Erläuterungsbericht

Straßenverkehrstechnische Planung

Kenntnisnahmeschlussverschickung

Fuß- und Radverkehr

PSP: 13-14873

Schottmüllerstraße

LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Inhalt

1 Allgemeines ... 3
1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation ... 3
1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ... 4
1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag ... 4
1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien ... 4
2 Planungsrechtliche Grundlagen ... 4
3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage ... 5
3.1 Lage und Funktion im Straßennetz ... 5
3.2 Verkehrsbelastung ... 5
3.3 Unfallgeschehen ... 8
3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung ... 9
3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung ... 9
3.6 Schadensbild ... 9
3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 9
3.8 Wirtschaftsverkehr ... 10
3.9 ÖPNV und Sharing Angebote ... 10
3.10 Radverkehr ... 10
3.11 Fußverkehr ... 10
3.12 Ruhender Verkehr ... 11
3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung ... 11
3.14 Öffentliche Beleuchtung ... 11
3.15 Straßenbegleitgrün ... 11
3.16 Entwässerung ... 11
3.17 Versorgungsleitungen ... 11
3.18 Ingenieurbauwerke ... 11
3.19 Grundwasser ... 11
3.20 Denkmalschutz ... 12
3.21 Altlasten ... 12
3.22 Kampfmittel ... 12
4 Variantenuntersuchung ... 12
5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante ... 12
5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung ... 12
5.2 MIV ... 13
5.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ... 13
5.4 Wirtschaftsverkehr ... 13
5.5 ÖPNV und Sharing Angebote ... 13
5.6 Radverkehr ... 13

LSBG
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

5.7 Fußverkehr ... 14
5.8 Ruhender Verkehr ... 14
5.9 Straßenausstattung und Straßenmöblierung ... 14
5.10 Öffentliche Beleuchtung ... 14
5.11 Straßenbegleitgrün ... 15
5.12 Entwässerung ... 15
5.13 Flächenversiegelung ... 15
5.14 Versorgungsleitungen ... 15
5.15 Ingenieurbauwerke ... 15
5.16 Baustoffe ... 15
5.17 Feuerwehr ... 16
6 Umsetzung der Planung ... 16
6.1 Grunderwerb ... 16
6.2 Auswirkungen durch das Projekt ... 16
6.2.1 Immissionen ... 16
6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen ... 16
6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld ... 16
6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft ... 16
6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel ... 16
6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung ... 17
7 Sonstiges ... 17

1 Allgemeines

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

Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt mittels der kurzfristigen Umsetzung von Ad-hoc Maßnahmen, den innerstädtischen Radverkehr zu verbessern. Zudem soll durch das Programm Hamburg Takt die Struktur des ÖPNV verbessert und Versorgungslücken geschlossen werden.

Im Zuge dieses Projekts wird geprüft, welche Verbesserungen für den Radverkehr sowie im Rahmen des Hamburg Takts in der Schottmüllerstraße durch Maßnahmen, die keines großen baulichen Aufwand bedürfen, erzielt werden können.

Die Straße Schottmüllerstraße ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße zwischen den Knotenpunkten Tarpenbekstraße/ Breitenfelder Straße (K 932) und Schottmüllerstraße/Martinistraße (K 1013). Sie liegt im Bezirk Hamburg-Nord im Stadtteil Eppendorf, angrenzend an den Stadtteil Hoheluft-Ost. Sie ist Teil der Bundesstraße B5.

Da die bestehenden Radverkehrsanlagen in den Nebenflächen den aktuellen Regelwerken nicht mehr entsprechen, sollen im Zuge dieser Maßnahme zwischen dem Knotenpunkt Tarpenbekstraße/ Breitenfelder Straße und dem Knotenpunkt Schottmüllerstraße/Martinistraße beidseitig Radfahrstreifen eingerichtet werden (siehe Abbildung 1).

Die geplante Radverkehrsinfrastruktur soll an die bereits umgesetzte Maßnahme Lenhartzstraße sowie die im Bau befindliche Maßnahme Eppendorfer Marktplatz anschließen.

Zudem ist im Zuge des Hamburg Takts ein Haltepunkt für den Busverkehr im Bereich der Schottmüllerstraße umzusetzen.

Abbildung 1: Planungsgebiet Ad-hoc Maßnahme Schottmüllerstraße [Quelle: https://geofos.fhhnet.stadt.hamburg.de/FHH-Atlas/]

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

Im Rahmen von Ad-hoc-Maßnahmen sollen kurzfristig und ohne großen baulichen Aufwand Radverkehrsanlagen entsprechend der aktuellen Regelwerke geplant und umgesetzt werden. Ziel dieser Maßnahme ist, bessere Voraussetzungen für attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Die Einrichtung von leistungsfähigen Radverkehrsanlagen in der Schottmüllerstraße soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren deutlich zu steigern und dadurch die Ziele des Senats zu erreichen. Außerdem dient die Maßnahme als Lückenschluss zwischen den bereits umgesetzten Maßnahmen „Lenhartzstraße“ und „Eppendorfer Marktplatz“.

Zum Dezember 2026 ist vorgesehen die Metrobuslinie 30, vormals Linie 113, von der Gärtnerstr./UKE bis zur Haltestelle „U S Barmbek“ zu verlängern (Hamburg Takt – starke Basis). So weit wie möglich soll hierbei vorhandene Infrastruktur genutzt werden. Da die Linie aber auch durch Bereiche fährt, wo heute Erschließungslücken bestehen bzw. an den benötigten Stellen keine Infrastruktur vorhanden ist, ist deren Neuanlage erforderlich.

Laut der Verkehrssimulation und den Daten der Verkehrsbelastung ist die Schottmüllerstraße sowie der Knoten Tarpenbekstraße/ Breitenfelder Straße (K 932) gemäß HBS aktuell unterlastet.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen. Die Baumaßnahme wird innerhalb des Bündnisses für den Fuß- und Radverkehr realisiert.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Stadt Hamburg hat sich im Koalitionsvertrag 2025 zum Ziel gesetzt, den Kurs aus der vergangenen Legislatur fortzuführen, indem das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr verstetigen und weiterhin auf hohem Niveau Radwege gebaut werden, um ein lückenloses Radwegenetz zu erstellen. Die Förderung des Radverkehrs wird hierbei als effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel gesehen, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen.

