gehwegparken) wird gänzlich ausgeschlossen, da ansonsten die Anleiterbarkeit für die Feuerwehr (2. Rettungsweg) nicht gegeben ist bzw. der heute bereits überschrittene Maximalabstand (9 m von Fahrbahn zum Gebäude) eine zusätzliche Verschlechterung erfährt.

Vor Haus 16 und 18 soll der Gehweg in den öffentlichen Grund verlegt werden. Das Parken quer auf Gehwegen muss dafür aufgehoben werden.

Der Anschluss an den Knoten Martinistraße/Schottmüllerstraße/Erikastraße soll vorerst mit geringem baulichem Aufwand geplant und hergestellt werden, da die LSBG-Maßnahme zur Umplanung des Eppendorfer Marktplatzes gerade angelaufen ist und noch keine konkrete Planung vorliegt, die zur Orientierung dienen könnte. Mit der vorgelegten Planung kann der LSBG diesem Bereich im weiteren Verlauf ohne großen Aufwand umplanen bzw. -bauen

### **3.2.2 Aufteilung und Abmessungen der Querschnitte**

Die Querschnittsänderungen bewegen sich innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien, hauptsächlich durch den Platzbedarf für die geplanten Schutzstreifen auf der Fahrbahn (siehe dazu die Schnitte A-A bis E-E auf dem Lageplan). Eine Ausnahme ist die Überschreitung der nördlichen Straßenbegrenzungslinie an der Zufahrt UKE zur Anlage des Kreisverkehrs.

Die Aufteilung der südlichen Nebenflächen zwischen Falkenried und Frickestraße bleibt bis auf die punktuellen Änderung an der Löwenstraße, der Curschmannstraße und der Frickestraße unverändert. Veränderungen zu Gunsten des Schutzstreifens sind auf der Nordseite vorgesehen, wo die straßenverkehrsbehördliche Anordnung der Parkstände verändert oder ganz aufgehoben werden soll (siehe Kap. 3.2.7). Zwischen Löwenstraße und Zufahrt UKE ist der nördlichen Fahrbahnrand dazu in Lage oder Höhe anzupassen.

Im Abschnitt zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße ist abgesehen von den auf der Fahrbahn eingeplanten Schutzstreifen vorrangig der barrierefreie Ausbau der Gehwege angedacht. Damit soll dann auch der derzeit auf Anliegergrund verlaufende Gehweg vor Haus Nr. 16 und 18 ordnungsgemäß in den öffentlichen Grund verlegt werden.

### 3.2.3 MIV

Mit der Umplanung des derzeit signalisierten Knotenpunktes Martinistraße/Curschmannstraße/Zufahrt UKE zu einem Kreisverkehr (siehe auch Kap. 3.2.5) ist künftig das Linksabbiegen vom UKE in die Martinistraßen und von der Martinistraße in die Curschmannstraße möglich. Bei der Verkehrszählung am 30.01.2018 wurden zahlreiche verbotswidrige Abbiegevorgänge insbesondere der vom UKE kommenden Kraftfahrer festgestellt.

Die südliche Frickestraße soll als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ eingerichtet werden, um den Radverkehr in diesem Bereich weiter zu fördern. Die baulichen Voraussetzungen im Verlauf der Frickestraße sind bereits im Rahmen einer separaten, bezirklichen Maßnahme im Jahr 2016 geschaffen worden.

Der Linksabbiegestreifen in die Straße Falkenried wird zugunsten eines durchgehenden Schutzstreifens Richtung Westen und der Verbreiterung des nördlichen Gehweges (durch Änderung der Parkstandsordnung auf Parken halb auf Gehwegen) aufgehoben.

### 3.2.4 ÖPNV

An der Führung des ÖPNV und an den vom LSBG neu hergestellten Haltestellenbereichen sind keine Änderungen vorgesehen.

### 3.2.5 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die Einmündung Löwenstraße wird aufgrund der neuen Einbahnstraßenregelung und zur Schulwegsicherung umgeplant. So soll die Querungslänge für Fußgänger über die Einmündung von derzeit rd. 14 m auf geplante 5,50 m verkürzt werden.

