

Straßenverkehrstechnische Planung Kenntnisnahmeschlussverschickung

Fuß- und Radverkehr

PSP: 13-14370

Ad-hoc Maßnahmen VR13 Eppendorfer Weg



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 ..	3
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	8
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung	8
3.6	Schadensbild	8
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	8
3.8	Wirtschaftsverkehr	9
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote	9
3.10	Radverkehr	10
3.11	Fußverkehr	10
3.12	Ruhender Verkehr	10
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	11
3.21	Altlasten	11
3.22	Kampfmittel	11
4	Variantenuntersuchung	13
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	13
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung	13
5.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	13
5.3	Wirtschaftsverkehr	13
5.4	ÖPNV und Sharing Angebote	13
5.5	Radverkehr	13
5.6	Fußverkehr	14

5.7	Ruhender Verkehr	14
5.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	15
5.9	Öffentliche Beleuchtung	15
5.10	Straßenbegleitgrün	15
5.11	Entwässerung	15
5.12	Versorgungsleitungen.....	15
5.13	Ingenieurbauwerke	16
5.14	Baustoffe.....	16
5.15	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 Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Im Zuge dessen werden Maßnahmen umgesetzt, die keinen großen baulichen Aufwand bedürfen, mit denen jedoch Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr erreicht werden können.

Der Straßenzug Eppendorfer Weg, von Eimsbütteler Chaussee bis Falkenried befindet sich im Bezirk Hamburg Eimsbüttel und Hamburg Nord. Die Bezirksgrenze verläuft Höhe Hoheluftchaussee. Der Straßenzug liegt in den Stadtteilen Eimsbüttel, Hoheluft-West und Hoheluft-Ost.

Im Planungsabschnitt (siehe Abbildung 1) verläuft die Veloroute 13, die als Innere Ringroute von Altona über Eimsbüttel - Winterhude - Barmbek - Eilbek nach Hamm führt. Zudem kreuzen die Velorouten 2 und 3 den Eppendorfer Weg.

Im Rahmen der geplanten Ad-Hoc Maßnahmen ist beabsichtigt, Querungsstellen für Fußgänger entlang des Eppendorfer Wegs anzulegen. Des Weiteren ist geplant, an geeigneten Standorten Fahrradabstellplätze zu schaffen, da gegenwärtig ein deutlicher Mangel an solchen Einrichtungen besteht. Für den Fußverkehr sollen zudem Sitzbänke zur Vergrößerung der Gehstrecken und zum nichtkommerziellen Aufenthalt installiert werden.



Abbildung 1: Planungsbereich Ad-hoc Maßnahmen VR13 Eppendorfer Weg
[Quelle: <https://geofos.fhhnet.stadt.hamburg.de/FHH-Atlas/>]

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

Der Straßenzug Eppendorfer Weg, von Eimsbütteler Chaussee bis Falkenried ist Teil der Veloroute 13 und soll im Rahmen des Großprojektes Veloroute 13 Eppendorfer Weg PSP 13-12599 im Rahmen einer Verkehrsplanung aufwendig umgestaltet werden. Da die Maßnahmen einen großen zeitlichen Vorlauf benötigen werden, liegt die Umsetzung der Maßnahme nicht vor 2026 und wird wahrscheinlich auch in mehreren Bauabschnitten nacheinander umgesetzt werden.

Im Rahmen der vorgelagerten Bürger:innenbeteiligung zum Großprojekt VR13 Eppendorfer Weg PSP 13-12599 wurde von den Bürger:innen der Wunsch geäußert, zu prüfen, ob bereits vor Umsetzung der

umfangreichen Baumaßnahmen geprüft werden kann, ob kleinere Maßnahmen umgesetzt werden können, die die Sicherheit und den Komfort der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden verbessern.

Dies soll mit den hier vorliegenden Projekt Ad-hoc Maßnahmen VR13 Eppendorfer Weg erfolgen.

1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger und Wegebausträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die die Bezirksämter Eimsbüttel und Hamburg Nord.