Die Stadt Hamburg hat sich im Koalitionsvertrag 2025 des Weiteren zum Ziel gesetzt, im Rahmen der Weiterentwicklung des Hamburg-Taktes das Hamburger Busnetz einer grundlegenden strategischen Überplanung zu unterziehen. Damit soll das Angebot gezielt verbessert und die Mobilitätswende weiter vorangetrieben werden.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für die vorliegende Planung sind

- der Baustufenplan Eppendorf (1955)
- die 1. Änderung des Baustufenplans Eppendorf (2020)
- der Bebauungsplan Eppendorf19 (1978)

Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Straße Schottmüllerstraße ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße und Teil der Bundesstraße 5 mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung und einer Gesamtlänge von ca. 350m. Entlang der gesamten Straße gilt durchgehend Tempo 50.

Sie kreuzt an ihrem westlichen Ende die Lenhartzstraße und die Bundesstraße 433, die Tarpenbekstraße, und schließt an die Breitenfelder Straße, als direkte Fortsetzung in westlicher Richtung an.

Am östlichen Ende der Schottmüllerstraße geht diese in die Martinistraße über, welche im weiteren Verlauf am Eppendorfer Marktplatz entlang und als Heinickestraße Richtung Alster führt. Auch hier gilt durchgehend Tempo 50.

Zudem ist die Straße im beplanten Bereich Teil des Routennetzes für Großraum- und Schwertransporte.

3.2 Verkehrsbelastung

Im Zuge der Maßnahme wurden die Verkehrsmengen der Knotenpunkte Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße (K 932) und Schottmüllerstraße/Martinistraße (K 1013) überprüft. Die ermittelten Werte wurden genutzt, um zu prüfen, ob die Leistungsfähigkeit der Schottmüllerstraße sowie der angrenzenden Knotenpunkte auch nach der Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen weitergegeben ist.

Die bereits vorliegenden Verkehrsdaten (Erhebungen vom 24.08.2022 und 12.10.2023 für K 932) sind im Folgenden detailliert dargestellt.

Für den Knotenpunkt Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße K932 (siehe Abbildung 2) sind jeweils Verkehrsstärken für den MIV im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr für das Jahr 2022 (siehe Abbildung 3) sowie das Jahr 2023 (siehe Abbildung 4) dargestellt. Für die Verkehrsmengen des Radverkehrs bildet die Zählung aus dem Jahr 2022 die Datengrundlage.

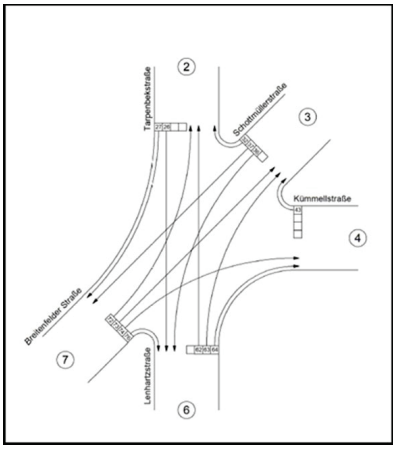

Abbildung 2: Knotenpunktgeometrie Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße (K932)

Für die Tarpenbekstraße weist die Zählung aus dem Jahr 2022 eine Querschnittsbelastung von rd. 15.398 Kfz/13h auf, für die Schottmüllerstraße rd. 10.776 Kfz/13h, für die Kümmellstraße rd. 1.050 Kfz/13h, für die Lenhartzstraße rd. 9.817 Kfz/13h sowie für die Breitenfelder Straße rd. 18.491 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt jeweils zwischen 1,4 % und 1,9 %.

GESAMTBELASTUNG 06:00 bis 19:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH	2	3	4	6	7	Summe
2 Tarpenbekstraße	0	0	0	4382	4133	8515
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	1.4	2.3	1.8
3 Schottmüllerstraße	74	0	0	507	3807	4388
LKW-Anteil (%)	1.4	0.0	0.0	1.2	1.3	1.3
4 Kümmellstraße	0	326	0	0	0	326
LKW-Anteil (%)	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	2.5
6 Lenhartzstraße	3206	669	111	0	0	3986
LKW-Anteil (%)	1.6	2.1	1.8	0.0	0.0	1.7
7 Breitenfelder Straße	3603	5393	613	942	0	10551
LKW-Anteil (%)	2.2	1.7	0.8	3.2	0.0	1.9
Summe	6883	6388	724	5831	7940	27766
LKW-Anteil (%)	1.9	1.8	1.0	1.6	1.8	1.8
QUERSCHNITT Summe	15398	10776	1050	9817	18491	
LKW-Anteil (%)	1.9	1.6	1.4	1.7	1.9	

Abbildung 3: Gesamtbelastung K932 Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“ (Jahr 2022)

Für die Tarpenbekstraße weist die Zählung aus dem Jahr 2023 eine Querschnittsbelastung von rd. 25.274 Kfz/13h auf, für die Schottmüllerstraße rd. 8.581 Kfz/13h, für die Kümmellstraße rd. 1.032 Kfz/13h, für die Lenhartzstraße rd. 15.110 Kfz/13h sowie für die Breitenfelder Straße rd. 20.545 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt jeweils zwischen 1,7 % und 3,0 %.