Am Knotenpunkt Martinistraße/Curschmannstraße/Zufahrt UKE ist ein einstreifiger, kleiner Kreisverkehr mit 30 m Außendurchmesser geplant. Die Breite des Kreisrings ist mit 8,0 m vorgesehen (6,0 m Kreisfahrbahn + 2,0 m Innenring). Zwischen Kreisfahrbahn und Innenring ist eine Bordkante mit 4 cm Kantenvorstand vorgesehen, um das Befahren des Innenrings mit Pkw zu verhindern. Zudem wird der Innenring mit Markierung (Zeichen 295 - Fahrbahnbegrenzung) abgegrenzt.

Abweichend von der Empfehlung der ReStra bzw. dem Merkblatt der FGSV für die Anlage von Kreisverkehren sollen der Innenring und die Aufweitung an der Ausfahrt des östlichen Knotenarmes aus Lärmschutzgründen und zur Verbesserung des Komforts bei der Befahrung von Linienbussen nicht mit Großpflaster, sondern mit Beton hergestellt werden.

Die Kreisinsel hat einen Durchmesser von 14,0 m. Sie soll als Grünfläche hergerichtet werden. Die konkrete Ausgestaltung der Kreisinsel wird im weiteren Verlauf der Planung festgelegt. Angestrebt wird ein Hügel mit Bepflanzung und einem oder mehreren Bäumen. Dies soll dazu beitragen, dass Verkehrsteilnehmer/innen nicht direkt von der Zufahrt in die gegenüberliegende Ausfahrt schauen können, um so das Geschwindigkeitsniveau weiter reduzieren zu können.

Zwischen den Knotenpunktzu- und -ausfahrten sind bauliche Fahrbahnsteiler (Sprunginseln) in Kombination mit Fußgängerüberwegen vorgesehen. An allen vier Knotenpunktarmen sind barrierefreie Querungsstellen für Fußgänger (gesicherte Querung mit differenzierter Bordhöhe gem. ReStra) eingeplant.

Zwischen westlichem und südlichem Knotenast ist die Einfahrt zum Parkplatz in der Curschmannstraße eingeplant. Dieser soll mit einer Überfahrt angeschlossen werden. Das Ausfahren ist weiterhin nur in der Curschmannstraße möglich.

Als Bemessungsfahrzeug diente der 15m-Standardbus, wodurch auch die Befahrbarkeit mit dem Standard-Gelenkbus und Sattelzügen gewährleistet ist. Für die Rechtsabbieger aus der Curschmannstraße ist die Kreisfahrbahn mit einer entsprechenden aufgeweitet geplant.

Die Fahrbahnbreite in den Knotenpunktzufahrten ist auf 3,25 m begrenzt, um das Überholen des Radverkehrs durch Kfz zu unterbinden.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für den Kreisverkehr nach dem HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrszahlen (Zählung 30.01.2018) hat ergeben, dass sich lediglich in der nachmittäglichen Spitzenstunde (15:30 bis 16:30 Uhr) in der Zufahrt UKE eine Qualitätsstufe B (mit einer Wartezeit von 17 Sekunden) ergibt. Ansonsten ergibt sich für alle Zufahrten die Qualitätsstufe A.

Am Knotenpunkt Martinistraße/Frickestraße soll der nördliche Fahrbahnrand angepasst werden, damit zum einen durchgehende Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert und zum anderen ausreichend Raum für eine barrierefreie Fußgängerquerung geschaffen werden können. Der nördliche LSA-Mast ist entsprechend zu versetzen.

Die Einmündung der südlichen Frickestraße soll zu einer Gehwegüberfahrt umgebaut werden. Damit soll die in der Frickestraße im Jahr 2016 bereits angedachte Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen Martinistraße und Breitenfelder Straße wieder aufgegriffen und mit der Maßnahme Martinistraße umgesetzt werden.

Am Knotenpunkt Martinistraße/Erikastraße/Schottmüllerstraße werden aufgrund der laufenden LSBG-Planung am Eppendorfer Markt keine baulichen Veränderungen geplant. Lediglich die Ableitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn soll an der Erikastraße durch Verbreiterung des Radweges, das Absenken der Bordkante und aufbringen einer Furtmarkierung sowie Richtungspfeilen verbessert werden.

