

Baumaßnahme: Eppendorfer Marktplatz

Bau-/ Teilbaumaßnahme: Straßenbau

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	2
1.1	Darstellung der Maßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	2
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	3
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	3
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	3
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen.....	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	4
3.1	Beschreibung des Bestandes	4
3.2	Rahmenbedingungen	16
4	Variantenuntersuchung	17
5	Beschreibung der gewählten Variante	18
6	Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	28
6.1	Wirtschaftlichkeit.....	28
6.2	Finanzierung	28
6.3	Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme	29
6.4	Auswirkungen aus Immissionen	29
6.5	Voraus- und Folgemaßnahmen	29
6.6	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld ..	29
6.7	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	30
7	Grunderwerb	30
8	Sonstiges	30

1 Allgemeines

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

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) setzt die infrastrukturellen Anforderungen des Senatsprogramms Busbeschleunigung um. In diesem Rahmen sollen die Haltestellen am Eppendorfer Marktplatz unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs umgestaltet werden. Im Vorwege fand hierzu bereits ein offenes Beteiligungsverfahren statt.

Das Planungsgebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord, Stadtteil Eppendorf und umfasst die folgenden Straßenzüge: Ludolfstraße, Heinickestraße und Eppendorfer Marktplatz, sowie Teile der Eppendorfer Landstraße und der Martinistraße. Sämtliche Straßen des Planungsgebietes sind Hauptverkehrsstraßen und Teil der Bundesstraße 5 (B5). Es gilt eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die angrenzenden Straßen (Verlängerung der Martinistraße im Osten, Verlängerung der Eppendorfer Landstraße im Norden und Süden sowie die Erikastraße, der Lokstedter Weg, die Hahnemannstraße, der Tewesweg und die Kellinghusenstraße) sind Bezirksstraßen. Mit Ausnahme der Martinistraße, des Lokstedter Wegs und der Kellinghusenstraße gilt in diesen angrenzenden Straßen Tempo 30.

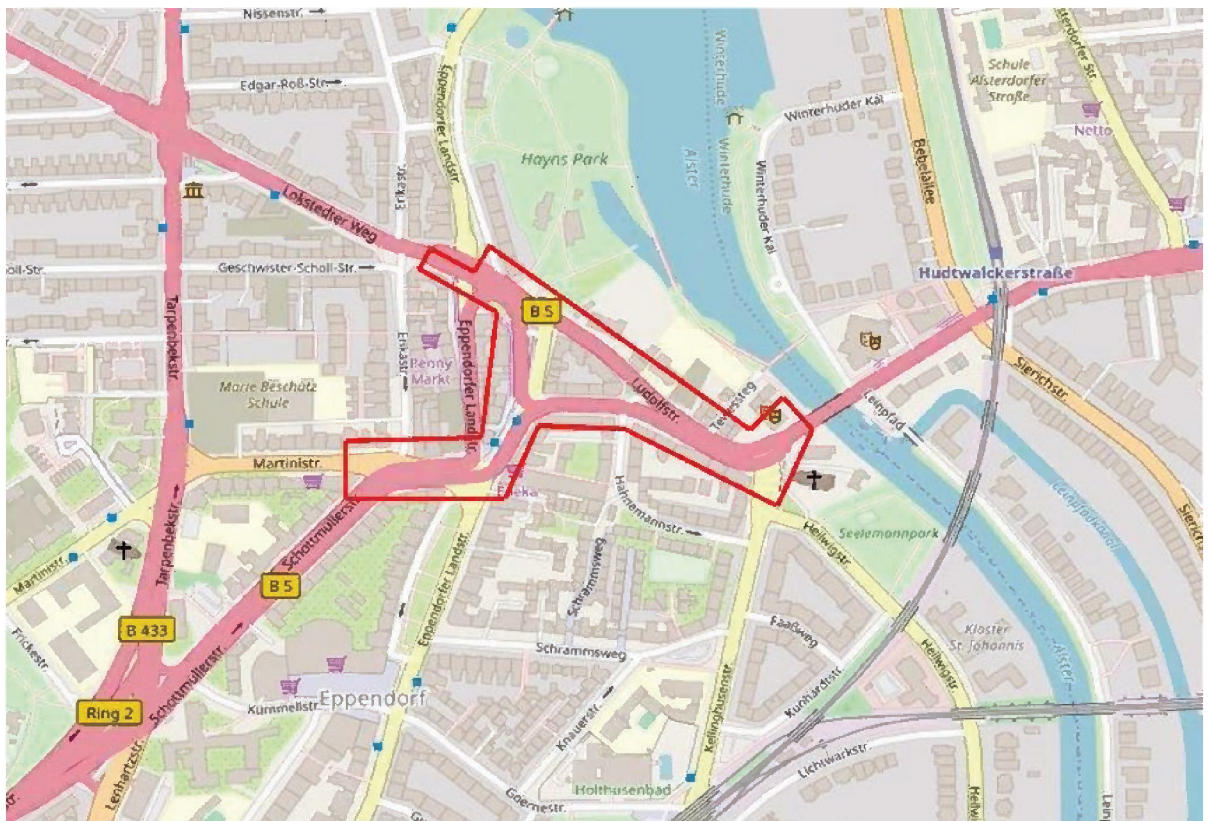


Abbildung 1: Übersicht des Planungsgebietes (Quelle: ©Openstreetmap 2019)

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

Die Maßnahme dient vorrangig der Optimierung des ÖPNV gemäß dem Senatsprogramm zur Busbeschleunigung unter Berücksichtigung der Ziele aus dem Bündnis für den Radverkehr. Dabei sollen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Busse verbessert, die Kapazität gesteigert und der Komfort, die Sicherheit sowie die Barrierefreiheit erhöht werden und gleichzeitig ein Mehrwert für Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden.

Im Bestand sind die Bushaltestellen in ihrer Länge nicht ausreichend dimensioniert. Die Warteflächen sind durch die unterschiedlichen Nutzungen in den Nebenflächen mit Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern behaftet. Darüber hinaus besteht keine Barrierefreiheit. Zudem sind die angrenzenden Gehwege zu schmal und nicht barrierefrei gestaltet. An einigen Knotenpunkten fehlen Querungsstellen, so dass Wegebeziehungen lang und umwegbehaftet sind. Aufgrund der dichten Knotenpunktabstände sowie der bestehenden, nicht optimal geschalteten Signalanlagen kommt es insbesondere in den Spitzenstunden zu Stausituationen vor und zwischen den Knotenpunkten. Der Radverkehr wird überwiegend auf zu schmalen, benutzungspflichtigen Radwegen geführt. Abschnittsweise sind andere Radwege vorhanden; Ableitungen zur Nutzung der Fahrbahn jedoch nicht gegeben. Fahrradabstellanlagen sind im öffentlichen Raum nur vereinzelt vorzufinden. Insgesamt ist die Aufenthaltsqualität als eher gering zu bewerten.

Alle Knotenpunkte sind als Unfallhäufungsstellen eingestuft. Die überwiegende Anzahl der Unfälle sind Abbiegeunfälle und Unfälle im Längsverkehr. In etwa 10 % der Fälle waren Fußgänger und Radfahrer beteiligt.

Mit der Maßnahme sollen die oben genannten Mängel behoben werden.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer.

Planung und Entwurf erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (GF/PB). Der Bau erfolgt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Fachbereich Baudurchführung (S3).

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Der LSBG setzt die infrastrukturellen Anforderungen des Senatsprogramms Busbeschleunigung gemäß der Drucksache 20/2508 vom 06.12.2011 um. In diesem Rahmen sollen die Haltestellen am Eppendorfer Marktplatz (MetroBus-Linien 20, 22 und 25; Stadtbuslinien 34, 114, 392), unter besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs, umgestaltet werden.

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

Im Vorfeld wurde von Mitte 2017 bis Mitte 2018 ein offenes Beteiligungsverfahren durchgeführt, dessen Ergebnis als Grundlage für diese Planung dienen soll.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die planungsrechtliche Grundlage bildet der Baustufenplan BS Eppendorf vom 14.01.1955, sowie die B-Pläne Eppendorf 12 vom 03.04.1970 und Eppendorf 22 vom 09.09.1999.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Die Beschreibung des Bestandes erfolgt im Folgenden abschnittsweise für die einzelnen Straßenzüge. Details zum NMIV, ÖPNV sowie dem ruhenden Verkehr sind den entsprechenden Unterpunkten zu entnehmen.

Ludolfstraße



Abbildung 2: Planungsbereich der Ludolfstraße (Quelle: Stadtkarte; 6. Aufl., FHH: HH 2008, LGV)

Die Ludolfstraße befindet sich zwischen der Winterhuder Brücke (im Osten) und dem Knotenpunkt Eppendorfer Landstraße/Lokstedter Weg/Ludolfstraße (im Westen). Sie weist eine Länge von ca. 330 m auf.

Im Osten befindet sich der dreiarmlige Knotenpunkt Kellinghusenstraße/Ludolfstraße, der alle Fahrbeziehungen zulässt. Auf Grund der Höhenunterschiede der nordwestlichen und südöstlichen Bebauung sind keine Querungsmöglichkeiten im nordöstlichen Knotenarm vorhanden.

Im Abschnitt zwischen der Kellinghusenstraße und der Einmündung Heinickestraße ist die Ludolfstraße vierstreifig, mit zwei Fahrstreifen je Richtung. Zudem verläuft je Fahrtrichtung ein Bussonderfahrstreifen in Mittellage die am Knoten Kellinghusenstraße/Ludolfstraße enden. Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen 15,00 m und 21,00 m. Es sind beidseitig Parktaschen vorhanden. Die angrenzenden Flächen dienen vor allem dem Einzelhandel, Gastronomie und der Kita Ludolfstraße.

In Richtung Nordwesten verläuft die Ludolfstraße ab der Einmündung der Heinickestraße weiter als dreistreifige Einbahnstraße mit einer Fahrbahnbreite von ca. 11,70 m. Entlang des überbreiten linken Fahrstreifens kann am Fahrbahnrand geparkt werden. In diesem Bereich befinden sich angrenzend überwiegend Wohngebäude. Im Norden befindet sich der Alster-Canoe-Club.

Am Knotenpunkt zum Eppendorfer Marktplatz und daran angrenzend der Eppendorfer Landstraße/Lokstedter Weg sind ebenfalls alle Fahrbeziehungen unter Berücksichtigung der Einbahnstraßenregelungen möglich. Es gibt zwei Querungsmöglichkeiten zur Mittelinsel und Ostseite des Eppendorfer Marktplatzes. Eine Querung zur Westseite des Eppendorfer Marktplatzes und der Ostseite der Eppendorfer Landstraße, fehlt.

Auf beiden Straßenseiten der Ludolfstraße sind Gehwegüberfahrten vorhanden. Der Radverkehr wird auf der gesamten Länge der Ludolfstraße auf baulich angelegten Radwegen mit Benutzungspflicht geführt. Im nordwestlichen Abschnitt ist keine Radverkehrsführung entgegen der Einbahnstraßenrichtung vorhanden.

Heinickestraße



Abbildung 3: Planungsbereich Heinickestraße (Quelle: Stadtkarte; 6. Aufl., FHH: HH 2008, LGV)

Die Heinickestraße verläuft vom Eppendorfer Marktplatz bis zur Einmündung Hahmannstraße (Einbahnstraße in Richtung Süden) und mündet dort in die

Ludolfstraße. Sie besitzt eine Länge von ca. 75 m. Die Fahrbahn besteht aus insgesamt fünf Fahrstreifen. In östlicher Richtung verlaufen zwei Fahrstreifen für den MIV sowie ein Bussonderfahrstreifen (mit Freigabe für Taxen). In westlicher Richtung verlaufen zwei Fahrstreifen; ein Fahrstreifen für den MIV und der Bussonderfahrstreifen aus der Ludolfstraße. Dieser Bussonderfahrstreifen ist unterbrochen und kann zwischen dem Knotenpunkt zum Eppendorfer Marktplatz und der Einmündung zur Hahnemannstraße vom MIV mitbenutzt werden. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 16,80 m.