GESAMTBELASTUNG 06:00 bis 19:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH	2	3	4	6	7	Summe
2 Tarpenbekstraße	0	0	0	7391	6417	13808
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	1.7	2.6	2.1
3 Schottmüllerstraße	104	0	0	475	3176	3755
LKW-Anteil (%)	1.0	0.0	0.0	2.1	2.9	2.7
4 Kümmellstraße	0	347	0	0	0	347
LKW-Anteil (%)	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	2.0
6 Lenhartzstraße	5827	420	162	0	0	6409
LKW-Anteil (%)	1.1	2.9	2.5	0.0	0.0	1.3
7 Breitenfelder Straße	5535	4059	523	835	0	10952
LKW-Anteil (%)	3.3	2.8	2.7	5.0	0.0	3.3
Summe	11466	4826	685	8701	9593	35271
LKW-Anteil (%)	2.2	2.8	2.6	2.0	2.7	2.4
QUERSCHNITT Summe	25274	8581	1032	15110	20545	
LKW-Anteil (%)	2.2	2.8	2.4	1.7	3.0	

Abbildung 4: Gesamtbelastung K932 Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“ (Jahr 2023)

Das Radverkehrsaufkommen, das am 24.08.2022 an diesen Knotenpunkt gezählt wurde, beträgt für die Tarpenbekstraße rd. 2.570 Räder/13h, für die Schottmüllerstraße rd. 1.680 Räder/13h, für die Kümmellstraße rd. 1.990 Räder/13h, für die Lenhartzstraße rd. 2.140 Räder/13h sowie für die Breitenfelder Straße 2.940 Räder/13h (siehe Abbildung 6). Wie aus der unten dargestellten Abbildung ersichtlich wird, fahren in der Schottmüllerstraße die meisten Radfahrenden auf den Nebenflächen und nur sehr wenige nutzen die Fahrbahn.

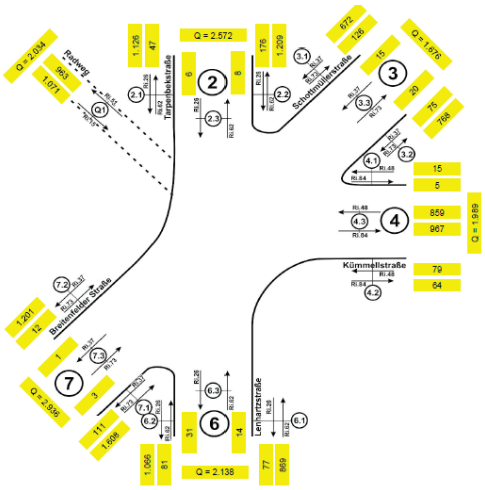

Abbildung 5: Gesamtbelastung K932 Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Rad“ (Jahr 2022)

Für den Knotenpunkt Schottmüllerstraße/Martinistraße (K 1013) sind jeweils Verkehrsstärken für den MIV im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr für das Jahr 2018 (siehe Abbildung 6) dargestellt.

Für die Erikastraße weist die Zählung aus dem Jahr 2018 eine Querschnittsbelastung von rd. 830 Kfz/13h auf, für die Martinistraße Ost 14.306 Kfz/13h, für die Schottmüllerstraße rd. 9.107 Kfz/13h sowie für die Martinistraße West rd. 6.603 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt jeweils zwischen 2,1 % und 10,0 %.

GESAMTBELASTUNG 06:00 bis 19:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH	2	4	7	8	Summe
2 Erikastraße	0	0	0	830	830
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	2.4	2.4
4 Martinistraße O	0	0	3576	2592	6168
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	2.0	12.3	6.3
7 Schottmüllerstraße	0	5244	0	0	5244
LKW-Anteil (%)	0.0	2.2	0.0	0.0	2.2
8 Martinistraße W	0	2894	287	0	3181
LKW-Anteil (%)	0.0	10.8	2.8	0.0	10.1
Summe	0	8138	3863	3422	15423
LKW-Anteil (%)	0.0	5.2	2.0	9.9	5.5
QUERSCHNITT Summe	830	14306	9107	6603	
LKW-Anteil (%)	2.4	5.7	2.1	10.0	

Abbildung 6: Gesamtbelastung K1013 Martinistraße/Erikastraße von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“ (Jahr 2018)

Vergleicht man die Verkehrszahlen an dem Knotenpunkt (K932) aus den Jahren 2022 mit den Werten aus dem Jahr 2023, so wird deutlich, dass die Verkehrsmengen bei der Zählung im Jahr 2023 auf der B 5 (Schottmüllerstraße und Breitenfelder Straße) geringer sind, die Zahlen der Kümmellstraße sind ungefähr auf gleichem Niveau und die Nord-Süd-Verbindung der Lenhartzstraße und Tarpenbekstraße hat in den Verkehrszahlen zugenommen. Für die Leistungsfähigkeitsprüfung der neu einzurichtenden Radfahrstreifen sind vor allem die Verkehrsmengen im Querschnitt Schottmüllerstraße von vorrangiger Bedeutung. Hier ist der Rückgang der Verkehrsmenge (Gesamtbelastung von 6:00 Uhr – 19:00 Uhr) mit 21% nochmals deutlich höher als der Rückgang der Gesamtverkehrsmenge am Knotenpunkt.

Es ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen an diesem Knotenpunkt und speziell die Querschnittsbelastung der Schottmüllerstraße generell rückläufig ist. So verzeichnet die Stadt Hamburg allein zwischen den Jahren 2017 und 2022 einen Rückgang der Verkehrsleistung im MIV um knapp 30%, wie Daten der BVM aus einer aktuellen Erhebung (BVM: „Mobilität in Hamburg“, 2023) belegen.

3.3 Unfallgeschehen

Die Unfallzahlen wurden durch eine Auswertung der Datenbank *„Elektronische Unfalltypensteckkarte“* (Euska) vom 04.03.2025 ermittelt (siehe Abb. 7). Ausgewertet wurde der Zeitraum vom 01.01.2022 – 31.12.2024. Diese Daten wurden von der Verkehrsdirektion zur Verfügung gestellt.

In dem besagten Zeitraum sind 73 Verkehrsunfälle (VU) polizeilich registriert, davon 22 VU mit Personenschaden mit 27 leicht Verletzten.