Gemäß der Projekteinsatzungsverfügung von Januar 2023 beauftragen die Bezirksämter die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) mit der Durchführung des Projektes.

Da die BVM im Rahmen des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr die Finanzierung des gesamten Veloroutenausbaus übernimmt und die Veloroute 13 durch mehrere Bezirke verläuft, wurde in der Projekteinsatzungsverfügung vereinbart, dass die BVM den Ihr zugehörigen Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) mit der Planung und Umsetzung, und damit als Realisierungsträger in Eppendorfer Weg beauftragt.

Die Planungen und die Umsetzung der geplanten Ad-hoc Maßnahmen im Eppendorfer Weg werden daher durch den LSBG in enger Abstimmung mit den Bezirken durchgeführt.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Stadt Hamburg hat sich im Koalitionsvertrag 2020 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbundes am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 80 Prozent zu steigern. Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs wird hierbei als effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel gesehen, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen. Zudem sind Ad-hoc Maßnahmen für den nichtmotorisierten Verkehr zur Steigerung von Sicherheit und Komforts im Rahmen des hamburgerweiten Bündnisses für den Fuß- und Radverkehr verankert.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Planungsrechtliche Grundlagen für die vorliegende Planung sind

- der Durchführungsplan 140 (1957)
- der Durchführungsplan 380 (1958)
- der Durchführungsplan 132 (1957)
- der Durchführungsplan 251 (1955)
- der Bebauungsplan Eimsbüttel 22 (1967)
- der Baustufenplan Eimsbüttel-Hoheluft-West (1955)
- der Durchführungsplan 175 (1954)
- der Durchführungsplan 175-1 (1959)
- der Bebauungsplan Eimsbüttel 18 (1968)
- der Teilbebauungsplan 388 (1955)
- der Durchführungsplan 176 (1955)
- der Bebauungsplan Eimsbüttel 36 (2013)
- der Bebauungsplan Eimsbüttel 8 (1697)
- der Durchführungsplan 242 (1954)
- der Durchführungsplan 133 (1954)
- der Bebauungsplan Hoheluft-West10/Eimsbüttel 25 (1970)
- der Bebauungsplan Hoheluft-West 1 (1965)
- der Bebauungsplan Hoheluft-West 4/ Hoheluft-Ost 7 (1969)
- der Bebauungsplan Hoheluft-West 13 (2011)

- der Baustufenplan Eppendorf (2020)
- der Bebauungsplan Hoheluft-Ost 2 (2002)

Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der Eppendorfer Weg, zwischen Eimsbütteler Chaussee und Falkenried, ist im vorliegenden Maßnahmenbereich eine zweispurige Bezirksstraße mit je einem Fahrstreifen pro Richtung. Zwischen der Fruchttallee und dem Falkenried ist die Straße als Bezirksstraße von gesamtstädtischer Bedeutung ausgewiesen. Der Maßnahmenbereich erstreckt sich entlang der Veloroute 13, welche ab Falkenried gen Süden abknickt. Entlang dieses Abschnitts von insgesamt 2.200 m Länge sind punktuell Verbesserungsmaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen.

Im Eppendorfer Weg gilt generell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Auf einem Großteil der Strecke sind abschnittsweise streckenbezogene Tempo-30-Regelungen ausgewiesen:

- Zwischen Eimsbütteler Chaussee und Fruchttallee: 30 Zone
- Zwischen Osterstr. und Goebenstr.: 30 km/h, Mo-Fr 6-19 h
- Zwischen Goebenstr. und Mansteinstraße.: 30 km/h, Mo-Fr 6-19 h
- Zwischen Conta Str. und Wrangelstr.: 30 km/h, Mo-Fr 6-19 h
- Zwischen Hoheluftchaussee und Neumünstersche Str.: 30 km/h

Der Eppendorfer Weg ist eine Wohnstraße mit überwiegend Einzelhandel- und kleingewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss. Einzig im Abschnitt Eichenstraße bis Mansteinstraße überwiegt der Anteil an anliegender Bebauung zu Wohnzecken.