Im Übergang zur Ludolfstraße ist derzeit keine Signalisierung vorhanden. Eine gesicherte Querung von der Heinickestraße bzw. der Hahnemannstraße nach Norden ist nicht möglich. Am nördlichen Fahrbahnrand befindet sich eine Parktasche, zudem ist zum Teil das Parken am Fahrbahnrand erlaubt. Die angrenzenden Flächen weisen eine gemischte Nutzung auf (Gastronomie, Einzelhandel, Wohnen). In der nördlichen Nebenfläche befindet sich eine Gehwegüberfahrt. Der Radverkehr in östliche Richtung wird über einen baulich angelegten Radweg mit Benutzungspflicht geführt. In westliche Richtung besteht keine Radverkehrsführung.

Eppendorfer Marktplatz

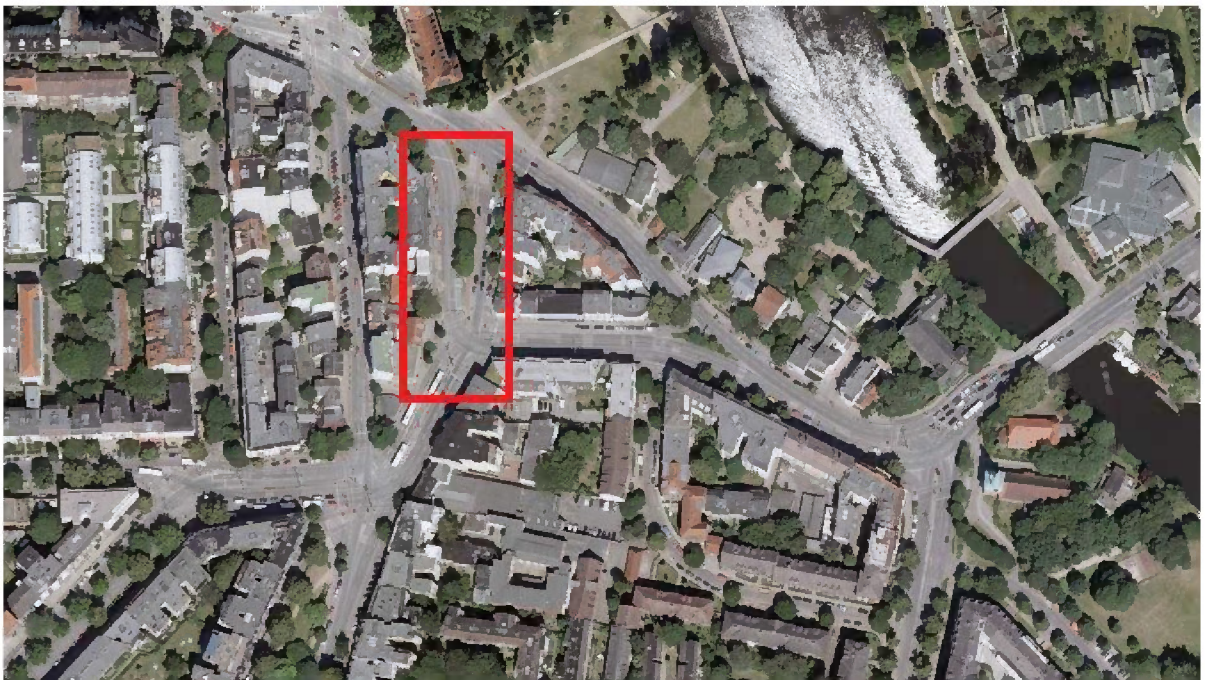


Abbildung 4: Planungsbereich Eppendorfer Marktplatz (Quelle: Stadtkarte; 6. Aufl., FHH: HH 2008, LGV)

Der Eppendorfer Marktplatz befindet sich zwischen der Heinickestraße im Süden und der Ludolfstraße im Norden. Nördlichen des Knotenpunktes zur Heinickestraße besteht die Verkehrsfläche aus zwei Fahrbahnen, die durch eine Grüninsel mit Baumbestand voneinander getrennt sind. Die Länge dieses Abschnitts beträgt ca. 85 m. Die Fahrtrichtung von Nord nach Süd besitzt zwei Fahrstreifen sowie einen Bussonderfahrstreifen mit einer Fahrbahnbreite von ca. 11,75 m. Westliche der Fahrbahn ist ein Parkstreifen vorhanden. Die Fahrtrichtung von Süd nach Nord ist einstreifig mit einer Breite von 4,50 m. Westlich der Fahrbahn befindet sich ein

Taxistreifen für ca. sechs Taxen, östlich ein Parkstreifen. Eine Verbindung der beiden Fahrbahnen ist durch eine ca. 7,00 m breite aufgepflasterte Kehre/Wendemöglichkeit im Norden gegeben.

Am Knotenpunkt Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße sind sämtliche Fahrbeziehungen mit Ausnahme der Fahrtrichtung Süden möglich. Diese ist nur für den ÖPNV zugelassen. Es bestehen Querungsmöglichkeiten im Norden und Süden. Eine Querungsstelle über den östlichen Knotenarm ist nicht vorhanden.

Die angrenzenden Flächen weisen eine gemischte Nutzung auf (Gastronomie, Einzelhandel, Wohnen). In der westlichen Nebenfläche befinden sich zwei Gehwegüberfahrten. Der Radverkehr wird in südlicher Richtung über einen baulich angelegten benutzungspflichtigen Radweg geführt. Zudem gibt es eine Radverkehrsführung aus dem Hayns Park innerhalb der Mittelinsel (ohne Benutzungspflicht), die an den nach Süden verlaufenden Radweg im Westen angebunden wird. In nördlicher Richtung ist keine Radverkehrsführung vorhanden.

Der Abschnitt südlich des Knotenpunktes Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße heißt auf einer Länge von ca. 20 m ebenfalls Eppendorfer Marktplatz (Süd), bevor die Benennung in Eppendorfer Landstraße übergeht. Da sich die Nutzung sowie die vorhandenen Fahrstreifen, Breiten, etc. innerhalb des Abschnittes nicht ändern, wird dieser Abschnitt zur besseren Lesbarkeit im Folgenden als "Eppendorfer Landstraße" zusammengefasst (siehe Abbildung 5, Abschnitt 2).

Eppendorfer Landstraße

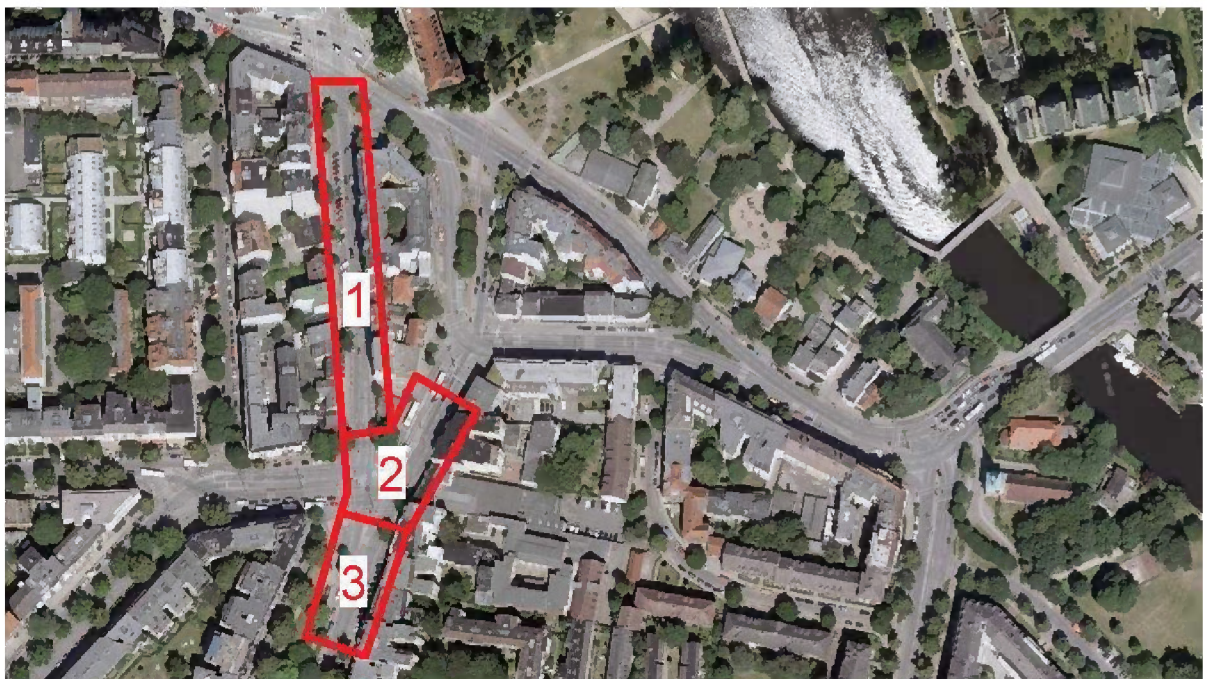


Abbildung 5: Planungsbereich Eppendorfer Landstraße (Quelle: Stadtkarte; 6. Aufl., FHH: HH 2008, LGV)

Die Eppendorfer Landstraße verläuft in drei Abschnitten durch/entlang des Planungsgebietes. Der erste Abschnitt verläuft parallel zum Eppendorfer Marktplatz als Einbahnstraße in Richtung Süden und besitzt bis auf die Einmündung zur Martinistraße keine Planungsrelevanz.

Der zweite Abschnitt befindet sich zwischen der Martinistraße im Westen und dem Eppendorfer Marktplatz bzw. der Heinickestraße im Nordosten. Dieser Abschnitt besitzt eine Länge von ca. 80 m. Für den ÖPNV ist dieser Abschnitt im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Für den MIV ist lediglich die Fahrtrichtung von Süden bzw. Westen nach Norden und Osten möglich. Auf der westlichen Seite sind zwei Fahrstreifen (Querschnittsbreite ca. 7,50 m) als Bussonderfahrstreifen ausgewiesen (ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung). In diesem Bereich befindet sich die Bushaltestelle "Eppendorfer Marktplatz" der Linien 20, 22, 34, 114, 392, 600 und 605. Durch eine Mittelinsel getrennt (Breite ca. 3,00 m) wird der MIV im Osten auf drei Fahrstreifen geführt (zwei Rechtsabbiegestreifen in die Heinickestraße sowie einen Geradeausfahrstreifen in den Eppendorfer Marktplatz). Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 9,50 m.

In diesem zweiten Abschnitt befindet sich auch der signalisierte Knotenpunkt Martinistraße/Eppendorfer Landstraße, an dem unter Berücksichtigung der Einbahnstraßenregelungen alle Fahrbeziehungen zulässig sind. Es befinden sich Querungsmöglichkeiten über den westlichen sowie den südlichen Knotenarm. Eine Querungsmöglichkeit über den östlichen Knotenarm ist nicht vorhanden.

In den angrenzenden Flächen befindet sich überwiegend Einzelhandel. Im Bereich zwischen der Eppendorfer Landstraße und dem Eppendorfer Marktplatz liegt eine Platzfläche, die als Wartefläche für die Bushaltestelle dient. Dort befindet sich ein Imbiss, sowie die „Friedenseiche“, die zur Erinnerung an den deutsch-französischen Krieg 1870/71 sowie die Gründung des Deutschen Reiches gepflanzt wurde. Gehwegüberfahrten sind in diesem Abschnitt nicht vorhanden. Entlang des östlichen Fahrbahnrandes bietet eine 30,00 m lange Ladezone die Möglichkeit der Anlieferung des Einzelhandels. Die Radverkehrsführung erfolgt beidseitig über baulich angelegte Radwege (östliche Nebenfläche ohne Benutzungspflicht, westliche Nebenfläche mit Benutzungspflicht).