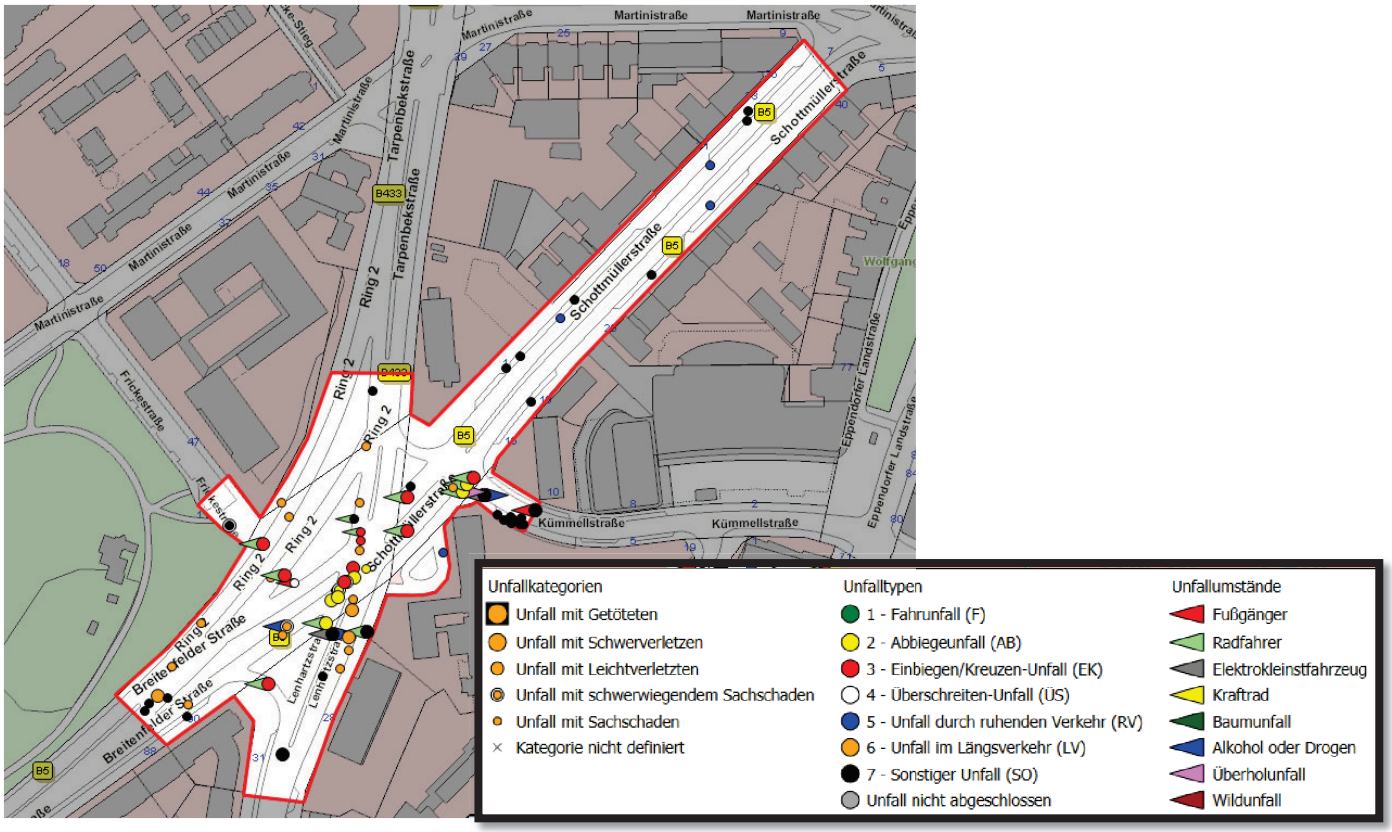

Abbildung 7: Unfallgeschehen Zeitraum vom 01.01.2022 – 31.12.2024 (Quelle: BIS)

Im Umfeld der Schottmüllerstraße gibt es zwei Unfallshäufungsstellen, und zwar Unfallshäufungsstellen 1: Breitenfelder Straße/Lenhartzstraße und Unfallshäufungsstellen 2: Kümmellstraße.

Unfallshäufungsstellen 1:

- 5 Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten
- 5 Verkehrsunfälle gleichen Typs innerhalb von 12 Monaten
- 4 Radfahrer- Verkehrsunfälle innerhalb von 36 Monaten

Die Unfallshäufungsstellen wurde seitens der UKO nicht bearbeitet.

Unfallshäufungsstellen 2: Kümmellstraße (die Unfallshäufungsstellen (roter Rand) umfasst mehr als den geforderten Bereich (schwarzer Bereich)). Die Unfallshäufungsstellen wurde seitens der UKO nicht bearbeitet.

Auslösung der Unfallshäufungsstellen: 5 Verkehrsunfälle gleichen Typs innerhalb von 12 Monaten

Es lässt sich festhalten, dass der überplante Straßenzug generell keine Unfallhäufungsstellen aufweist. Die Verkehrsunfälle mit beteiligten Radfahrern oder Fußgängern beschränken sich auf die beiden genannten Unfallhäufungsstellen.

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist fast ausschließlich von Mehrfamilienhäusern geprägt. Im Erdgeschoss befindet sich nur vereinzelt Klein- oder Dienstleistungsgewerbe. An der Einmündung Kümmellstraße bzw. an der Ecke Lenhartzstraße/Schottmüllerstraße befindet sich aktuell das Bezirksamt Nord sowie das angegliederte Kundenzentrum. Einige der Gebäude verfügen über eigene Pkw-Stellplätze auf dem Grundstück, sodass eine geringe Anzahl von Gehwegüberfahrten vorhanden ist. Zudem befindet sich in der Kümmellstraße ein großes Kaufhaus mit einem Rewe-Markt, dessen Lieferverkehr teilweise über die Schottmüllerstraße und die dortige Zufahrt erfolgt.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Die Schottmüllerstraße, deren Fahrbahn durchgehend in Asphaltbauweise befestigt ist, verfügt in der gesamten Straßenlänge über je zwei Fahrstreifen in nördlicher und südlicher Richtung. Alle vier Fahrstreifen haben je eine Breite von 3,25m. Die Gesamtbreite der Fahrbahn entspricht 13,00 m. Auf der gesamten Länge befindet sich, mit einer kurzen Unterbrechung auf der Höhe der Einmündung Kümmellstraße ein Grünstreifen mit Baumbepflanzung.

Die Nebenflächen bestehen aus einem parallel laufenden Parkstreifen mit Unterbrechungen für Zufahrten oder Baumscheiben. Auf der Nebenfläche findet sich außerdem ein Gehweg und ein getrennter Radweg in sehr geringer Dimensionierung wieder. Während die Gehwegflächen die entsprechende Regelbreite von 2,50 m aufweisen, sind die Radwege in den Nebenflächen mit durchschnittlich 1,00 m deutlich unterdimensioniert.