### **3.2.6 Fußgänger- und Radverkehr / Barrierefreiheit**

Für den Fußgängerverkehr sind nach Möglichkeit mind. 2,0 m breite Gehwege eingeplant. Einengungen gibt es stellenweise durch die vorhandenen Baumstandorte. Im Abschnitt zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße ist der Gehweg durch die in der Planung verbliebenden Parkstände auf rd. 10 bis 20 m Länge bis auf 1,45 m Breite eingengt. In den dazwischen liegenden Bereichen ist ein 2,0 m breiter Gehweg vorgesehen, um den Begegnungsfall sicherzustellen. Mit Ausnahme des Knotenpunktes Martinistraße/Erikastraße sind an allen Einmündungen und an den Fußgängerüberwegen taktile Elemente (Bodenindikatoren) gem. ReStra vorgesehen.

Die wesentlichen Verbesserungen für den Fußgängerverkehr sind:

- barrierefreier Umbau der Einmündung Falkenried.
- Gehwegverbreiterung im Bereich Stadion Hoheluft durch Parkstandsänderung.

- barrierefreier Umbau der Einmündung Löwenstraße mit Verschiebung des Fußgängerüberweges.
- keine Wartezeit an den mit dem Kreisverkehr geplanten barrierefreien Fußgängerüberwegen.
- barrierefreier Umbau mit Mittelinsel des Fußgängerüberweges am Rondell.
- barrierefreier Umbau des Knotenpunktes Martinistraße/Frickestraße mit Erweiterung der Nebenflächen.
- Sicherung der Mindestgehwegbreiten und Schaffung von 2,0 m breiten Abschnitten für Begegnung von Fußgängern durch Neuordnung der Parkstände und Aufstellen von Fahrradbügeln bzw. Absperrpfosten.

Zwischen Curschmannstraße und Frickestraße grenzt südlich der Martinistraße keine Bebauung, sondern der Eppendorfer Park an. Daher ist dort derzeit kein regelgerechter Gehweg vorhanden. Der Weg zwischen Park und Parkständen dient lediglich zum Erreichen parkender Fahrzeuge. Dieser Umstand soll zukünftig beibehalten und auf einen barrierefreien Ausbau des Gehweges verzichtet werden.

Für den Radverkehr sind je nach Flächenverfügbarkeit 1,25 m oder 1,50 m breite Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen. Diese sind lediglich an den Engstellen (Fußgängerüberwege und Bushaltestellen) sowie am Kreisverkehr unterbrochen. In diesen Bereichen wird der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Eine Umplanung der vor kurzem vom LSBG erneuerten Haltestellenbereiche kam u.a. aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht in Betracht. Zwischen Schutzstreifen und Parkständen ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m eingeplant. Zwischen den Schutzstreifen sind aufgrund des Linienbusverkehrs mind. 3,0 m breite Fahrstreifen vorgesehen.

Am Fußgängerüberweg Löwenstraße sind aus beiden Richtungen Aufstellbereiche für Linksabbieger vorgesehen. Für den von Westen kommenden Radverkehr soll dieser die Auffahrt auf die nördliche Nebenfläche (westlicher Zugang zum UKE) erleichtern und so die Nutzung des Fußgängerüberweges unnötig machen. Der von Osten kommende Radfahrer hat so einerseits eine sichere Aufstellfläche und wird andererseits zusätzlich zur Beschilderung auf die für ihn vorhandene Freigabe entgegen der Einbahnstraße hingewiesen. Unterstützt wird dieses auch durch den geplante Einfahrtstreifen in der Einmündung Löwenstraße, der den ausfahrenden Kfz-Verkehr von einfahrenden Radfahrern trennt.

Die vor dem Zugang zum UKE liegende Stadtradstation soll entsprechend dem neuen Fahrbahnverlauf umgebaut und von derzeit 18 auf 25 Plätze erweitert werden, um der derzeitigen Nachfrage gerecht zu werden.

Wesentliche Verbesserungen für den Radverkehr werden geschaffen durch:

- Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer durch weitestgehend durchgängigen Schutzstreifen zwischen Hoheluftchaussee und Erikastraße (Anschlussplanungen eingeschlossen) und die Einrichtung eines Kreisverkehrs.

- im Vergleich zum bisher signalisierten Knoten: am geplanten Kreisverkehr entfällt zudem i. d. R. die Wartezeit und es gibt künftig keine Einschränkung beim Linksabbiegen. Zudem werden die Konflikte auf den Gehwegen zwischen Rad- und Fußverkehr minimiert.
- Frickestraße: Einrichtung als Fahrradstraße mit Zusatz "Anlieger frei".
- Erneuerung des Fahrbahnbelages (Verbesserung des Fahrkomforts).
- Aufstellen von Fahrradabwehrbügeln (Alternative zum Abstellen an Einfriedungen und Baumschutzbügeln).