3.2 Verkehrsbelastung

Im Rahmen der Grundlagenermittlung für die Hauptmaßnahme wurden bereits die Verkehrsmengen an den Knotenpunkten Fruchttallee, Weidenstieg, Osterstraße, Wrangelstraße, Hoheluftchaussee und Falkenried sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für Radfahrer und Fußgänger erhoben.

Die aktuellen Kfz-Verkehrsmengen für den Eppendorfer weg sind im Folgenden detailliert dargestellt (siehe Tabelle 1):

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw	SV-Anteil	Uhrzeit der Spitzestunde	Belastung zur Spitzestunde
Eppendorfer Weg - Nördlich Fruchttallee	22.06.2023	3.772	1,5 %	7:30 -8:30	327
Eppendorfer Weg - Südlich Fruchttallee	22.06.2023	2.460	1,1 %	7:30 -8:30	247
Eppendorfer Weg- Nördlich Weidenstieg	22.06.2023	3.727	1,2 %	16:30-17:30	315
Eppendorfer Weg- Südlich Weidenstieg	22.06.2023	3.828	1,2 %	16:30-17:30	327
Eppendorfer Weg- Nördlich Osterstraße	22.06.2023	3.351	1,1 %	16:30-17:30	285
Eppendorfer Weg- Südlich Osterstraße	22.06.2023	3.990	1,2%	16:30-17:30	358
Eppendorfer Weg- Westlich	22.06.2023	4.237	1,0%	17:45-18:45	383

Wrangelstraße					
Eppendorfer Weg- Östlich Wrangelstraße	22.06.2023	4.262	1,1 %	17:45-18:45	374
Eppendorfer Weg- Westlich Hoheluft- chaussee	22.06.2023	4.211	1,2 %	17:45-18:45	358
Eppendorfer Weg- Östlich Hoheluftchaus- see	22.06.2023	3.226	0,9 %	17:45-18:45	274
Eppendorfer Weg- Westlich Falkenried	22.06.2023	3.353	2,6%	17:30-18:30	285
Eppendorfer Weg- Östlich Falkenried	22.06.2023	2.494	2,8 %	17:30-18:30	226

Tabelle 1: Verkehrsbelastung Kfz Eppendorfer Weg

Die Anzahl der motorisierten Fahrzeuge im Eppendorfer Weg variiert zwischen 2.460 und 4.262 Kfz pro Tag, wobei der Anteil schwerer Fahrzeuge zwischen 0,9 % und 2,8 % liegt. Zwischen dem Knotenpunkt Hoheluftchaussee und Falkenried ist der Anteil des Schwerlastverkehrs mit 2,8 % am höchsten. Die Spitzenverkehrsmenge am Nachmittag liegt zwischen den Hauptstraßen Fruchttallee und Hoheluftchaussee zwischen 247 bis 358 Kfz pro Stunde. Im südlichen Bereich, südlich der Fruchttallee, gibt es morgens eine Spitze von 247 Kfz pro Stunde, während die Nachmittagsspitze im Norden östlich der Hoheluftchaussee bei 274 Kfz pro Stunde liegt.

Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr schwanken die Verkehrsmengen für den Radverkehr im Eppendorfer Weg im Bereich zwischen 1.482 und 3.494 Radfahrern pro Tag. Die Spitzenverkehrsmengen liegen zwischen 149 und 346 Radfahrern pro Stunde zwischen Fruchttallee und Falkenried. Siehe Tabelle 2.