Gehweg	Radweg	Parkstreifen	Fahrbahn	Grünstreifen	Fahrbahn	Parkstreifen	Radweg	Gehweg
2,9m	1m	2,6m	6,5m	2,8m	6,5m	2,6m	1m	2,6m

Tabelle 1: Straßenquerschnitt Schottmüllerstraße im Bestand

3.6 Schadensbild

Der Radweg entspricht im gesamten Planungsgebiet nicht den Anforderungen der aktuellen Regelwerke. Der Radweg weist in einigen Bereichen Mängel im Bereich um die Baumscheiben auf. Es ist davon auszugehen, dass die Befestigungen hier durch Baumwurzeln angehoben wurden. Entlang der restlichen Nebenflächen sind kaum Mängel sichtbar.

Der Straßenzustand ist laut ZEB-Daten als gut bewertet, die durchschnittliche Note ist zwischen 1,8 und 3,5 im Bereich der Schottmüllerstraße. Es gibt nur einen Bereich in der Einmündung Martinistraße, die mit 5,0 bewertet ist. Dieser Bereich wird im Zuge der Maßnahme Eppendorfer Marktplatz baulich verbessert.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung*
K934	Tarpenbekstraße / Breitenfelder Straße	Verkehrsabhängig	Ja	Nein/Ja	Nein
K1013	Schottmüllerstraße / Martinistraße	Verkehrsabhängig	Ja	Nein/Ja	Nein
*es wird zum jetzigen Zeitpunkt kein ÖPNV durch die Schottmüllerstraße geführt, die LSA in der Martinistraße wird für den ÖPNV in Fahrtrichtung Eppendorfer Marktplatz angepasst					

Tabelle 1: Übersicht LSA

Es gibt keine weiteren Knotenpunkte in der Schottmüllerstraße.

3.8 Wirtschaftsverkehr

Die Schottmüllerstraße ist fast ausschließlich von Wohnbebauung geprägt. Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Wirtschaftsverkehrs (u.a. Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr, Nutz- oder Geschäftsverkehr, Personenwirtschaftsverkehr) erfolgt primär zu dem Einkaufszentrum in der Kümmellstraße.

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Auf dem beplanten Streckenabschnitt verkehren keine Buslinien des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und es befinden sich auch keine Bushaltestellen entlang der Schottmüllerstraße. In unmittelbarer Nähe zur Schottmüllerstraße besteht allerdings mit den Bushaltestellen Eppendorfer Marktplatz, Bezirksamt Nord und Julius-Reincke-Stieg (Bethanien) eine Anbindung an den ÖPNV.

Im Planungsgebiet sind keine Sharing Angebote vorhanden. Im direkten Umfeld liegt in der Kümmellstraße eine StadtRAD Station, zudem befinden sich ein hvv switch Punkt in der Robert-Koch-Straße.

3.10 Radverkehr

Der Radverkehr wird beidseitig in den Nebenfläche auf einem durchschnittlich 1,00-1,25 m breiten Radweg geführt. Diese Breiten unterschreiten die Mindestbreite gemäß aktuellen Regelwerken deutlich. Der Radweg ist nicht mit VZ 237 als benutzungspflichtig gekennzeichnet, der Radverkehr kann somit auch gemeinsam mit dem MIV auf der Fahrbahn fahren. Die Radwege sind mit rotem Betonpflaster beziehungsweise stellenweise mit Asphalt befestigt. Der Radverkehr wird an den Knotenpunkten gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisiert. Zusätzlich sind Räumzeiten für Radfahrende auch in den Programmen der Lichtsignalanlagen berücksichtigt, da die Radwege nicht benutzungspflichtig sind. Die Schottmüllerstraße spielt eine wichtige Rolle für den Radverkehr und verbindet zentrale Wohngebiete mit wichtigen Nahversorgungsbereichen sowie Anschlussstellen an das übergeordnete Radwegenetz. Die Schottmüllerstraße ist nur im westlichen Bereich Teil der Radroute 17, welche über die Kümmellstraße Richtung UKE führt.

Bezüglich der Fahrradabstellmöglichkeiten ist ein deutlicher Bedarf erkennbar. Bisher sind keine öffentlichen Radabstellmöglichkeiten in diesem Straßenzug vorhanden. Dies führt zu sehr vielen unsachgemäß abgestellten Fahrrädern, die häufig an Schutzbügel abgeschlossen werden. Nicht selten führt das dazu, dass Rad- oder Gehwege durch abgestellte Fahrräder nur noch unzureichend benutzbar sind. Dies ist besonders deutlich im nördlichen Abschnitt des Eppendorfer Baums zu beobachten.

3.11 Fußverkehr

Der Fußverkehr wird auf zwei bis vier Meter breiten, mit Betonplatten befestigten Gehwegen geführt, die sich baulich in einem akzeptablen Zustand befinden. Die bestehenden Gehwege entsprechen in ihrer Dimensionierung größtenteils den gemäß Regelwerken empfohlenen Mindestbreiten von 2,65m (inklusive Sicherheitsraum).

Da der Radverkehr ebenfalls in der Nebenfläche geführt wird (vgl. Abschnitt 3.11.), kommt es abschnittsweise häufig zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, wenn die empfohlenen Mindestbreiten der Verkehrsflächen unterschritten (schmale Radwege) und beispielsweise durch abgestellte Fahrräder weiter eingeschränkt werden.

Aufgrund mangelnder Fahrradabstellmöglichkeiten wird der Fußverkehr zusätzlich von auf dem Gehweg abgestellten Fahrrädern behindert. Zudem entsprechen die Gehwege nicht den Standards einer barrierefreien Planung, da an den Knotenpunkten sowie Einmündungen keine taktilen Leitsysteme vorhanden sind. Im Bestand sind jedoch ausreichend gesicherte Querungsmöglichkeiten in Form von

Fußgänger-Lichtsignalanlagen in den Knotenbereichen eingerichtet, die auch den geforderten Abständen zwischen Lichtsignalanlagen entsprechen.