Der dritte Abschnitt umfasst den südlichen Arm des Knotenpunktes Martinistraße/Eppendorfer Landstraße und besitzt eine Länge von ca. 50 m. In der südlichen Knotenpunktzufahrt existieren zwei Geradeausfahrstreifen mit einer Breite von je 3,00 m sowie ein Bussonderfahrstreifen mit einer Breite von 3,40 m zur Einfahrt in die Bushaltestelle "Eppendorfer Marktplatz" in Richtung Norden und ein Fahrstreifen mit einer Breite von ca. 3,50 m in Richtung Süden. Von der Martinistraße führt zusätzlich ein freier Rechtsabbieger in die Eppendorfer Landstraße, der mit Hilfe eines Fußgängerüberweges gequert werden kann. Im Anschluss an diesen Rechtsabbieger befindet sich eine Zufahrt zu einer Nebenfahrbahn, die im Einrichtungsverkehr in südliche Richtung entlang der Parkanlage befahren werden kann. Auch hier befindet sich überwiegend gemischter Einzelhandel auf den angrenzenden Flächen. Es gibt eine Gehwegüberfahrt direkt an der südlichen Fußgängerfurt. Der Radverkehr wird beidseitig der Eppendorfer Landstraße auf baulich angelegten Radwegen geführt.

Martinistraße



Abbildung 6:Planungsbereich Martinistraße (Quelle: Stadtkarte; 6. Aufl., FHH: HH 2008, LGV)

Die Martinistraße verläuft zwischen den Knotenpunkten Schottmüllerstraße/Martinistraße und Martinistraße/Eppendorfer Landstraße im Zweirichtungsverkehr auf sechs Fahrstreifen. Davon führen zwei Fahrstreifen und ein Bussonderfahrstreifen von Westen nach Osten und drei Fahrstreifen in die Gegenrichtung. Die Fahrrichtungen sind durch eine Mittelinsel voneinander getrennt. Die gesamte Fahrbahnbreite beträgt ca. 21 m.

Der signalisierte Knotenpunkt Schottmüllerstraße/Martinistraße ermöglicht alle Fahrbeziehungen mit Ausnahme der Fahrbeziehung von Süden nach Westen. Eine Querung ist nur im Nordwesten (über zwei Sprunginseln) und im Süden möglich.

Im Osten ist keine Querungsstelle vorhanden. In den Nebenflächen befinden sich zwei Ladezonen. In den angrenzenden Flächen im Norden befindet sich Einzelhandel, im Süden sind Restaurants und der Kindergarten Flitzepiepen vorzufinden. Es sind keine Gehwegüberfahrten vorhanden. Der Radverkehr wird beidseitig auf benutzungspflichtigen, baulich angelegten Radwegen geführt.

Verkehrsbelastung

Es liegen Verkehrszahlen für den Kfz-Verkehr für die Knoten innerhalb des Planungsraumes, sowie von fünf angrenzenden Knoten von der FHH vor. Die Zählungen sind überwiegend vom Oktober 2008.

Gem. Geoportal lag der DTVw im Jahr 2014 im Bereich der Ludolfstraße Ost bei 40.000-50.000 Kfz/d. In der Heinickestraße und der Ludolfstraße West bei 20.000-30.000 Kfz/d, im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes und der Eppendorfer Landstraße bei 10.000-15.000 Kfz/d und im Bereich der Martinistraße Ost bei 15.000-20.000 Kfz/d. Die Ergebnisse der Zählungen liegen innerhalb dieser Spannen, so dass

die Zählungen als Grundlage für die Planung zu Grunde gelegt werden können.

ÖPNV

Durch das Planungsgebiet verlaufen insgesamt acht Buslinien. Die MetroBus-Linien 20, 22 und 25 verlaufen in Ost-West-Richtung, die Stadtbuslinien 34, 114 und 392 in Nord-Südrichtung. Darüber hinaus verkehren die Nachtbuslinien 600 (Ost-West-Richtung) und 605 (Nord-Süd-Richtung)..

In der Martinistraße Ost beginnt ein Bussonderfahrstreifen in Fahrtrichtung Westen (Station 0+75; Achse 100A). Dieser verläuft über den Eppendorfer Marktplatz und die Heinickestraße und endet in der Ludolfstraße, kurz vor dem Knotenpunkt zur Kellinghusenstraße (Station 0+410; Achse 100A). In Gegenrichtung verläuft der Bussonderfahrstreifen von der Ludolfstraße (Station 0+380; Achse 100A) über die Heinickestraße und endet vor dem Knotenpunkt Martinistraße/Eppendorfer Landstraße (Station 0+150; Achse 100A). Im Bereich der Heinickestraße ist dieser unterbrochen (Station 0+260 bis 0+320; Achse 100A). Ein weiterer Bussonderfahrstreifen befindet sich im Eppendorfer Marktplatz Nord auf der Westseite.

Die Bushaltestellen befindet sich im Bereich der Bussonderfahrstreifen entlang des Eppendorfer Marktplatzes Süd.

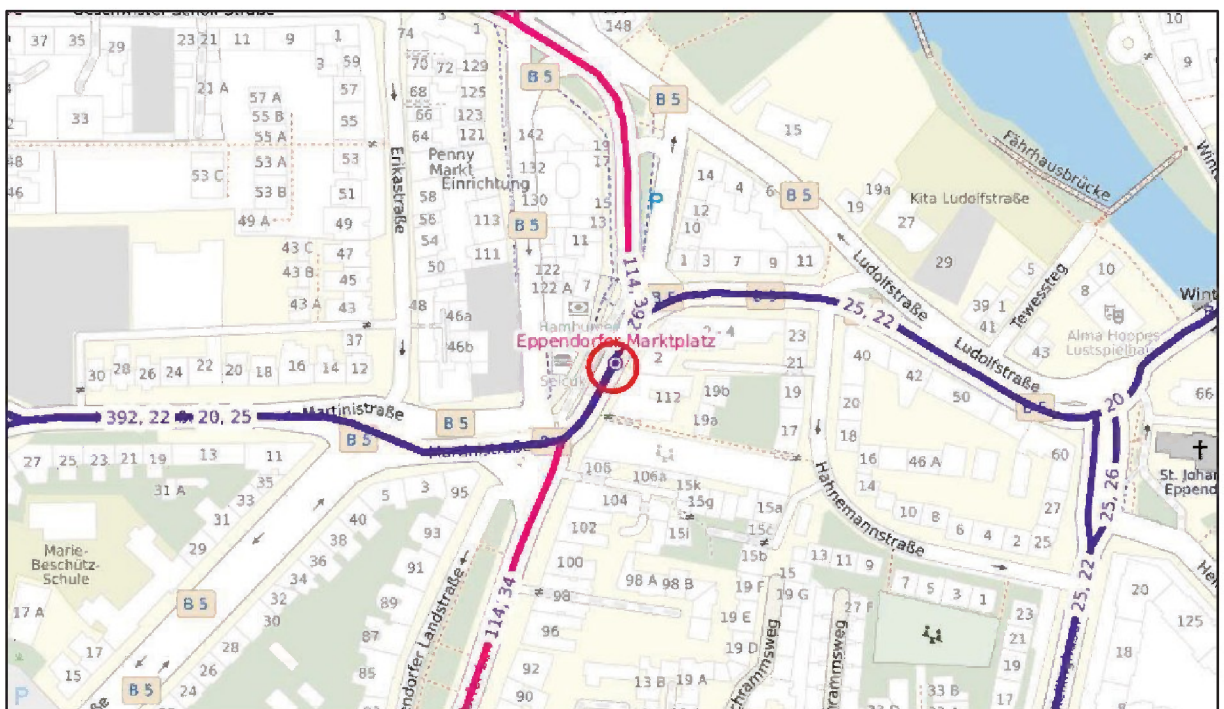


Abbildung 7: Übersicht aller Buslinien (Tagesverkehr) (Quelle: www.hvv.de; Abgerufen am 18.01.2019)

Im Planungsraum verkehren keine Stadtrundfahrtbusse.

Fußverkehr

Im gesamten Planungsgebiet sind die Nebenflächen für die vorherrschende Nutzung zu schmal. Auf Grund der Führung des Radverkehrs in den Nebenflächen entstehen häufig Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern.

In der Ludolfstraße beträgt die Breite des Gehweges zwischen 1,50 m und 2,80 m. In der Heinickestraße sind die Gehwege zwischen 2,50 m und 2,80 m breit. Hier wird die nutzbare Gehwegbreite auf der Nordseite durch Außengastronomie weiter reduziert. Auf der Südseite ragt das Gebäude ab der ersten Etage über den Gehweg, so dass dieser alle 5 m durch eine Stütze auf ca. 1,50 m eingeengt wird. Im Eppendorfer Marktplatz sind die Gehwege mit einer Breite von 2,60 m bis 2,80 m im Westen und 3,50 m bis 7,00 m im Osten etwas großzügiger dimensioniert, wobei hier durch die Baumpflanzungen punktuell Gehwegbreiten von weniger als 3,00 m vorhanden sind. Im südlichen Abschnitt, im Übergang zur Eppendorfer Landstraße, beträgt die Gehwegbreite nur noch zwischen 2,00 m und 2,70 m, wodurch es insbesondere vor Eingängen des Einzelhandels zu Konflikten mit dem Radverkehr kommt. Im nördlichen Bereich der Bushaltestelle ist die Wartefläche durch eine Baumpflanzung und den vorhandenen Radweg stark eingeschränkt. Im vorderen Bereich beträgt die Gehwegbreite und Wartefläche etwa 3,00 m. Ein Fahrgastunterstand ist nicht vorhanden, jedoch bietet der Imbiss einen Unterstand und eine Sitzmöglichkeit. Westlich des Kiosk ist der Gehweg zum Teil nur 1,00 m breit. In der Martinistraße betragen die Gehwegbreiten zwischen 2,00 m und 4,00 m.

An den Knotenpunkten Schottmüllerstraße/Martinistraße, Martinistraße/Eppendorfer Landstraße, Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße und Ludolfstraße/Kellinghusenstraße fehlen jeweils Querungsstellen in den östlichen Knotenarmen. Im Bereich der Kellinghusenstraße ist dies auf Grund des Höhenunterschiedes zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn nicht möglich. Ebenso fehlt eine Quermöglichkeit im Bereich der Kita Ludolfstraße.

Radverkehr

Im gesamten Planungsgebiet sind Radwege vorhanden. Eine Benutzungspflicht besteht jedoch nur in der Ludolfstraße, der Heinickestraße, im Westen des Eppendorfer Marktplatzes, der Eppendorfer Landstraße Süd sowie der Martinistraße. Im gesamten nördlichen Abschnitt der Eppendorfer Landstraße (außerhalb des Planungsgebietes), sowie auf der Ostseite der Eppendorfer Landstraße Süd und des Eppendorfer Marktplatzes besteht keine Benutzungspflicht.

Die Radwegbreiten liegen mit Ausnahme des Radweges in der Mittelinsel im Eppendorfer Marktplatzes (1,75 m breit) unter 1,00 m und sind somit deutlich untermaßig. Die Radwege sind zum Teil gepflastert und zum Teil asphaltiert.