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Radfahrer/24h	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Eppendorfer Weg - Nördlich Fruchttallee	22.06.2023	1.490	16.45 -17:45	149
Eppendorfer Weg - Südlich Fruchttallee	22.06.2023	1.482	16.45 -17:45	155
Eppendorfer Weg- Nördlich Weiden- stieg	22.06.2023	2.864	8:15-9:15	252
Eppendorfer Weg- Südlich Weidenstieg	22.06.2023	2.194	8:15-9:15	206
Eppendorfer Weg- Nördlich Osterstraße	22.06.2023	2.018	8:00 – 9:00	185
Eppendorfer Weg- Südlich Osterstraße	22.06.2023	2.343	8:00 – 9:00	205
Eppendorfer Weg- Westlich Wrangelstraße	22.06.2023	3.365	17:45-18:45	326
Eppendorfer Weg- Östlich Wrangel- straße	22.06.2023	3.494	17:45-18:45	346
Eppendorfer Weg- Westlich Hoheluft- chaussee	22.06.2023	2.612	17:00-18:00	291
Eppendorfer Weg-	22.06.2023	2.368	17:00-18:00	264

Östlich Hohe- luftchaussee				
Eppendorfer Weg- Westlich Falkenried	22.06.2023	2.741	17:30-18:30	308
Eppendorfer Weg- Östlich Falkenried	22.06.2023	2.364	17:30-18:30	258

Tabelle 2: Verkehrsbelastung Radfahrende Eppendorfer Weg

Bei Fußgängern zeigen sich die größten Unterschiede in den Verkehrszahlen. Während am Knoten Fruchttallee insgesamt täglich nur 2.250 Fußgänger alle Überwege rundum passieren, sind es am Knoten Hoheluftchaussee 13.190. Auch die Knoten in der Wrangelstraße und Osterstraße sind mit Werten um die 10.000 Fußgänger stark frequentiert. Die Verkehrszahlen von Fußgängern an den Knoten Weidenstieg und Falkenried sind mit knapp 4.000 bzw. 5.000 vergleichsweise etwas niedriger. Siehe Tabelle 3.

	FG-Querungen/24h	Datum der Erhebung	Fußgänger/24h
KP Fruchttallee/ Eppendorfer Weg	Eppendorfer Weg - Nördlich Fruchttallee	22.06.2023	420
	Eppendorfer Weg - Südlich Fruchttallee		340
	Fruchttallee - Westlich Eppendorfer Weg		550
	Fruchttallee – Östlich Eppendorfer Weg		940
KP Eppendorfer Weg/Weidenstieg	Eppendorfer Weg- Nördlich Weidenstieg	22.06.2023	1.440
	Eppendorfer Weg- Südlich Weidenstieg		440
	Weidenstieg- Westlich Eppendorfer Weg		1.210
	Weidenstieg – Östlich Eppendorfer Weg		820
KP Osterstraße/ Eppendorfer Weg	Eppendorfer Weg- Nördlich Osterstraße	22.06.2023	2.200
	Eppendorfer Weg- Südlich Osterstraße		3.310
	Osterstraße – Westlich Eppendorfer Weg		1.980
	Osterstraße – Östlich Eppendorfer Weg		1.860
KP Eppendorfer Weg/ Wrangel- straße	Eppendorfer Weg- Westlich Wrangelstraße	22.06.2023	1.540
	Eppendorfer Weg- Östlich Wrangelstraße		860
	Wangelstraße – Nördlich Eppendorfer Weg		2.580
	Wrangelstraße – Südlich Eppendorfer Weg		3.250
KP Hohe- luftchaussee/ Ep- pendorfer Weg	Eppendorfer Weg-Westlich Hoheluftchaus- see	22.06.2023	4.070
	Eppendorfer Weg- Östlich Hoheluftchaus- see		2.720
	Hoheluftchaussee – Nördlich Eppendorfer Weg		3.600
	Hoheluftchaussee – Südlich Eppendorfer Weg		2.800
KP Eppendorfer Weg/ Falkenried	Eppendorfer Weg- Westlich Falkenried	22.06.2023	1.010
	Eppendorfer Weg- Östlich Falkenried		770
	Falkenried – Nördlich Eppendorfer Weg		1.400
	Falkenried – Südlich Eppendorfer Weg		1.710

Tabelle 3: Verkehrsbelastung Fußgängerverkehr

Zudem erfolgte am Montag, den 11.09.2023 eine Fußgänger- und Radfahrerzählung Höhe Wehbers Park. Es querten innerhalb von 24h 624 Zufußgehende und 255 Radfahrende die Fahrbahn Eppendorfer Weg. Dies entspricht insgesamt rd. 900 Querenden Personen.