### 3.2.7 Ruhender Verkehr

An den straßenverkehrsbehördlich angeordneten Parkständen sind folgende Änderungen geplant (bei einer theoretischen Parkstandslänge von 5,20 m):

- Vor Haus Nr. 83 können mit der Verschiebung des Fußgängerüberweges 2 Parkstände (Parken ganz auf Gehwegen) geschaffen werden.
- Zwischen Löwenstraße und Zufahrt UKE entfallen auf der Nordseite 12 bewirtschaftete Parkstände durch die Aufhebung des Längsparkstreifens und die damit geplante Anordnung von Parken halb auf Gehwegen.  
Auf der Südseite, vor Haus Nr. 61 entfallen 2-3 Parkstände (Parken ganz auf Gehwegen), zur Einhaltung der erforderlichen Sicht auf den Fußgängerüberweg. Zudem werden Parkmanöver im Einfahrtbereich zum Kreisverkehr ausgeschlossen.
- Auf dem Parkplatz in der Curschmannstraße entfallen 3 Schrägparkstände (Parkzeitbegrenzung durch Parkscheibe) für den Kreisverkehr.
- Zwischen Zufahrt UKE und der Frickestraße entfallen auf der Nordseite rd. 52 bewirtschaftete Parkstände (siehe auch Kap. 3.2.1) zugunsten des Baumschutzes, eines barrierefreien Gehweges und den Schutzstreifen für den Radverkehr
- In der Frickestraße entfallen 3 Parkstände für die Umgestaltung des Einmündungsbereichs als Gehwegüberfahrt.  
Vor Haus Nr. 49 entfällt 1 Parkstand (Parken ganz auf Gehwegen) zugunsten des Schutzstreifens.
- Zwischen Tarpenbekstraße und Erikastraße entfallen auf der Südseite 5 Parkstände und auf der Nordseite 10 Parkstände (Parken ganz auf Gehwegen, längs oder quer). Außerdem soll auf rd. 16 m Länge für die Zeit zwischen 8 und 18 Uhr eine Ladezone eingerichtet werden, die hauptsächlich für die hier regelmäßig stattfindenden Paketlieferungen, Gastronomieanlieferungen und für die Anlieger zum Be- und Entladen angedacht ist.

Bilanz: Im Planungsbereich entfallen somit insgesamt ca. 87 Parkstände

Die Baumschutzbügel sollen nach Möglichkeit entfernt und durch Absperrpfosten ersetzt werden. Die Bügel werden häufig zweckentfremdet zum Anschließen von Fahrrädern genutzt und engen so den Gehweg ein.

Im Planungsabschnitt sollen insgesamt rd. 90 Fahrradabwehrbügel aufgestellt werden.

### **3.2.8 Entwässerung**

An der Oberflächenentwässerung sind prinzipiell keine Änderungen vorgesehen. Zum Teil sind die Straßenabläufe dem geplanten Fahrbahnrand entsprechend anzupassen. Schadhafte Trummen bzw. Trummenanschlussleitungen sollen im Rahmen der Maßnahme instandgesetzt werden.

### **3.2.9 Öffentliche Beleuchtung / wegweisende Beschilderung**

Aufgrund der zum Teil geänderten Fahrbahnränder und der teilweise neuen Parkstandsanzordnung sollen 8 Masten der Öffentlichen Beleuchtung versetzt werden. Die Beleuchtungsmaste am geplanten Kreisverkehr sind entsprechend neu herzustellen, inkl. Beleuchtung der Fußgängerüberwege.

Die beiden Masten am überplanten Fußgängerüberweg an der Löwenstraße sind entsprechen zu versetzen.

Am Fußgängerüberweg bei der Haltestelle Eppendorfer Park ist ein Mast aufgrund der Fahrbahnverbreiterung anzupassen.

An der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr sind keine Änderungen vorgesehen. Wegweisende Beschilderung für den Kfz-Verkehr soll beibehalten werden, muss jedoch ggf. versetzt werden.

### **3.2.10 Grün- und Baumpflanzungen**

Baumfällungen sind vorgesehen aufgrund:

- der Umplanung des Fußgängerüberweges und der erforderlichen Sichtbeziehungen an der Löwenstraße (1 Baum)
- der Umplanung des Knotenpunktes Martinistraße/Curschmannstraße/Zufahrt UKE zu einem Kreisverkehr (7 Bäume)

Die Planung wird von einem Baumgutachter begleitet. Im Vorwege sind bei Ortsbegehungen und einer Aufgrabung an der Frickestraße die möglichen Risiken von Beschädigungen des Baumbestandes durch die Umplanung abgeschätzt bzw. festgestellt worden.