Von der Kellinghusenstraße kommend besteht derzeit keine Radwegebeziehung in die Heinickestraße. In Gegenrichtung besteht keine Radwegebeziehung in der Ludolfstraße vom Knoten zum Eppendorfer Marktplatz bis zur Einmündung

Heinickestraße. Der Radweg in der Mittelinsel des Eppendorfer Marktplatz ist lediglich in Nord-Süd-Richtung nutzbar, da nur eine Anbindung an den Radweg im Westen über eine Radfurt in der westlichen Fahrbahn besteht. Da zudem keine Querungsstelle im Osten des Knotens Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße vorhanden ist, gibt es keine direkte Radverkehrsführung von Süden nach Norden.

Im Planungsraum verlaufen keine Velorouten, Bezirkliche Routen oder Freizeitrouten. Eine StadtRad-Station ist nicht vorhanden. Die nächsten StadtRad-Stationen befinden sich an den U-Bahnhaltestellen Hudtwalckerstraße sowie am Marie-Jonas-Platz.

Die Anzahl der öffentlichen Fahrradbügel beträgt sieben. In vielen Teilen stehen Fußgängerschutzbügel und Baumschutzbügel, die zum Abstellen von Fahrrädern genutzt werden.

Barrierefreiheit

Im Planungsgebiet sind keine Leit- und Orientierungselemente vorhanden. Auch Begrenzungstreifen zu Radwegen fehlen gänzlich. Die vorhandenen Gehwege sind zum Teil zu schmal. An den LSA fehlen Taster und akustische Signale.

MIV

An den Knotenpunkten bestehen folgende Einschränkungen in den Fahrbeziehungen:

- vom Eppendorfer Marktplatz Nord nach Süden (diese Fahrbeziehung ist über die Eppendorfer Landstraße möglich)
- von der Heinickestraße in den Eppendorfer Marktplatz Süd (hier ist die Fahrbeziehung über die Ludolfstraße und die Eppendorfer Landstraße gegeben)
- von der Eppendorfer Landstraße Nord in die Eppendorfer Landstraße/Eppendorfer Marktplatz
- von der Schottmüllerstraße in die Martinistraße West

Darüber hinaus sind alle Fahrbeziehungen möglich.

Lichtsignalanlagen

Im Planungsbereich liegen die folgenden Knotenpunkte, für die LSA-Programme und LSA-Lagepläne vorliegen:

- Eppendorfer Landstraße/Lokstedter Weg/Ludolfstraße (LSA 161)
- Schottmüllerstraße/Martinistraße (LSA 1013)
- Martinistraße/Eppendorfer Landstraße (LSA 1018)
- Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße (LSA 1882),
- Kellinghusenstraße/Ludolfstraße (LSA 192)

Im Nordwesten wird das Planungsbiet durch den Knotenpunkt Eppendorfer Landstraße/Lokstedter Weg/Ludolfstraße begrenzt. Der Knotenpunkt besteht aus einem westlichen und östlichen Teilknotenpunkt. Am westlichen Teilknotenpunkt kreuzen

sich die Eppendorfer Landstraße (Nord, Süd), der Eppendorfer Marktplatz (Ost) und der Lokstedter Weg (West). Beim südlichen Arm der Eppendorfer Landstraße handelt es sich um eine Einbahnstraße, die vom Knotenpunkt wegführt. Die verbleibenden drei Knotenpunktarme erlauben alle Fahrbeziehungen. In der nördlichen Eppendorfer Landstraße sind die beiden Fahrtrichtungen durch eine Mittelinsel getrennt. Es gibt einen kombinierten Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen und einen Geradeaus-/Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Süden. Im Eppendorfer Marktplatz existiert ein Rechtsabbiegefahrstreifen und jeweils ein zweistreifiger Geradeaus- sowie Linksabbiegefahrstreifen. Im westlich gelegenen Lokstedter Weg sind die beiden Fahrtrichtungen durch eine Mittelinsel getrennt. Es gibt drei separate Fahrstreifen in Richtung Süden (kombinierten Geradeaus-/Rechtsabbieger, Geradeaus, Linksabbieger). Am östlichen Teilknotenpunkt knickt die Straße Eppendorfer Markt von Westen kommend nach Süden ab. Von den drei Fahrstreifen ist der linke Fahrstreifen für den ÖPNV reserviert. Im südlichen Knotenpunktarm Eppendorfer Marktplatz gibt es eine breite, mit Bäumen bepflanzte Mittelinsel. Die Zufahrt zum Knotenpunkt weist einen Linksabbiegefahrstreifen auf. Die Ludolfstraße (Ost) ist wiederum eine Einbahnstraße in Richtung Westen. Es sind vier Fahrstreifen vorhanden, die alle geradeaus zum westlichen Teilknoten führen, jedoch bereits zur Vorsortierung in zwei Fahrstreifen für den Linksabbieger und zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr aufgeteilt sind.

Im Südwesten liegt der dreiarmige Knotenpunkt Schottmüllerstraße/Martinistraße. Die westliche Zufahrt der Martinistraße besteht aus einem überbreiten Fahrstreifen, die sich kurz vor dem Signalquerschnitt zu einem Rechtsabbiege- und einem Geradeausfahrstreifen aufweitet. Die südwestliche Zufahrt der Schottmüllerstraße weist zwei halbrechts geführte Geradeausfahrstreifen in die Martinistraße Ost auf. Ein Abbiegen in die Martinistraße West ist nicht möglich. Die drei Fahrstreifen der Martinistraße Ost ermöglichen esm zweistreifig halblinks in die Schottmüllerstraße und einstreifig geradeaus in die Martinistraße West zu fahren. In den Rechtsabbiegefahrstreifen bindet, kurz vor dem Signalquerschnitt mit der Fußgängerfurt, die Erikastraße unsignalisiert ein.

Östlich vom Knotenpunkt Schottmüllerstraße/Martinistraße liegt der Knotenpunkt Martinistraße/Eppendorfer Landstraße. Die als Einbahnstraße aus Richtung Knotenpunkt Eppendorfer Landstraße/Lokstedter Weg/Ludolfstraße geführte Eppendorfer Landstraße Nord wird vor der Lichtsignalanlage auf drei Fahrstreifen aufgeweitet. Zwei Fahrstreifen werden als Rechtsabbiegefahrstreifen in die Martinistraße West und ein Fahrstreifen geradeaus in die Eppendorfer Landstraße Süd geführt. Die Zufahrt der Straße Eppendorfer Marktplatz (nordöstlicher Knotenpunktarm) wird nur vom ÖPNV befahren. Hinter der Haltestelle Eppendorfer Marktplatz weitet sich die Fahrbahn auf, so dass neben dem Geradeausfahrstreifen in die Martinistraße West auch ein Aufstellfläche für den nach links in die Eppendorfer Landstraße abbiegenden Bus entsteht. Die Verkehre aus der südlichen Eppendorfer Landstraße können nur geradeaus in die Straße Eppendorfer Marktplatz einfahren. Hierfür stehen drei Fahrstreifen zu Verfügung. Der linke Fahrstreifen ist ein kurzer Bussonderfahrstreifen, aus dem die

Bushaltestelle in Mittellage in der Straße Eppendorfer Marktplatz angefahren wird. In der Martinistraße West sind ebenfalls drei Fahrstreifen für die nach links in die Straße Eppendorfer Marktplatz fahrenden Verkehre vorhanden. Beim linken Fahrstreifen handelt es sich auch hier um einen Bussonderfahrstreifen. Der rechtsabbiegende Verkehr in die Eppendorfer Landstraße wird kurz vorm Signalquerschnitt, aus dem rechten Linksabbiegefahrstreifen, über einen freien Rechtsabbieger geführt.

Der dreiarmige Knotenpunkt Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße ist nordöstlich vom Knotenpunkt Martinistraße/Eppendorfer Landstraße gelegen. Die nördliche Zufahrt Eppendorfer Marktplatz weist drei Fahrstreifen auf. Zwei Linksabbiegefahrstreifen in die Heinickestraße stehen dem MIV zu Verfügung. Der dritte Fahrstreifen ist als Sonderfahrstreifen dem ÖPNV vorbehalten, über welchen die Haltestelle im südlichen Arm des Eppendorfer Marktplatz angefahren werden kann. Die Zufahrt der Heinickestraße ist zweistreifig. Über den rechten Fahrstreifen kann der MIV nach rechts in die Straße Eppendorfer Marktplatz Nord abbiegen. Der linke Fahrstreifen ist ein Bussonderfahrstreifen, über welchen die Busse nach links in die Haltestelle im südlichen Arm des Eppendorfer Marktplatz einfahren können. Der südliche Knotenpunktarm Eppendorfer Marktplatz Süd ist in eine dreistreifige Richtungsfahrbahn in Richtung Norden/Osten (zwei Rechtsabbieger in die Heinickestraße und ein Geradeaus in Eppendorfer Marktplatz Nord) und in einen westlich davon gelegenen Haltestellenbereich unterteilt. Der Haltestellenbereich sieht jeweils einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden und einen in Richtung Nord/Ost vor.

Am östlichen Rand des Planungsgebiets befindet sich der Knotenpunkt Kellinghusenstraße/Ludolfstraße. Der dreiarmige Knotenpunkt weist in der nordöstlichen Zufahrt der Ludolfstraße vier Fahrstreifen auf. Die vier Fahrstreifen teilen sich in jeweils zwei Fahrstreifen für den Linksabbieger in die Kellinghusenstraße und zwei Fahrstreifen für den nach halbrechts geführten Verkehr in die Ludolfstraße West auf. Im südlichen Knotenpunktarm Kellinghusenstraße ist ein zweistreifiger Linksabbieger in die Ludolfstraße Nordost und ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Ludolfstraße West vorhanden. Die Ludolfstraße Nordost weist zwei Fahrstreifen auf, der rechte Fahrstreifen ist ein kombinierter Geradeausrechtsfahrstreifen für die Verkehre in die Kellinghusenstraße sowie in die Ludolfstraße West. Aus dem linken Fahrstreifen wird nur die Ludolfstraße Nordost erreicht.

Öffentliche Beleuchtung

Mit Ausnahme des Eppendorfer Marktplatzes und der Martinistraße Ost befinden sich in allen Straßenzügen Peitschenmasten, die sich je nach Straßenraumbreite in einer bzw. beiden Nebenflächen befinden. Der Eppendorfer Marktplatz und die Martinistraße Ost, sowie die angrenzenden Knotenpunkte werden über gerade Maste mit Kofferleuchten ausgeleuchtet.

Straßenbegleitgrün

Gem. Straßenbaumkataster der Stadt Hamburg sind ca. 65 Bäume, überwiegend Linden und Hasel sowie Eichen und Ahorn vorzufinden. Zudem sind einige Platanen,

Kastanien und Hainbuchen vorhanden. Die Kronendurchmesser dieser Bäume sind überwiegend größer als 10 m und weisen ein hohes Alter auf. Neun Bäume sind über 100 Jahre alt.

Die Eiche an der Ecke Eppendorfer Landstraße/Eppendorfer Marktplatz Süd wurde zur Erinnerung an den deutsch-französischen Krieg 1870/71 sowie die Gründung des Deutschen Reiches) als „Friedenseiche“ gepflanzt.

Ruhender Verkehr

Über das gesamte Planungsgebiet verteilen sich 43 Pkw-Parkstände in Parktaschen und sieben Ladezonen. Die Ladezonen haben auf Grund ihrer Länge ein Äquivalenz mit ca. 19 Pkw-Parkständen. Zudem besteht in Teilbereichen der Heinickestraße und der Ludolfstraße kein Halteverbot am Fahrbahnrand, so dass hier weitere 13 Parkstände zur Verfügung stehen. E-Ladesäule sind innerhalb des Planungsgebietes nicht vorhanden. Im näheren Umfeld gibt es eine E-Ladesäule im Nordwesten im Lokstedter Weg.