3.12 Ruhender Verkehr

Die Schottmüllerstraße verfügt auf der gesamten Straßenlänge über 50 Parkstände. Diese sind als je ca. 2,50 m breite Längsparkstreifen in Pflasterbauweise (Wabenpflaster) beidseitig der Fahrbahn angeordnet. Der Planungsraum unterliegt einer Bewirtschaftung des Parkraumes mit eines Anwohnerparkgebiets. Die Schottmüllerstraße befindet sich in der Bewohnerparkzone N107 - Kellinghusenstraße.

Es gibt keine Parkstände für elektrisch betrieben Fahrzeuge und auch keine Lieferzonen entlang der Schottmüllerstraße.

Im gesamten Verlauf der Schottmüllerstraße sind keine Fahrradbügel im öffentlichen Raum vorhanden. Daher werden viele Fahrräder auf nicht dafür vorgesehenen Flächen abgestellt. Wie bereits erwähnt werden auch häufig vorhandene (Baum-)Schutzbügel als Fahrradabstellmöglichkeiten genutzt.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Die vorhandene Straßenmöblierung beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Vielzahl von Baumschutzbügeln sowie Absperrelementen aus Bügeln und Pfosten. Es sind zwei Parkscheinautomaten zur Bewirtschaftung des Parkraums vorhanden. Außerdem befinden sich teilweise Pflanzkübel auf den Nebenflächen zur Begrenzung der Überfahrten. Im Bereich der Schule befinden sich außerdem Mülleimer.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung entspricht der an Stadtstraßen üblichen Ausstattung mit Peitschenleuchten. Diese befinden sich beidseitig der Fahrbahn.

3.15 Straßenbegleitgrün

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich insgesamt 39 Straßenbestandsbäume verschiedenster Stamm-/ und Kronendurchmesser sowie unterschiedlicher Baumarten. Einige befinden sich auf dem Grünstreifen in Mittellage der Straße.
Vier der Bäume in den Nebenflächen wurden erst vor wenigen Jahren (2018/2019) gepflanzt. Die Grünflächen und Baumscheiben werden von dem Verein „Grüne Straße e.V.“ betreut.

3.16 Entwässerung

Die Entwässerung der Straße erfolgt in Form eines Dachprofils über Rinnen und Trummen in ein Mischwassersiel.

3.17 Versorgungsleitungen

Eine Prüfung der vorhandenen Versorgungsleitungen ist aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht erforderlich. Es ist keine Instandsetzung der Fahrbahn und Nebenflächen geplant. Eine Überdeckung der Leitungen von mindestens einem Meter ist sichergestellt.

3.18 Ingenieurbauwerke

Es befinden sich keine Ingenieurbauwerke im Planungsgebiet.

3.19 Grundwasser

Eine Prüfung des vorhandenen Grundwasserpegels ist aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht erforderlich.

3.20 Denkmalschutz

Vier Gebäude im östlichen Bereich der Schottmüllerstraße stehen unter Baudenkmalschutz. Der Bereich des Bezirksamts Nord steht unter Ensembleschutz.

Da sich diese Maßnahme hauptsächlich auf Markierungsarbeiten im Bestand beschränkt, wird der Charakter des Straßenzugs nicht verändert. Konflikte mit dem Denkmalschutz liegen nicht vor.

3.21 Altlasten

In dem Planungsbereich sind, laut Abfrage beim Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt im Technischen Umweltschutz am 07.03.2025, keine Altlasten, altlastverdächtigen Flächen, Schädliche Bodenveränderungen oder Verdachtsflächen im Altlasthinweiskataster Hamburg registriert.

3.22 Kampfmittel

Eine Prüfung der Kampfmittelbelastung ist aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht erforderlich. Die Abfrage aus der Maßnahme Eppendorfer Marktplatz hat außerdem keine kritischen Bereiche herausgestellt.

4 Variantenuntersuchung

Grundsätzlich muss erwähnt werden, dass die Umsetzung einer Protected Bikelane von Beginn an ausgeschlossen wurde. Die Gründe hierfür sind der Wegfall von etwa 50 Parkplätzen im Seitenraum eines bereits stark von Parkdruck betroffenen Stadtgebiets. Zudem ist die Strecke Teil des GST-Netzes, und die baulichen Elemente einer Protected Bikelane würden die Führung des GST entlang dieser Strecke nicht ausreichend ermöglichen.

Ursprünglich wurde die Realisierung zweier Haltepunkte im Zuge des Hamburg Taktes beabsichtigt. Es konnte jedoch in einer umfangreichen Variantenentwicklung keine Lösung für den Bereich zwischen Hausnummer 16 und 20, erarbeitet werden, welche verkehrssicher und gleichzeitig mit der Lage der Ableitung planerisch vereinbar ist. Daher kommt es zu einer einseitigen Ausführung der Haltestelle nach Wegfall eines Haltepunktes auf der Seite Hausnummer 16-20. Aus diesem Grund musste im weiteren Planungsverlauf auf die Umsetzung eines der beiden Haltepunkte der Haltestelle in der Schottmüllerstraße für den Hamburg Takt verzichtet werden.

Diese Planung wird nun im anschließenden Kapitel eingehend beschrieben.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Im Zuge dieser Ad-hoc Maßnahme wird die Qualität der Radverkehrsanlagen verbessert. Davon profitiert auch der Fußverkehr. Auf einer Länge von 300 m wird der Radverkehr zukünftig auf einem 2,50 m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Zu den Längsparkständen wird der Radfahrstreifen mit einem 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifen abgegrenzt.

Der MIV wird zukünftig auf einem 3,25 m breiten Fahrstreifen je Fahrtrichtung geführt. Dies betrifft den Straßenzug der Schottmüllerstraße zwischen den Knotenpunkten Martinistraße/Schottmüllerstraße (K 1013) und Breitenfelder Straße/Tarpenbekstraße (K 932).