3.3 Unfallgeschehen

Hinsichtlich der Verkehrsunfälle [VU] im Planungsgebiet liegt eine Auswertung von 2020 bis 2022 vor. Insgesamt ereigneten sich in diesem Zeitraum 351 polizeilich registrierte Unfälle. Ein Todesfall ist nicht zu beklagen, jedoch 1 Schwerverletzter und 53 Leichtverletzte. An 52 Verkehrsunfällen waren Radfahrende beteiligt (14,8%). Als Unfallhäufungsstellen sind folgende Knotenpunkte hervorzuheben:

- Fruchttallee /Eppendorfer Weg, 34 VU, Längsverkehr und Abbiegeunfälle
- Eppendorfer Weg /Osterstraße, 17, sonstige und Längsverkehrsunfälle
- Eppendorfer Weg /Hoheluftchaussee, 33 VU, Längsverkehr und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle

Eine weitere Unfallhäufungsstelle ist der Bereich von Eppendorfer Weg 192 bis Eppendorfer Weg 198 (23 VU, sonstige und ruhender Verkehr).

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist geprägt von Wohnen in Mehrfamilienhäusern, in denen sich zum Teil in den Erdgeschossen Einzelhandel und Gastronomiebetriebe befinden. Zudem sind dort Praxis- und Büronutzungen sowie mehrere Kindertagesstätten und Kinderkrippen vorzufinden. Es befindet sich ein Supermarkt sowie ein Discounter zur Nahversorgung entlang des Planungsgebietes.

Eine Mehrheit der Gebäude verfügt über keine Pkw-Stellplätze auf dem Grundstück, sodass wenige Gehwegüberfahrten vorhanden sind.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Der Eppendorfer Weg, dessen Fahrbahn durchgehend in Asphaltbauweise befestigt ist, verfügt in der gesamten Straßenlänge über je zwei Fahrstreifen, die außerhalb von Knotenpunkten ohne Mittelmarkierung versehen ist. Die Gesamtbreite der Fahrbahn entspricht rd. 10,00 Meter. Einzig im Abschnitt zwischen Eimsbütteler Chaussee, bis Fruchttallee beträgt die Fahrgasse 4,80 bis 5,60 Meter, die beidseitig mit Längsparkständen in Großpflaster flankiert wird.

Die Gesamtbreiten des Straßenraumes weisen Längen von 15 bis 30 Metern aus, dementsprechend variieren die Nebenflächen des Eppendorfer Weges in Bezug auf die Dimensionierung und Zusammensetzung über 2.200 Meter erheblich.

Im Rahmen des Ad-hoc-Projektes sollen punktuelle Anpassungen im Straßenraum vorgenommen werden, um die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander sowie mit den Umfeldnutzungen zu verbessern. Daher wird auf eine genauere Darstellung der unterschiedlichen Straßenraumprofile im Bestand verzichtet und an dieser Stelle auf Kapitel 5 „Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante“ verwiesen.

3.6 Schadensbild

Der Straßenkörper ist streckenweise geprägt durch erste erkennbare Längs- und Netzrisse, die teilweise durch provisorische Ausbesserungen bereits geflickt wurden. Im Zuge der geplanten Ad-hoc Maßnahmen sind keine Instandhaltungsmaßnahmen geplant.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K587	Eimsbütteler Ch./ Eppendorfer Weg	VS-PLUS	Ja	Ja/Ja	nein