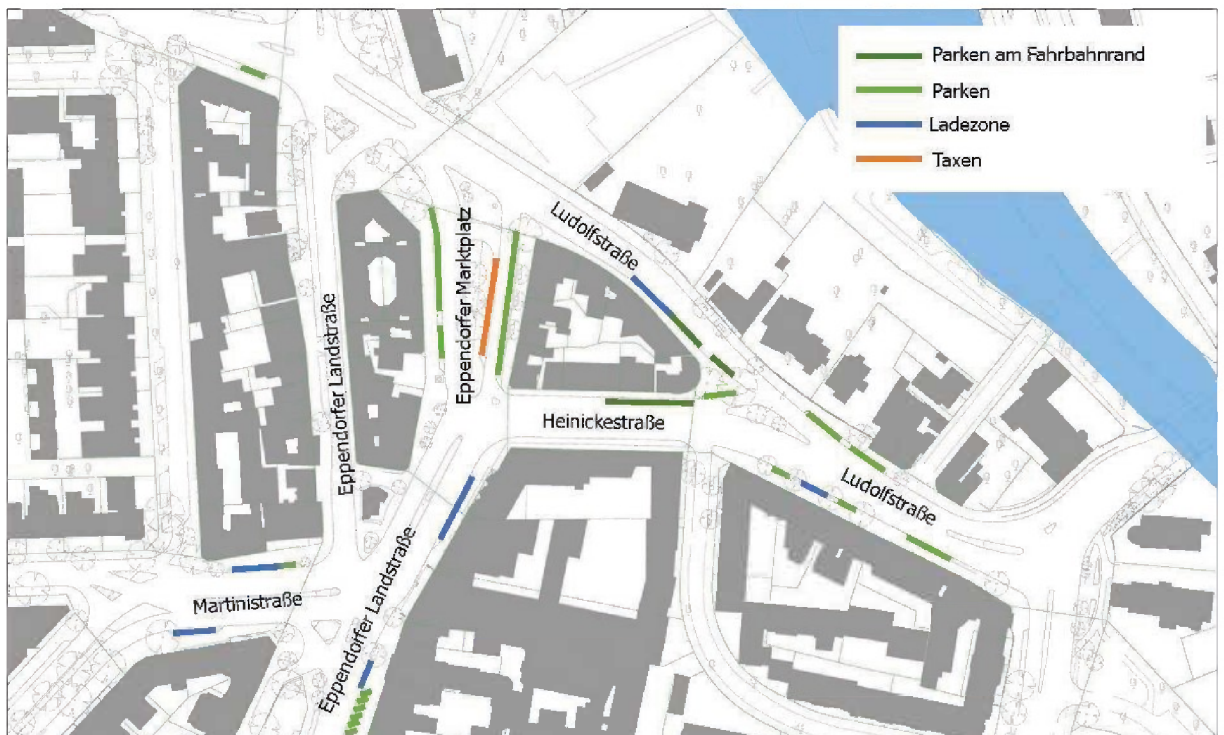


Abbildung 8: Parkflächen Bestand

Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt über Trummen in Fahrbahnrandlage, die das Regenwasser in die vorhandenen Mischsiele leiten.

Ausstattung/Wegweisung

In den Nebenflächen befinden sich diverse Einbauten, wie Werbetafeln, Schaltschränke, Poller, Pfosten, Fußgänger- und Baumschutzbügel. Im Knoten Eppendorfer Landstraße/Lokstedter Weg/Ludolfstraße befindet sich ein Fahrradhäuschen. Im Bereich der Bushaltestellen ist in der Mittelinsel ein Fahrgastunterstand vorhanden. Im

Eppendorfer Marktplatz befinden sich ein Parkscheinautomat und eine Taxirufsäule. Zudem sind diverse Verkehrszeichen zur Wegweisung vorhanden.

Versorgungsleitungen

Es sind Versorgungsleitungen von den unterschiedlichsten Versorgungs- und Leitungsträger vorhanden.

Bahnanlagen

Es befinden sich keine Bahnanlagen im Planungsgebiet. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass im Straßenkörper Bahnanlagen der Stadtbahn liegen.

Unfalldaten

Die Unfalldaten aus den Jahren 2014 bis 2016 sowie eine detaillierte Analyse dieser Unfalldaten liegen mit Ausnahme des Knotens Kellinghusenstraße/Ludolfstraße vor. Insgesamt fanden im Planungsraum 250 Unfälle statt. In 20 Fällen waren Fußgänger und Radfahrer an den Unfällen beteiligt. Alle Knotenpunkte sind als Unfallhäufungsstellen eingestuft. Die überwiegende Anzahl der Unfälle sind Abbiegeunfälle und Unfälle im Längsverkehr (Auffahrunfälle oder unachtsame Fahrstreifenwechsel). Darüber hinaus weist auch die Ludolfstraße zwischen Hausnummern 15 und 43 vermehrt Unfälle auf (überwiegend im Längsverkehr).

3.2 Rahmenbedingungen

Folgende Rahmenbedingungen sind bei der Überplanung zusätzlich zu berücksichtigen:

Umweltverträglichkeit

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg. Der Umfang der Maßnahme erreicht keine der im §13a HWG genannten Grenzwerte.

Bodengutachten

Eine Asphalt- und Bodenuntersuchung wurde beauftragt. Die Ergebnisse liegen derzeit noch nicht vor. Es sind 98 Bohrkerne im Bereich der Asphaltflächen und weitere 12 in den Nebenflächen in Auftrag gegeben.

Der Einbau von Ersatzbaustoffe ist im gesamten Planungsraum nicht möglich.

Grundwasser

Das Planungsgebiet liegt in der Geest und befindet sich außerhalb von Wasserschutzgebieten. Die maximale Grundwassergleiche aus dem Jahr 2008 liegt bei 3,50 m NN. Es wird davon ausgegangen, dass die Planungshöhen auf einem ähnlichen Niveau liegen wie die Bestandshöhen.

Vermessung

Eine Vermessungsgrundlage liegt vom Dezember 2012 vor. Entlang der Eppendorfer Landstraße (Hausnummern 97-11), sowie an der Ecke zur Martinistraße ist nach Erstellung des Aufmaßes ein Neubau errichtet worden. In diesem Bereich ist eine Nachvermessung erforderlich.

Kampfmittel

Auszüge aus dem Kampfmittelkataster wurden abgefragt. Im gesamten Planungsgebietes besteht nach Luftbildauswertung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem zweiten Weltkrieg.

Nutzungen

Der Planungsraum ist von einer überwiegenden Mischnutzung geprägt. An den Hauptverkehrsstraßen befinden sich in den Erdgeschossen eine Vielzahl von Einzelhandel- und Dienstleistungsunternehmen. Ansonsten ist der Raum geprägt von Wohnungsbau. Innerhalb des Planungsraumes liegen zudem die Kindertagesstätten Ludolfstraße (Ludolfstraße 27), die Kindertagesstätte/Kindergarten Flitzepiepen (Martinistraße 3), die Kindertagesstätte Die Martinis e.V (Martinistraße 20), sowie die Grundschule Marie-Beschütz (Erikastraße 41). Nördlich des Planungsraums liegt die Kita Hayns Park im Hayns Park. Dort befindet sich auch die Sportanlage des Alster-Canoe-Club e.V.

Bauwerke

Die Planung schließt an das Brückenbauwerk Winterhuder Brücke (ASB Nummer 2425020, Baujahr 1921) über die Alster an. Die Planung endet vor dem Bauwerk, so dass dieses nicht direkt betroffen ist.

Denkmalschutz

Im Planungsgebiet befinden sich lediglich einige Gebäude, die unter Denkmalschutz stehen.

4 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung sind unterschiedlichste Varianten entwickelt und auf ihre Machbarkeit untersucht worden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden diese Varianten nicht mehr einzeln vorgestellt, sondern sind dem Abschlussbericht des Bürgerbeteiligungsverfahrens zu entnehmen (<http://www.via-bus.de/beteiligungsprozess-ependorfer-marktplatz/>).

Eine Variantenuntersuchung im herkömmlichen Sinne ist somit nicht mehr erfolgt. Im Rahmen der Vorplanung ist die Vorzugsvariante aus dem Beteiligungsverfahren verkehrlich überprüft worden.

5 Beschreibung der gewählten Variante

Wesentlicher Bestandteil der gewählten Variante ist die Optimierung der Haltestellen sowie deren Wartebereiche, die Verbesserung des Radverkehrs (u. a. durch regelkonforme und kontinuierliche Führung auf Radfahrstreifen oder gemeinsam mit dem ÖPNV), die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und eine vereinfachte Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer im Übergang von der Ludolfstraße in die Heinickestraße.

Durch die angrenzende Bebauung, dem vorhandenen Verlauf der Bundesstraße sowie den o.g. Anpassungsbedarfen ergeben sich Änderungen im Straßenraum, die nachfolgend zusammengefasst werden. Für die fahrgeometrische Überprüfung der Knotenpunkte wurden entlang der Bundesstraße die Verkehrsräume für das Nebeneinanderfahren der Bemessungsfahrzeuge Sattelzug und Transporter berücksichtigt.

Ludolfstraße

Der Knotenpunkt Kellinghusenstraße/Ludolfstraße wurde fahrgeometrisch und signaltechnisch überarbeitet und komprimiert. Es bleiben alle Fahrbeziehungen erhalten. Auf Grund der Höhenunterschiede der nordwestlichen und südöstlichen Bebauung ist weiterhin keine Querungsmöglichkeit im östlichen Knotenarm möglich.

Die Anzahl der Fahrstreifen auf der Strecke bleibt ebenfalls grundsätzlich erhalten. Durch eine Optimierung der Signaltechnik können Fahrstreifen aber in ihrer Länge angepasst werden. Die Bussonderfahrstreifen im östlichen Abschnitt sind damit nicht mehr erforderlich, so dass sich eine Fahrbahnbreite von 12,50 m zuzüglich 5,00 m Radfahrstreifen ergibt. Die Parktaschen werden an die neue Bordführung angepasst.

Die Verbindung von der Ludolfstraße zur Heinickestraße kann zukünftig direkt geführt werden. Auf Höhe der Kita im Norden und der Hahnemannstraße im Süden wird zudem eine signalisierte Querungsstelle zum Erreichen der Kita eingerichtet. Die Hahnemannstraße wird als Teilaufpflasterung angeschlossen. Im nördlichen Abschnitt der Ludolfstraße wird auf der Südseite ein Radweg von Nordwesten nach Südosten berücksichtigt. Die Radverkehrsführung geht im Knotenpunktbereich der Ludolfstraße und der Heinickestraße in eine Führung auf einer Mischverkehrsfläche über (siehe Abschnitt „Heinickestraße“) und ermöglicht den Anschluss nach Osten über die neue Querungsstelle.

Heinickestraße

In der Heinickestraße entfällt zukünftig ein Fahrstreifen in Richtung Westen, da durch die Verlegung der Busverkehre von der Heinickestraße in die Ludolfstraße diese Fahrbeziehung nur noch untergeordnet ist. An beiden Enden der Heinickestraße werden neue Querungsstellen geschaffen: die neue Querungsstelle an der Kita Ludolfstraße/Einmündung Hahnemannstraße sowie eine neue Querungsstelle im östlichen Knotenpunktarm des Knotenpunktes Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße. Über die neue Querungsstelle im Osten kann der

Radverkehr zukünftig über die Heinickestraße in Richtung Westen geführt werden. Auf Grund der geringen Verkehrsbelastung (ca. 400 Kfz/d) erfolgt diese Führung im Mischverkehr. Die Mischverkehrsfläche wird als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgeschildert (VZ 274.1-20 + VZ 290.1 / Tempo 20-Zone + Eingeschränktes Halteverbot - Zone).