Die Aufteilung erfolgt zukünftig wie folgt:

Gehweg	Parkstreifen inkl. Sicherheitsabstand	Radfahrstreifen	Fahrbahn	Grünstreifen	Fahrbahn	Radfahrstreifen	Parkstreifen inkl. Sicherheitsabstand	Gehweg
3,9 m	3,25 m	2,50 m	3,25 m	2,8 m	3,25 m	2,50 m	3,25 m	3,60 m

Tabelle 3: Straßenquerschnitt Schottmüllerstraße in Zukunft

5.2 MIV

Die geplanten Maßnahmen im Bereich der Schottmüllerstraße sehen die Herausnahme je eines Richtungsfahrstreifens vor. Die Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßenabschnitte wurde sowohl für die aktuelle Situation als auch für die Prognose 2030 untersucht. Die Berechnungen zeigen, dass trotz der Herausnahme eines Fahrstreifens eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet bleibt.

An den relevanten LSA-Knoten K1013 und K932 wurde die Leistungsfähigkeit für beide Spitzenstunden nachgewiesen. Der ermittelte Auslastungsgrad wird in den Anhang aufgenommen und dient als Grundlage für die weitere Planung. Insgesamt zeigt die Analyse, dass die geplanten Maßnahmen umsetzbar sind.

5.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahme ist aus verschiedenen Gründen kein Umbau der Knotenpunkte sowie der Lichtsignalanlagen möglich. Die Radfahrstreifen werden in ausreichendem Abstand vor bzw. nach dem Knotenpunkt Tarpenbekstraße/ Breitenfelder Straße auf- bzw. abgeleitet. Im Bereich des Knotenpunktes Martinistraße/Schottmüllerstraße schließt die Planung an die Planung des Eppendorfer Marktplatzes an und der Radfahrstreifen wird auf der Fahrbahn fortgesetzt. Um die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße (K 932) nicht negativ zu beeinträchtigen, wurde die Ableitung des Radverkehrs auf den Radfahrstreifen im größtmöglichen Abstand zum Knotenpunkt realisiert und erst hinter der Einmündung der Kümmellstraße verortet.

5.4 Wirtschaftsverkehr

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand. Die Belange des Großraum- und Schwertransporte (GST) wurden berücksichtigt. Eine ausreichende Restfahrbahnbreite sowie die Überfahrbarkeit der Insel für GST ist gewährleistet.

5.5 ÖPNV und Sharing Angebote

Im Zuge der Baumaßnahme wird eine Haltestelle mit einem Haltepunkt für die Verlängerung der Linie 30 bis zur Haltestelle „U/S Barmbek“ eingerichtet. Aufgrund des kurzen Umsetzungszeitraums und möglichen Baufensters ist eine Herstellung in Beton nicht möglich. Der Haltepunkt wird dennoch mit den entsprechenden taktilen Elementen sowie den entsprechenden Bussonderborden hergestellt.

Der Haltepunkt ist mit einem Fahrgastunterstand mit einer entsprechenden Werbetafel ausgestattet.

Haltestelle	Haltepunkt	Haltende Linien	Art der Haltestelle	Aufstellänge	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
1	1	30	Fahrbahnrandhaltestelle	19 m	Asphalt	Ja	FGU, Fahrradbügel

Tabelle 4: Haltestellen in Ausführungsvariante

5.6 Radverkehr

Der Radverkehr wird auf einer Länge von 300m zwischen den Knotenpunkten Breitenfelder Straße/Tarpenbekstraße und Martinistraße / Schottmüllerstraße auf überwiegend 2,50 m breiten Radfahrstreifen

auf der Fahrbahn geführt. Der Radfahrstreifen ist gemäß VZ 237 benutzungspflichtig. Hierfür wird je Richtung ein Fahrstreifen für den MIV entfallen. Im Bereich der Parkstände ist ein Schutzstreifen in einer Breite von 0,75 m vorgesehen.

Die Auf- und Ableitungen auf die Fahrbahn sind so gestaltet, dass gute Sichtbeziehungen sowie eine komfortable und sichere Befahrbarkeit gewährleistet sind. An der Ableitung der Radverkehrsanlage auf die Fahrbahn ist eine mit Bordstein eingefasste Schutzinsel vorgesehen. Die Insel wird überfahrbar hergestellt.

Die Radwege in den Nebenflächen, die nun aufgrund der neuen Radfahrstreifen nicht mehr benötigt werden, werden zurückgebaut und überwiegend in Gehwegflächen umgewandelt.

5.7 Fußverkehr

Die im Zuge des Umbaus nicht mehr notwendigen Radwege in den Nebenflächen werden zurückgebaut und zum Großteil zur Erweiterung der Gehwegflächen genutzt. Hierbei werden die roten Betonpflastersteine ausgebaut und durch graue Betonplatten ersetzt. Dies erhöht die Gehwegbreiten in der Regel um 1-1,25m, wodurch in diesen Bereichen überall die in den Richtlinien empfohlenen Mindestbreiten eingehalten werden. Zudem werden im Zuge der neuen Radverkehrsführung mögliche Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr vermieden, da in Zukunft die Nebenflächen im Abschnitt der neuen Radverkehrsführung ausschließlich dem Fußverkehr vorenthalten sind.

Um die nutzbare Breite der Gehwege zu vergrößern, wird im gesamten Planungsgebiet eine hohe Anzahl an Fahrradbügeln aufgestellt. Hierdurch soll vermieden werden, dass Fahrräder zukünftig auf oder direkt neben dem Gehweg abgestellt werden.

5.8 Ruhender Verkehr

Wie bereits in Kapitel 3.11 und 3.12 dargestellt, herrscht in gesamten Planungsgebiet ein großer Bedarf an Radabstellmöglichkeiten. Dies führt dazu, dass Fahrräder häufig an nicht dafür vorgesehenen Plätzen abgestellt werden, was wiederum mögliche Beeinträchtigungen für den Fußverkehr mit sich bringt. Um diese Konflikte zu vermeiden, werden im gesamten Planungsgebiet 23 Fahrradbügel mit Doppelaufstellung aufgestellt.

Entlang der Schottmüllerstraße werden diese unter anderem im Bereich der Ableitungen des Radverkehrs aufgestellt. Zusätzlich werden Radabstellmöglichkeiten im Bereich der Schule und vor den Hausnummern 30-36 geschaffen.