K135	Fruchtallee/ Eppendorfer Weg	OMTC	ja	Nein/Ja	nein
K487	FLSA Weidenstieg	COMTESS	ja	Nein/Ja	nein
K2	Osterstr./ Eppendorfer Weg	Festzeit	ja	Nein/Ja	nein
K512	Mansteinstr./ Eppendorfer Weg	OMTC	ja	Nein/Ja	nein
K1385	Wrangelstr. / Eppendorfer Weg	AF ohne Logik	nein	Nein/Ja	nein
K3	Hoheluftchaussee/ Eppendorfer Weg	OMTC	ja	Ja/Ja	Ja
K785	Falkenried/ Eppendorfer Weg	AF ohne Logik	nein	Nein/Ja	nein

Tabelle 4: Übersicht LSA

Weiterhin sind folgende nicht signalisierte Knotenpunkte vorhanden:

- Meißnerstraße/ Eppendorfer Weg
- Weidenstieg/ Eppendorfer Weg
- Von-der-Tann-Str./ Eppendorfer Weg
- Tegetthoffstraße/ Eppendorfer Weg
- Eichenstraße/ Eppendorfer Weg
- Goebenstraße/ Eppendorfer Weg (Kreisverkehr)
- Scheideweg/ Eppendorfer Weg
- Contastraße/ Eppendorfer Weg
- Gneisenaustraße/ Eppendorfer Weg
- Kottwitzstraße/ Eppendorfer Weg
- Roonstraße/ Eppendorfer Weg
- Moltkestraße/ Eppendorfer Weg
- Heider Straße/ Eppendorfer Weg
- Neumünstersche Straße/ Eppendorfer Weg

3.8 Wirtschaftsverkehr

Die Lade- und Liefertätigkeiten vorwiegend für den gastronomischen Bereich und Einzelhandel beidseitig entlang der Fahrbahn und im Bereich einzelner Zufahrten abgewickelt. Entlang des Eppendorfer Wegs sind insgesamt 5 Bereiche mit eingeschränktem Halteverbot beschildert, die als Ladezonen dienen. Einzige der Bereich zwischen Eichenstraße bis Mansteinstraße ist überwiegend eher von Wohnbebauung geprägt. Der Eppendorfer Weg ist nicht Teil des Großraum- und Schwertransportnetzes. Zudem befinden sich 2 Taxenstände Höhe Eppendorfer Weg 111 (5 Plätze) und Eppendorfer Weg 217 (3 Plätze).

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Im Eppendorfer Weg findet selbst kein Buslinienverkehr statt. Im Knoten Osterstr./Eppendorfer Weg kreuzt die Linie 4, im Knoten Mansteinstr./Eppendorfer Weg die Linie 181 und im Knoten Hoheluftchaussee/Eppendorfer Weg die Linien 5 und X35 das Planungsgebiet.

Auch sind im Eppendorfer Weg noch keine SWITCH-Station vorhanden. Fußläufig sind jedoch im unmittelbaren Umfeld die Stationen Wrangelstraße, Mansteinstraße, Eichenstraße/Bismarckstraße, Bismarckstraße, Henriettenweg, Eimsbütteler Chaussee und Christuskirche zu erreichen.

3.10 Radverkehr

Der betroffene Abschnitt des Eppendorfer Weges befindet sich insbesondere für den Radverkehr in einem stark verbesserungswürdigen Zustand. Die Qualität der Radverkehrsführung ist uneinheitlich und wird dem Velorouten-Standard und den derzeit geltenden Mindestanforderungen nicht gerecht. Im Planungsgebiet sind derzeit keine Radverkehrsanlagen vorhanden, der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt, obwohl hier nur abschnittsweise streckenbezogene Tempo-30-Regelungen gelten. Durch den überdurchschnittlich hohen Parkdruck im hochverdichteten Quartier kommt es im derzeitigen Zustand (Zweite-Reiher-Parker) immer wieder zu Konflikten mit ruhendem und fließendem Verkehr. Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind vereinzelt vorhanden jedoch für den tatsächlichen Bedarf unzureichend. Zudem gibt es 17 private Fahrradhäuschen entlang des Planungsgebiets. Diese 12 eckigen Rundbauten aus Holz und Stahl bieten Platz für je 12 Fahrräder. Zudem gibt es an den Kreuzungen zur Goebenstraße und Hoheluftchaussee insgesamt 2 Stadtraststationen.