Durch diese neue Radverkehrsverbindung, sowie der neu geschaffenen Querungsstelle am Knotenpunkt Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße, entstehen signaltechnische Konflikte der Fußgängerströme in Nord-Süd-Richtung, der Radverkehrsströme in Ost-Süd-Richtung und der Kfz-Ströme in Ost-Nord-Richtung. Zur Auflösung dieser Konflikte wird der nördliche Fahrstreifen im Kreuzungsbereich der Ludolfstraße und der Heinickestraße zu einer Mischverkehrsfläche mit einer nutzbaren Breite von 5,50 m zusammengeführt (siehe Abb. 9). Am Übergang zur Mischverkehrsfläche wird die Geschwindigkeit auf Tempo 20 reduziert sowie ein eingeschränktes Halteverbot angeordnet. An den Eingängen der angrenzenden Bebauung werden Pfosten vorgesehen, um einen Schutzraum für heraustretende Fußgänger zu bieten. Weitere Pfosten im Bereich der Fußgängerfurten bieten ebenfalls einen geschützten Raum für querende Fußgänger und leiten den Kfz-Verkehr in den Eppendorfer Marktplatz Nord. Der Radverkehr in Richtung Süden wird von der Mischverkehrsfläche über eine signalisierte Radfurt geführt. Aus signaltechnischen Gründen ist die Freigabezeit stark eingeschränkt.



Abbildung 9: Bereich Heinickestraße; Mischverkehrsfläche

Alternativ könnte eine Radverkehrsführung über die Ludolfstraße und den Eppendorfer Marktplatz Nord vorgesehen werden. Um sicherzustellen, dass die Radfahrer nicht in die Heinickestraße einfahren, müsste die Radwegefurt im Bereich der Kita entfallen und eine Radschleuse über die Ludolfstraße im Norden des Eppendorfer Marktplatzes eingerichtet werden. Im Knotenpunkt Heinickestraße würde dann nur noch ein Rechtsabbiegefahrstreifen eingerichtet werden. Aufgrund des großen Umwegfaktors dieser Variante, ist diese Variante nicht weiter verfolgt worden.

In Fahrtrichtung Osten wird ein Radfahrstreifen vorgesehen. Die Fahrbahnbreite beträgt 9,25 m zuzüglich Radfahrstreifen. Auf der Südseite ist zudem ein Parkstreifen berücksichtigt, der auch als Ladezone ausgewiesen werden kann.

Eppendorfer Marktplatz

Die beiden Fahrbahnen und die Mittelinsel nördlich des Knotenpunktes mit der Heinickestraße bleiben grundsätzlich erhalten. Die Fahrtrichtung nach Norden wird zukünftig nur noch für den ÖPNV aus Richtung Süden und den MIV aus Richtung Osten erreichbar sein.

Die Fahrbahn Richtung Süden teilt sich in zwei 3,25 m breite Kfz-Fahrstreifen und einen 4,75 m breiten Bussonderfahrstreifen auf, welcher ebenfalls für den Radverkehr nutzbar ist. Die Fahrtrichtung in Richtung Norden besitzt einen Fahrstreifen mit einer Breite von 3,80 m. Auf beiden Seiten der Fahrbahn befinden sich jeweils neun Parkständen in Längsaufstellung, die auch als Taxenstände genutzt werden können. Die nördlichen drei Parkstände auf der Westseite sind als Ladezone vorgesehen.

Die Wendekehre wird zurückgebaut, da eine Wendemöglichkeit über den Knoten zur Ludolfstraße besteht.

Eppendorfer Landstraße

Der erste Abschnitt zwischen Ludolfstraße und Martinistraße, welcher parallel zum Eppendorfer Marktplatz verläuft, ist nicht Bestandteil dieser Verschickung.

Im zweiten Abschnitt wird der Knotenpunktbereich Martinistraße/Eppendorfer Landstraße angepasst. Die Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr bleiben unverändert. Es wird eine zusätzliche Querung im Osten zum Erreichen der Bushaltestelle eingerichtet. Auch die Radverkehrsbeziehung von Süden nach Westen wird durch diese Querungsstelle zukünftig ermöglicht. Im Knotenbereich sind die Flächen so dimensioniert, dass die Stadtbusse in Richtung Eppendorfer Landstraße beim Halten im Knoten den Metrobus in westlicher Richtung nicht blockieren.

Der westliche Bussonderfahrstreifen wird auf 5,50 m verbreitert, um eine Vorbeifahrmöglichkeit für Radfahrer in Nord-Süd-Richtung zu ermöglichen. Der östliche Bussonderfahrstreifen erhält eine Breite von 3,00 m. Dabei erhöht sich die Querschnittsbreite der Sonderfahrstreifen um einen Meter auf ca. 8,50 m. Die Bushaltestellen verbleiben in diesem Bereich. Die Länge der Bushaltestelle wird durch die Überarbeitung der angrenzenden Knoten optimiert. Die Mittelinsel zwischen Bussonderfahrstreifen und MIV-Fahrstreifen wird in einer Breite von 3,25 m vorgesehen. Der MIV wird zukünftig nur noch nach Osten abbiegen können. Die Fahrbeziehung nach Norden entfällt. Die Fahrstreifenbreiten betragen 3,25 m für den rechten, bzw. 3,00 m für den linken Fahrstreifen. Durch die Integration eines Radfahrstreifens auf der Ostseite ist eine Berücksichtigung von Parkständen oder einer Ladezone in diesem Abschnitt aus Platzgründen nicht möglich.

Im dritten Abschnitt entfällt der Bussonderfahrstreifen am Knotenpunkt in Richtung Norden. Die beiden Geradeausfahrstreifen bleiben bestehen und erhalten eine Breite von 3,25 – 3,55 m. Der Radverkehr in Richtung Norden wird südlich der Schrägparkstände vom Radweg abgeleitet und auf einem Radfahrstreifen der Breite

1,85 m geführt. Die Breite des Sicherheitsstreifens zu den Bestandsschrägparkständen beträgt $\geq 0,75$ m. Um eine sichere Ableitung des Radverkehrs mit freien Sichtbeziehungen zu gewährleisten müssen die ersten beiden Schrägparkstände entfallen und werden durch Radanlehnbügel ersetzt. Die Ladezone wird angepasst. Der freie Rechtsabbieger aus der Martinistraße bleibt ebenfalls erhalten und wird nur in der Geometrie angepasst. Die Zufahrt zur Nebenfahrbahn wird als Teilaufpflasterung ausgebildet. In Richtung Süden fährt der Radfahrer entweder im Mischverkehr, oder auf dem nicht benutzungspflichtigen Radweg.

Martinistraße

In der Martinistraße Ost bleibt die Anzahl der Fahrstreifen erhalten, jedoch entfällt der Bussonderfahrstreifen sowie die Mittelinsel zu Gunsten der beiden Radfahrstreifen. Die Fahrbahnbreite beträgt zukünftig 20,75 m inklusive Radfahrstreifen. Die Lage der Fahrbahn ist auf Grund der Fahrgeometrie an den angrenzenden Knoten vorgegeben. Dadurch entstehen im Nordwesten und Südosten vor den Knotenpunkten schmalere Gehwege. Eine Gehwegbreite von mindestens 3,00 m wird dabei aber eingehalten.

Im Knotenpunkt werden in der Martinistraße Ost die Mittelinseln angepasst. Von Osten kommend wird zudem ein Schutzstreifen vorgesehen. In der Schottmüllerstraße wird eine Ableitung vom Radweg auf den Radfahrstreifen hergestellt. Die Querungsstelle für Fußgänger in Nord-Süd-Richtung wird in die Mitte des Knotens verlegt.

Verkehrsbelastung

Es ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsmengen zukünftig nicht signifikant ändert. Voruntersuchungen von SHP zur großräumigen Verlagerung/Umleitung von Fahrbeziehungen zur Entlastung des Eppendorfer Marktplatzes mussten verworfen werden, da dies aus kapazitätstechnischen Aspekten und der Flächenverfügbarkeit an den angrenzenden Knotenpunkten außerhalb des Planungsgebietes nicht möglich ist.

ÖPNV

Die Lage der Bushaltestellen verbleibt am Eppendorfer Marktplatz Süd. Die westliche Bushaltestelle (Fahrtrichtung Westen und Süden) wird von ca. 38 m auf eine Länge von 46 m verlängert (Länge des Bussonderbords), wobei die letzten 4 m bereits im Kurvenbereich liegen. Durch den Rückbau des Radweges werden die Konflikte im Bereich der Wartefläche reduziert. Die Mittelinsel für die Bushaltestelle auf der östlichen Seite (Fahrtrichtung Osten und Norden) wird von 35 m auf eine Länge von 50 m verlängert (Länge des Bussonderbords). Am südlichen Ende der Haltestelle wird eine zusätzliche Querungsstelle eingerichtet. Für die Flexibilität bei der Signalisierung der Busse und zur Erreichbarkeit der Bushaltestelle in Mittellage wird auf eine Progressivität beider Fußgängerquerung nördlich und südlich der Bushaltestelle verzichtet.

Der Linienvverlauf der MetroBus-Linien 20, 22 und 25 wird geringfügig verändert. Aus

Osten kommend wird die Bushaltestelle zukünftig über die Ludolfstraße und den Eppendorfer Marktplatz Nord angefahren. Damit entfällt der Bussonderfahrstreifen in der Heinickestraße in westlicher Richtung. Der Bussonderfahrstreifen in östlicher Richtung bleibt erhalten und wird an der LSA zur Hahnemannstraße in den MIV überführt. Im Eppendorfer Marktplatz Nord wird auf der Westseite ein Bussonderfahrstreifen vorgesehen, der mit einer Breite von 4,75 m auch für den Radverkehr freigegeben wird.

Der Bussonderfahrstreifen in der Martinistraße entfällt zu Gunsten der Radfahrstreifen und der Verbreiterung der Nebenflächen. Die Signalisierung wird jedoch so angepasst, dass sich keine Nachteile für den ÖPNV ergeben; durch eine Optimierung der Koordinierung wird sich ein verbesserter Verkehrsablauf einstellen. Darüber hinaus wird der Knotenpunkt Martinistraße/Eppendorfer Landstraße so gestaltet, dass ein wartender Stadtbus in südlicher Richtung den MetroBus in westlicher Richtung nicht behindert und die Busse unabhängig ihrer Reihenfolge an der Bushaltestelle weiterfahren können.

Fußverkehr

Für die vorherrschenden angrenzenden Nutzungen gelten gemäß Empfehlungen für die Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) Gehwegbreiten von 4,00 m als Orientierungswert. Diese lassen sich jedoch nur in Teilbereichen erzielen. Grundsätzlich können die Gehwege jedoch gegenüber des Bestandes verbreitert werden.

In den nördlichen Nebenflächen der Ludolfstraße werden drei Bäume gefällt, um unter anderem eine Gehwegbreite von mindestens 2,50 m zu realisieren. Im Bereich der Kita können durch Anpassung der Fahrbahnachse Nebenflächen von über 3,50 m realisiert werden. Hierfür ist ein Baum in der ehemaligen Mittelinsel zu fällen. In der Heinickestraße weisen die Gehwege zukünftig eine Mindestbreite von 3,00 m auf. Im Bereich der Stützen des angrenzenden Gebäudes sind mindestens 2,50 m Gehwegbreite (unter Mitbenutzung des Sicherheitstrennstreifens zum Parken) vorhanden. Im Eppendorfer Marktplatz beträgt die Gehwegbreite im Westen zukünftig 4,50 m, im Osten lässt sich die Nebenfläche auf bis zu 11 m aufweiten, so dass in diesem Bereich Flächen für Außengastronomie vorhanden sind. Im Bereich der Mittelinsel wird lediglich ein schmaler Gehweg zum Erreichen der Parkstände vorgesehen. Die Fußgängerführung von der Mittelinsel in den Hayns Park erfolgt über die Querungsstelle im Osten. Im südlichen Abschnitt, im Übergang zur Eppendorfer Landstraße, beträgt die Gehwegbreite zwischen 3,00 m und 5,00 m. Im Bereich der Bushaltestellen kann die Wartefläche durch den Rückbau des Radweges erweitert werden. Die Gehwegbreite und Wartefläche beträgt 4,75 m. Im Bereich der Friedenseiche wird umlaufend eine Gehwegbreite von 2,65 m vorgesehen. In der Martinistraße betragen die Gehwegbreiten zukünftig zwischen 3,00 m und 11,00 m. In den Bereich der Aufweitung sind Baumpflanzungen und Möblierungselemente vorgesehen.