Aufgrund dessen wird von einer Verlegung des zwischen der Haltestelle UK Eppendorf und der Frickestraße auf der Nordseite vorhandenen Längsparkstreifens auf die Nebenfläche (zwischen den relativ dicht aneinander stehenden Bäumen) abgesehen. Eine Flächenbefestigung zwischen den Bäumen und das zudem notwendige Absenken der Bordkante kann ohne Beschädigung der Baumwurzeln nicht hergestellt werden. Zur Herstellung des geplanten Schutzstreifens müssen diese bewirtschafteten Parkstände aufgehoben werden. Es wird derzeit angenommen, dass eine Kompensation durch bisher ungenutzte Plätze auf dem UKE-Gelände bzw. in den Parkhäusern stattfinden kann.

Am geplanten Kreisverkehr sind 4 Neupflanzungen vorgesehen. Die geplanten Standorte berücksichtigen den Leitungsbestand. Um einen 1:1 Ausgleich zu erzielen, werden im weiteren Verlauf der Planung durch den Baumgutachter (in Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtgrün) vier weitere Baumstandorte im Umfeld der Maßnahme gesucht.



### **3.2.11 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Die Notwendigkeit von Anpassungsarbeiten der Versorgungsleitungen wird im Rahmen der Leitungstrassenplanung geklärt.

### **3.2.12 Lärmschutz**

Der Umbau stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, da keine zusätzlichen Fahrstreifen vorgesehen sind und die Fahrbahn nicht näher an die angrenzende Bebauung verlegt wird. Somit sind Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

### **3.2.13 Umweltverträglichkeit**

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.

### **3.2.14 Kampfmittelfreiheit**

Eine Sondierung der möglicherweise belasteten Umbauflächen ist nicht vorgesehen. Bei Aufgrabungen/Eingriffen die tiefer als 0,80 m reichen, z. B. bei der Herstellung der Straßenentwässerungsanlagen, ist zunächst eine Beratung/Begleitung durch eine "Verantwortliche Person" nach § 20 SprengG vorgesehen, die die Bauarbeiten aus Sicht der Kampfmittelproblematik eigenverantwortlich vor Ort absichert (Aushubkontrolle).

## **4 Planungsrechtliche Grundlagen**

Im Planungsbereich gelten die Bebauungspläne Eppendorf 1, 22 und 24, der Teilbebauungsplan 541 und der Baustufenplan Eppendorf.

## **5 Umsetzung der Planung**

### **5.1 Grunderwerb**

Die Planung bewegt sich innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien, mit Ausnahme der Grenzüberbauung einer Teilfläche des UKE zur Umplanung des Knotenpunktes Martinistraße/Curschmannstraße/Zufahrt UKE zum Kreisverkehr. Dies wird mit den Verantwortlichen des UKE im weiteren Verlauf der Planung abgestimmt.

An der bestehenden Grenzüberbauung für den Gehweg entlang des Eppendorfer Parks soll nichts verändert werden, da der Gehweg weitestgehend zum Erreichen der Parkstände genutzt wird und in der südlichen Nebenfläche kein baulicher Erneuerungsbedarf besteht.

### **5.2 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel**

Die Maßnahme ist Bestandteil des Bündnisses für den Radverkehr - Vereinbarung gem. Ziffer II.3 zwischen BWVI und dem Bezirk Nord v. 17.07.2017. Die Finanzierung erfolgt daher durch Mittel aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) des Bundes sowie durch Mittel der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI). Das PSP-Element der Maßnahme lautet 2-22003010-20009.13.

### **5.3 Entwurfs- und Baudienststelle**

Planung, Entwurf und Bauausführung der Maßnahme obliegt dem:

Bezirksamt Hamburg-Nord  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Fachbereich Tiefbau - Planen und Bauen - N/MR 2



### **5.4 Terminierung der Planung und Bauausführung**

Mit den Straßenbauarbeiten soll voraussichtlich im Frühjahr 2019 begonnen werden.  
Vorher sind ggf. noch Leitungsbauarbeiten erforderlich.

Verfasst: Hamburg, im März 2018