3.11 Fußverkehr

Für den Fußverkehr stehen im betrachteten Bereich durchgehend beidseitige Gehwege zur Verfügung. Der betroffene Abschnitt des Eppendorfer Weges befindet sich insbesondere für den Fußverkehr in einem stark verbesserungswürdigen Zustand. Die Gehwegbreiten und Oberflächenbeschaffenheit für den Fußverkehr sind auf ganzer Länge uneinheitlich und werden den Mindestanforderungen an Barrierefreiheit nicht gerecht. Der hohe Parkdruck wirkt sich auch trotz der breiten Nebenflächen hinderlich auf den Fußverkehr aus, da eine konsequente Ausweisung von Parkständen fehlt und dadurch Einmündungsbereiche zugesperrt und Freiraum durch ungeordnetes Querparken in Anspruch genommen wird. Fehlende Querungshilfen für den Fußverkehr tragen zum stark verbesserungswürdigen Zustand bei. Der überdurchschnittlich hohe Anteil an ruhendem Verkehr ist ursächlich für die derzeit eingeschränkte Aufenthaltsqualität und schränkt die Möglichkeiten für alternative Nutzungen des öffentlichen Raumes stark ein.

3.12 Ruhender Verkehr

Die Situation auf dem insgesamt 2.200 Meter langen Abschnitt stellt sich entlang der Eppendorfer Weges als sehr komplex dar. Je nach Straßenquerschnitt, sind Parkstände auf dem Gehweg zum Längs-, Quer- oder Schrägparken angeordnet, sodass dort insgesamt 668 Kfz legal abgestellt werden können. Im gesamten Planungsgebiet besteht ein erheblicher Parkdruck.

Zur Abwicklung von Liefer- und Ladevorgängen sind entlang des Planungsabschnitts im Eppendorfer Weg fünf Bereiche mit eingeschränktem Halteverbot angeordnet.

Im gesamten Planungsraum sind 8 Parkplätze als Behindertenstellplätze ausgewiesen, Höhe Eppendorfer Weg 24, 71, 156, 204 und 232.

Als zeitlich begrenzte Elektroladeparkplätze sind insgesamt 8 Parkplätze ausgewiesen, Höhe Eppendorfer Weg 35, 88, 203, 235.

Alle Stellplätze befinden sich im Bewohnerparkgebiet „N 106 Hoheluft-Ost“, „E 308 Generalsviertel“, „E 309 Eppendorfer Weg“, „AE 102 Weidenallee“.

Eine Parkständerhebung aus September 2023 ergab, dass zu Spitzenzeiten die Parkstände zu 114% belegt sind. Diese Überbelegung kommt durch regelwidriges Parken in Zweiter Reihe auf der Fahrbahn zu Stande und stellt eine höhere Gefährdungslage für andere Verkehrsteilnehmer dar und sorgt u.U. für Verzögerungen im Rettungsfall. Außerdem werden die Einmündungsbereiche der anliegenden Wohnstraßen unzulässigerweise zugesperrt wodurch wichtige Sichtbeziehung stark eingeschränkt sind und das Unfallrisiko erhöht ist.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Im Planungsgebiet sind diverse Ausstattungselemente bzw. Straßenmöblierung vorhanden. Darunter Werbetafeln, Sitzbänke, Stadtrastationen, Litfaßsäulen, Uhrzeitanzeiger, ein Parklet, Fahrradabstellhäuschen, Sperrbügel sowie Poller. Es befinden sich zudem Unterflurmüllsammelstellen zur Entsorgung von Privatmüll und ein Depotcontainerstandort im Planungsgebiet.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Der Straßenzug ist durchgehend einseitig mit öffentlichen Beleuchtungsanlagen (Peitschenleuchten) ausgestattet.