An den Knotenpunkten Martinistraße/Eppendorfer Landstraße und Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße werden Querungsstellen an den östlichen Knotenpunktarmen integriert. Im Knotenpunkt Schottmüllerstraße/Martinistraße wird die Querungsstelle über die Schottmüllerstraße in die Mitte des Knotenpunktes gezogen, um die Anbindung zu optimieren. Eine Querungsmöglichkeit im Bereich der Kita Ludolfstraße ist ebenfalls vorgesehen.

Radverkehr

Die Radwege im gesamten Planungsgebietes werden zurückgebaut.

Zukünftig wird der Radverkehr überwiegend über mindestens 2,25 m breite Radfahrstreifen geführt. In Kreuzungsbereichen werden die Radfahrstreifen zum Teil auf 2,50 m verbreitert. Zusätzlich soll in Teilbereichen eine profilierte Fahrbahnmarkierung (Rüttelstreifen) zum Schutz des Radverkehrs aufgebracht werden. Im Knotenpunkt Kellinghusenstraße ist eine Protected Bike Lane vorgesehen (Abgrenzung des Radfahrstreifens gegenüber der Fahrbahn für den MIV durch eine Bordanlage mit beidseitigem differenziertem Auftritt).

Die im Bestand fehlende Radwegebeziehung in der Ludolfstraße wird durch einen entgegen der Einbahnstraße verlaufenden Radweg ermöglicht. Da dies nur eine untergeordnete Wegebeziehung darstellt, wird der Radweg mit einem Mindestmaß von 1,625 m geplant. Im Bereich der Kita Ludolfstraße wurde die Führung des Radverkehrs in der Nebenfläche geprüft. Da im Bereich der Parktaschen jedoch vermehrt mit ein- und aussteigenden Eltern und Kindern zu rechnen ist, wird eine Führung auf Radfahrstreifen als sicherere Alternative gegenüber eines Radweges gesehen. Durch die neue Querungsstelle auf Höhe der Kita/Hahnemannstraße kann der Radfahrer auf den Radfahrstreifen in Richtung Osten gelangen. Über diese Querungsstelle wird zukünftig auch die Radverkehrsbeziehung von Osten über die Heinickestraße ermöglicht. Der Radfahrer fährt hier auf Grund der geringen Verkehrsstärken im Mischverkehr in Richtung Westen. Im Eppendorfer Marktplatz Ost verkehren zukünftig hauptsächlich Busse, so dass auch in diesem Bereich eine Führung im Mischverkehr vorgesehen ist. Im Eppendorfer Marktplatz West wird der Radfahrer über einen kombinierten, 4,75 m breiten, Bus-/Rad-Sonderfahrstreifen in Richtung Süden geführt, der bis zum Ende der Bushaltestelle verläuft. Im Bereich der Eppendorfer Landstraße Nord (außerhalb des Planungsgebietes) bleibt die Führung im Mischverkehr bestehen. In der Martinistraße West wird im Knotenbereich zur Schottmüllerstraße ein Schutzstreifen vorgesehen, so dass eine direkte Verbindung nach Osten möglich ist. In der Eppendorfer Landstraße wird der andere Radweg von Süden kommend ebenfalls auf einen Radfahrstreifen abgeleitet. Die Lage der Fußgängerfurt ist durch die vorhandene Zufahrt zu Hausnummer 106a vorgegeben. Gleichzeitig ist für die Schaffung der Radwegebeziehung von der Eppendorfer Landstraße nach Westen eine Aufstellfläche nördlich der Fußgängerfurt erforderlich.

Im Planungsgebiet sind zum komfortablen und sicheren Abstellen von Fahrrädern sowie zum Schutz vor illegal auf den Nebenflächen parkenden Autos Anlehnbügel

vorgesehen. Die Anzahl der Fahrradbügel beträgt zukünftig 53 (im Bestand sieben).

Barrierefreiheit

Die Querungen an allen Knotenpunkten werden als getrennte Querungen mit taktilen Elementen für gesicherte Querungsstellen versehen. Die Bordhöhe im Bereich des Richtungsfeldes für sehbehinderte Personen wird somit auf 6 cm angehoben. Im Bereich des Sperrfeldes wird das Bord für mobilitätseingeschränkte Personen auf 0 cm abgesenkt. Zum Auffinden sind Aufmerksamkeitsstreifen vorgesehen. Die LSA werden zudem mit Vibrationstastern und, sofern baulich möglich, mit akustischen Signalgebern ausgestattet.

Der Bushaltestellenbereich wird mit taktilen Elementen ausgestattet. Der Radweg in der Ludolfstraße wird durch einen Begrenzungsstreifen abgegrenzt.

MIV

Die Fahrbeziehung von der Eppendorfer Landstraße/Eppendorfer Marktplatz Süd in den Eppendorfer Marktplatz Nord entfällt. Alle übrigen bestehenden Fahrbeziehungen bleiben erhalten.

Die Wendekurve im Norden des Eppendorfer Marktplatzes wird ebenfalls zurückgebaut. Eine Wendemöglichkeit besteht jedoch weiterhin über die nördliche LSA.

Lichtsignalanlagen

Durch die Umbaumaßnahmen sind alle fünf Lichtsignalanlagen betroffen. Die Lichtsignalanlagen werden im Zuge der Umbaumaßnahme umgestaltet und die Signalisierung mit einer Busbevorrechtigung ausgestattet.

Am Knotenpunkt Eppendorfer Landstraße/Lokstedter Weg/Ludolfstraße wird am westlichen Teilknoten der Aufstellbereich des doppelten Linksabbiegers vom Eppendorfer Marktplatz (Ost) in die Eppendorfer Landstraße verlängert. Hierfür entfällt der Bussonderfahrstreifen in der Ausfahrt Eppendorfer Marktplatz Ost. Am östlichen Teilknoten wird ein Linksabbieger aus der Ludolfstraße Ost in den Eppendorfer Marktplatz Süd geschaffen, über welchen die verlegten Buslinien in Richtung Haltestelle Eppendorfer Marktplatz verkehren sollen. Das Steuerungsprinzip der Lichtsignalanlage wird geringfügig angepasst und um eine Signalisierung für die neu geschaffene Linksabbiegebeziehung ergänzt.

Die Fahrstreifenanzahl und Aufteilung in den Zufahrten des Knotenpunktes Schottmüllerstraße/Martinistraße bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Die wesentlichen Änderungen am Knotenpunkt betreffen die Führung des Rad- und Fußverkehrs. Im östlichen Knotenpunktarm Martinistraße werden Radfahrstreifen ergänzt. Die Fußgängerflächen in der östlichen Martinistraße sind im Bestand untermaßig und werden dem Stand der Technik angepasst. In Kombination mit der Erstellung der Radfahrstreifen führt dies zum Entfall des Bussonderfahrstreifens. Die Fußgängerfurt über den Abbiegefahrstreifen der Martinistraße Ost in die Martinistraße West wird von der westlichen Seite der Erikastraße auf die östliche Seite verlagert.

Die Erikastraße wird dadurch hinter der LSA an die Martinistraße angebunden. Zudem wird die Fußgängerfurt über die Schottmüllerstraße zwischen dem Rechtsabbieger und Geradeausfahrstreifen der Martinistraße West verlegt. Signaltechnisch ist ein zwei Phasensystem, wie im Bestand, vorgesehen. Es ist jedoch angedacht, die progressive¹ Signalisierung der Fußgänger über die Martinistraße West aufzuheben. Dies erhöht die Erreichbarkeit der Fußgängerfurt über die Schottmüllerstraße und reduziert die Wartezeiten der Fußgänger über die Martinistraße West sowie der Busse in Richtung Martinistraße West.

Am Knotenpunkt Martinistraße/Eppendorfer Landstraße bleiben die Fahrstreifen des MIV in den Zufahrten in Anzahl und Aufteilung unverändert. Die Bussonderfahrstreifen in der Martinistraße und Eppendorfer Landstraße Süd entfallen zu Gunsten der Radfahrstreifen. Für den Rad- und Fußverkehr wird zusätzlich zu den Furten im Bestand eine Quermöglichkeit über den Eppendorfer Marktplatz geschaffen. Die Fußgängerfurt soll die Erreichbarkeit der Bushaltestelle verbessern. Damit die Fahrgäste die Busse möglichst lange erreichen und den Haltestellenbereich räumen können, wird auf eine progressive Schaltung dieser Furt verzichtet. Das Steuerungsprinzip der Lichtsignalanlage wird geringfügig angepasst und um eine Signalisierung für die neu geschaffene Quermöglichkeit ergänzt.

Am Knotenpunkt Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße entfällt der Geradeausfahrstreifen aus der Straße Eppendorfer Marktplatz Süd in den Eppendorfer Marktplatz Nord ersatzlos. Des Weiteren entfällt der Bussonderfahrstreifen in Richtung Haltestelle Eppendorfer Marktplatz in der Heinickestraße. Die Busse werden künftig über die Ludolfstraße und den neu geschaffenen Linksabbieger am Knotenpunkt Eppendorfer Landstraße/Lokstedter Weg/Ludolfstraße geführt und treffen am Knotenpunkt Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße über die Straße Eppendorfer Marktplatz Nord ein. Der Bussonderfahrstreifen in der Straße Eppendorfer Marktplatz Nord wird rechts neben den beiden Linksabbiegefahrstreifen angeordnet, so dass zukünftig eine gleichzeitige Freigabe beider Fahrbeziehungen möglich ist. Der gering belastete Rechtsabbieger aus der Heinickestraße in die Straße Eppendorfer Marktplatz Nord wird über eine Mischverkehrsfläche geführt, die es ermöglicht, den signaltechnischen Konflikt zwischen der neu geschaffenen Fußgängerfurt und den Rechtsabbiegern aufzulösen. Die Fußgängerquerungen über die Straße Eppendorfer Marktplatz Nord und Süd werden nicht mehr progressiv signalisiert. Das Steuerungsprinzip der Lichtsignalanlage wird angepasst und um eine Signalisierung für die neu geschaffene Quermöglichkeit ergänzt.

Gegenüber dem Bestand wird am Knotenpunkt Kellinghusenstraße/Ludolfstraße ein

¹ Progressive LSA-Schaltung: Durchgehende Signalisierung hintereinanderliegender durch Mittelstreifen/Sprunginseln getrennter Furten, um Aufenthaltszeiten für Fußgänger auf Mittelinseln/Sprunginseln zu vermeiden.

Rechtsabbiegefahrstreifen sowie eine Dreiecksinsel in der Ludolfstraße ergänzt. Die restlichen Fahrstreifen des MIV bleiben in ihrer Anzahl und Aufteilung unverändert. Das Steuerungsprinzip der Lichtsignalanlage wird geringfügig angepasst. Die Busschleuse im Zulauf der Ludolfstraße wird aus der Lichtsignalanlage herausgelöst und in die neue Lichtsignalanlage Ludolfstraße/Heinickestraße integriert.