Im Zuge der Herstellung des Haltepunkts sowie der der Auf- bzw. Ableitung des Radverkehrs entfallen 9 Parkplätze.

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Parkstände	**50**	**41**	**- 9**
Fahrradabstellplätze	**0**	**46**	**+ 46**

Tabelle 5: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

5.9 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Dem festgestellten Bedarf an Fahrradbügeln wird durch Ergänzung von 23 Fahrradbügeln entsprochen. Zudem werden im Bereich der Schule neue Sitzmöglichkeiten in Form von vier Bänken geschaffen. Hinzu kommen im Bereich der Aufleitung zwei feste Poller bzw. Pfosten zum Schutz des Radverkehrs.

5.10 Öffentliche Beleuchtung

Die bestehende öffentliche Beleuchtung bleibt unverändert.

5.11 Straßenbegleitgrün

Im Zuge der Ad-hoc Maßnahme werden nicht mehr benötigte Geh- und Radwegflächen entsiegelt. Diese Flächen werden genutzt, um bestehende Baumscheiben und Grünflächen zu erweitern. Die Grünflächen werden ebenfalls, wie die bereits vorhandenen Grünflächen von dem Verein Grüne Straße e.V. gestaltet und unterhalten.

Der Baumbestand bleibt unverändert.

Straße	Bestand	Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
Schottmüller-straße	39	0	0	0
∑	39	0	0	0

Tabelle 6: Baumbilanz Ausführungsvariante

5.12 Entwässerung

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

Aufgrund der zeitlichen Umsetzung und des geringen Umfangs der Maßnahme werden über die Entsiegelung und Herstellung neuer Grünflächen hinaus keine Maßnahmen umgesetzt, die sich positiv auf die Blau-Grüne-Infrastruktur auswirken.

5.13 Flächenversiegelung

Straße	**Bestand** *[in m²]*		**Planung** *[in m²]*		**Bilanz** *[in m²]*	
	Versiegelte Fläche	Nicht versiegelte Fläche	Versiegelte Fläche	Nicht versiegelte Fläche	Versiegelte Fläche	Nicht versiegelte Fläche
Schottmüller-straße	6057	885	5959	983	-98	+98
∑	6057	885	5959	983	-98	+98

Tabelle 7: Bilanz Flächenentsiegelung/Flächenversiegelung, Ausführungsvariante

5.14 Versorgungsleitungen

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

5.15 Ingenieurbauwerke

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

5.16 Baustoffe

Die Bemessung der Entwurfselemente sowie die Dimensionierung des Oberbaus erfolgen gemäß ReStra bzw. den eingeführten Regelwerken der FGSV.

Die neuen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn werden weiß markiert.

Die zurückgebauten Bereiche der Radwege, die zu Gehwegflächen umgebaut werden, werden mit Betonplatten (50x50cm) befestigt.

Die Einfassung der Fahrbahn ist mit Bordsteinen aus Beton vorgesehen.

Die Bushaltestelle mit einem Haltepunkt wird mit Bussonderborden hergestellt. Im Bereich der Wartebereiche werden Gehwegplatten verlegt. Zur Auffindbarkeit werden die entsprechenden taktilen Elemente gemäß ReStra verlegt.

Soweit möglich werden vorhandene Baustoffe wiederverwendet.

Zur Erweiterung der Grünflächen und Baumscheiben wird neuer Oberboden verwendet. Die Flächen werden zur weiteren Betreuung durch den Verein Grüne Straße e.V. vorbereitet.

5.17 Feuerwehr

Im Rahmen der Maßnahme werden keine für die Anleiterbarkeit der Gebäude ausschlaggebenden Änderungen vorgenommen. An der Ableitung der Radverkehrsanlage auf die Fahrbahn ist eine mit Bordstein eingefasste Schutzinsel vorgesehen, die die Fahrbahn punktuell einengt, jedoch für den GST als auch für die Feuerwehr im Bedarfsfall überfahrbar ist. Die lichte Breite im Bereich der Engstelle beträgt 4,50 m. Die Einengung durch die Schutzinsel stellt jedoch keine Gefahr für die Anleiterbarkeit der Feuerwehr da, da vor und hinter der Schutzinsel weiterhin ausreichend Fläche zum Anleitern besteht.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind.

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Immissionen

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

Zwar werden, dort wo es aufgrund der örtlichen Verhältnisse möglich ist, überwiegend Radfahrstreifen angelegt. Dabei werden jedoch die vorhandenen Kfz-Fahrstreifen auf die geringstmögliche Breite verschmälert, was nachweislich zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führt. Die Anlage von Radfahrstreifen hat zudem die Folge, dass die Kfz-Fahrstreifen in die Mitte der Fahrbahn gerückt und insofern von der vorhandenen Bebauung weggerückt werden.

Weitere Maßnahmen zur Lärmreduktion sind nicht geplant.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es sind durch die Maßnahme keine Voraus- und Folgemaßnahmen erforderlich. Die Baumaßnahme wird gemeinsam mit der LSBG-Baumaßnahme Eppendorfer Marktplatz Abschnitt 1 durchgeführt.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Im Zuge der Planung wurde die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage untersucht und auch bei einer Reduzierung des Straßenquerschnitts auf zwei Fahrstreifen bestätigt. Für den Fuß- und Radverkehr ergibt sich durch die Maßnahme eine deutlich verbesserte subjektive und objektive Sicherheit.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Der Umsetzungszeitraum ist für das zweite bzw. dritte Quartal 2026 vorgesehen. Die Bauzeit wird mit den Bauphasen der LSBG-Baumaßnahme Eppendorfer Marktplatzes verschnitten. Dadurch erfolgt die Umsetzung abschnittsweise und zeitlich gestaffelt entsprechend der Bauphasen des Eppendorfer Marktplatzes.

7 Sonstiges

Die Maßnahme wurde am 05.05.2025 im Regionalausschuss Bezirk Nord vorgestellt.

Verfasst	LSBG, SP3	Aufgestellt	LSBG, SP3
Datum	27.11.2025	Datum	27.11.2025
Unterschrift	[redacted]	Unterschrift	[redacted]