Auf Höhe der Hahnemannstraße werden sowohl über die Ludolfstraße als auch über die Heinickestraße neue Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr geschaffen. Die beiden Fußgängerquerungen werden zur neuen Lichtsignalanlage Ludolfstraße/Heinickestraße zusammengefasst. Neben dem Schutz der Fußgänger dient der südliche Signalquerschnitt über die Heinickestraße auch als Busschleuse. Die im Bestand an der LSA Kellinghusenstraße/Ludolfstraße vorhandene Busschleuse wird dadurch obsolet und der Bussonderfahrstreifen verkürzt. Die Signalsteuerung wird unter Berücksichtigung der Koordinierungs- und Busbeschleunigungsbelange neu erstellt.

Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandene Beleuchtung muss fast vollständig angepasst werden. Durch den Entfall der Mittelinsel in der Martinstraße Ost sowie der Inseln in den Knotenpunkten ist eine Ausleuchtung mit geraden Masten und Kofferleuchten nur noch im Bereich des Eppendorfer Marktplatzes möglich. Im Knoten Kellinghusenstraße/Ludolfstraße sollte die Beleuchtung mit der LSA kombiniert werden. Die Peitschenmaste in den Nebenflächen sind unter Umständen nicht mehr ausreichend, da sich die Fahrbahn durch die zusätzlichen Radfahrstreifen verbreitert. Hamburg Verkehrsanlagen wird gebeten, die Beleuchtung für das gesamte Planungsgebiet zu überprüfen.

Straßenbegleitgrün

Durch die Anpassung der Knotenpunkte und die Einrichtung von Radfahrstreifen sind insgesamt elf Bäume zu fällen. Sieben im Verlauf der Ludolfstraße, zwei im Westen des Knotenpunktes Eppendorfer Marktplatz/Heinickestraße, einer am Knotenpunkt Kellinghusenstraße sowie ein Baum vor dem Einzelhandel (Edeka/dm) im Bereich Eppendorfer Landstraße.

Als Ausgleich können im gesamten Planungsgebiet mindestens zehn Bäume neu gepflanzt werden.

Das Ensemble um die Friedenseiche ist zur Schaffung von barrierefreien Gehwegen und zum Erreichen der Bushaltestellen geringfügig zu verkleinern und mittig auf die Fläche zu versetzen.

Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Parktaschen werden weitestgehend an die neuen Bordführungen angepasst. Alle Parkstände erhalten eine Breite von 2,50 m um ebenfalls Lieferfahrzeugen ausreichend Platz zu gewährleisten.

Die Parkstände im Bereich der Eppendorfer Landstraße und dem Eppendorfer

Marktplatz verbleiben wie im Bestand. Zudem wird in der Eppendorfer Landstraße südlich des Knotenbereichs eine zusätzliche Ladezone eingerichtet.

Aufgrund der Radwegeableitung entfallen zwei Schrägparkstände. Die Parkstände auf der Westseite des Eppendorfer Marktplatz (Haltestellenbereich) entfallen. Auf der Ostseite werden beidseitig neun Parkstände hergestellt, welche ebenfalls als Taxenstand oder Ladezone genutzt werden könnten. In der Heinickestraße werden neun Parkstände auf der Südseite hergestellt. Das Parken am Fahrbahnrand entfällt. Durch die Fahrstreifenreduzierung in der Ludolfstraße sind in diesem Bereich acht neue Parkstände auf der Südseite in Parktaschen vorgesehen. Die Parkstände vor der Kita Ludolfstraße bleiben erhalten. Auf der Südseite entfällt eine Parktasche. In der Martinistraße kann auf der südlichen Straßenseite eine Ladezone eingerichtet werden.

Über das gesamte Planungsgebiet verteilen sich damit künftig 54 Parkstände in Parktaschen und vier Ladezonen. Die Ladezonen haben durch ihre Länge eine Äquivalenz zu ca. 10 Parkständen. Durch die Anordnung von Radfahrstreifen ist das Parken am Fahrbahnrand zukünftig nicht mehr möglich.

Gegenüber dem Bestand erhöht sich die Anzahl der Parkstände um elf, die Anzahl der Ladezonen reduziert sich um drei (mit einer Äquivalenz von ca. sechs Parkständen).

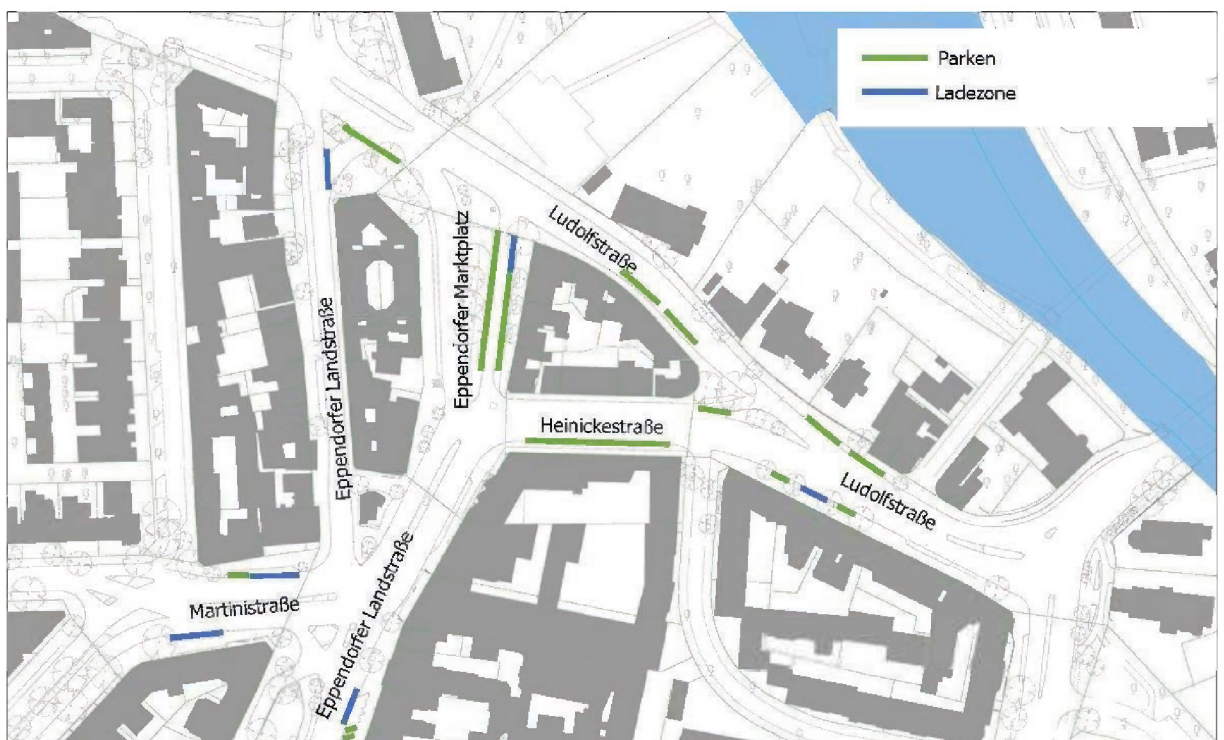


Abbildung 10: Parkflächen Planung

Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt auch zukünftig über Mischwassersiele.

Die Untersuchung der Trummen- und Trummenanschlussleitungen liegt vor. Ein Sanierungskonzept wird derzeit ausgearbeitet.

Ausstattung/Wegweisung

Werbetafeln, Schaltschränke, der Fahrgastunterstand und das Fahrradhäuschen sowie die wegweisende Beschilderung der Bundesstraße werden an den neuen Bordverlauf angepasst. Poller, Pfosten, Fußgänger- und Baumschutzbügel werden soweit wie möglich zurückgebaut und nur noch dort eingesetzt, wo sie aus Sicherheitsgründen erforderlich sind.

So werden im Bereich der Mischverkehrsfläche der Heinickestraße Sperrpfosten an den Hauseingängen zum Schutz beim Heraustreten aus den Gebäuden untergebracht.

Versorgungsleitungen

Der Leitungsbestand wurde im Vorfeld zur 1. Verschickung abgefragt und im Rahmen der Leitungstrassenplanung berücksichtigt.

6 Erläuterungen zu den Kosten, der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Nach Abstimmung und Abwägung aller Randbedingungen stellt die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung dar. Die Maßnahme wird nach den anerkannten Regeln der Technik ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht diesen technischen Anforderungen.

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu steigern. Die vorliegende Maßnahme führt zu einer besseren Erreichbarkeit der Haltestellen, zu einer Komfortverbesserung beim Ein- und Aussteigen für die Fahrgäste sowie insgesamt zu einer Steigerung der Attraktivität des Busverkehrs.

Durch die Neuordnung und die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wird das verkehrspolitische Ziel des Senats zur Förderung des Radverkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg in idealer Weise umgesetzt. Durch die Optimierung des Radverkehrs können auch die Gehwege verbessert und barrierefrei ausgebaut werden. Die Querungsstellen werden mit taktilen Leitelementen und Bodenindikatoren ausgestattet.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie die Gehwege werden unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert und entsprechend der geltenden Richtlinien regelkonform neu ausgestattet.

6.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt durch die Produktgruppe 269.02 der Freien und Hansestadt Hamburg.

6.3 Durchführung und Auswirkung der Baumaßnahme

Die Realisierung der Maßnahme ist ab 2021 vorgesehen. Die genaue bauzeitliche Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHA, Anlieger etc.) abgestimmt. Die Durchführung des Haspa-Marathon im April 2020 wird hierbei berücksichtigt.

6.4 Auswirkungen aus Immissionen

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden unterschiedliche Varianten vorgestellt, in denen unter anderem die Verlagerung der B5, die Verlagerung der Bushaltestellen, eine veränderte Linienführung, etc. geprüft wurden. Die dargestellte Planung ist die Weiterführung dieser Voruntersuchung und stellt unter Betrachtung aller Belange die beste Lösung dar.

Es wurde bei der Planung darauf geachtet zusätzliche oder erhöhte Emissionen zu vermeiden. In der vorhergehenden Untersuchung sind auch Varianten aus Lärmschutzgründen verworfen worden.

Die Fahrbahnen orientieren sich dabei weitestgehend am Bestand. Die Einrichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen ist in Teilbereichen jedoch nur unter Verbreiterung der Fahrbahnflächen möglich (nördliche Fahrbahnkante der Ludolfstraße West, westliche Fahrbahnkante des Eppendorfer Marktplatz Nord, östliche Fahrbahnkante des Eppendorfer Marktplatzes Süd, südwestliche Fahrbahnkante im Knotenpunkt Kellinghusenstraße/Ludolfstraße).

Inwieweit der Umfang der geplanten Arbeiten einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV darstellt, wird geprüft.

Um eventuelle Auswirkungen der Maßnahme zu erkennen, wird im weiteren Planungsverlauf eine Lärmtechnische Untersuchung durchgeführt.

6.5 Voraus- und Folgemaßnahmen

Im näheren Umfeld sind diverse Maßnahmen des LSBG vorgesehen. Neben der Veloroute 13 (Loogestraße), ist auch eine Siel-Erneuerung in der Heilwigstraße, dem Isekai und der Arnold-Heise-Straße vorgesehen. Zudem soll die B+R-Anlage an der Kellinghusenstraße umgesetzt werden. Inwieweit die Maßnahmen einen Einfluss auf die Umsetzung der Maßnahme um den Eppendorfer Marktplatz haben, ist im Zuge der weiteren Planung zu berücksichtigen.

6.6 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Nach Fertigstellung sind keine besonderen Auswirkungen auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld zu erwarten.

6.7 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

7 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

8 Sonstiges

Im Rahmen dieser 1. Verschickung werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsprozess beteiligt.

Verfasst:



Aufgestellt: Projektleiter/-in

Datum:



Datum:

Unterschrift:



Unterschrift:

Leitzeichen und Name