3.15 Straßenbegleitgrün

Im Projektgebiet befinden sich insgesamt 228 Straßenbäume, die sich über den gesamten Straßenabschnitt im Allee Charakter beidseitig befinden. Nur der Abschnitt zwischen Eimsbütteler Chaussee und Fruchttallee weist kaum Straßenbäume auf. Prägende Baumarten sind Linde, Ahorn, Kastanie, Platane und vereinzelt auch Eichen.

3.16 Entwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt weitestgehend durch Dachprofile der Fahrbahn. Das anfallende Wasser in den Nebenflächen wird, soweit die Nebenanlagen am Fahrbahnrand liegen, der Straßenentwässerung zugeführt. Das Niederschlagswasser der öffentlichen Verkehrsanlagen erfolgt in die Mischwassersiegle der Hamburger Stadtentwässerung. Die Entwässerung wird im Zuge dieser Maßnahme nicht geändert.

3.17 Versorgungsleitungen

Eine Prüfung der vorhandenen Versorgungsleitungen wird aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht durchgeführt.

3.18 Ingenieurbauwerke

Im Planungsgebiet liegen keine Ingenieurbauwerke vor.

3.19 Grundwasser

Eine Prüfung des vorhandenen Grundwasserpegels wird aufgrund des geringen geplanten baulichen Eingriffs der Maßnahme nicht durchgeführt.

3.20 Denkmalschutz

In Planungsgebiet sind mehrere Denkmalschutzgebiete vorhanden. Der Bereich entlang des Henriettenweges ist insgesamt als flächenhaftes geschütztes Ensemble ausgewiesen.

In zahlreichen Nebenstraßen des sog. Generalviertels sind ebenfalls mehrere schützenswerte Ensembles festgesetzt. Die Nebenstraßen von Mansteinstraße bis Moltkestraße sind zusätzlich insgesamt als schützenswertes Milieugebiet deklariert.

3.21 Altlasten

Eine Prüfung der Altlastenbelastung wird aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht durchgeführt.

3.22 Kampfmittel

Es liegt eine Luftbildauswertung für den Bereich Eppendorfer Weg von 13.10.2023 vor (BIS/F046-23/07071_1). Zum Größten Teil besteht kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Die übrigen Flächen sind als allgemeine

Bombenblindgängerverdachtsflächen oder allgemeine Bombenblindgängerverdachtsflächen durch Trümmerflächen eingeordnet.



4 Variantenuntersuchung

Die in Kapitel 5 beschriebene Planung sieht an neuralgischen Punkten des Straßenraums Anpassungen vor, um die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen, die auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit einschließt, zu optimieren. Die dabei geplanten Entwurfselemente verändern den Straßenraum gegenüber dem Bestand nicht grundlegend, sodass eine Variantenuntersuchung entfallen kann.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Im Rahmen des Ad-hoc-Projektes sollen punktuelle Anpassungen im Straßenraum vorgenommen werden, um die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander sowie mit den Umfeldnutzungen zu verbessern. Dies schließt auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein.

Die Maßnahmen sehen einerseits vor, den Querungskomfort für den nichtmotorisierten Individualverkehr (nMIV) zu erhöhen. Hierzu werden Querungsanlagen in Form von Mittelinseln sowie Rotmarkierungen von bestehenden Radverkehrsfurten im Planungsgebiet umgesetzt. Andererseits werden durch Anlehnbügel die Qualität des Fahrradparkens verbessert. Zur Vergrößerung der Reichweite des Fußverkehrs, insbesondere von älteren Menschen, sind seniorengerechte Sitzbänke vorgesehen.

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Die Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie die Oberflächenbefestigung bleiben größtenteils unverändert.

In den Bereichen, in denen geplante Querungsanlagen vorgesehen sind, wird der Fahrbahnbereich zugunsten der Mittelinseln um 2,50 m in der Fahrbahnmitte reduziert. Die verbleibende Fahrstreifenbreite beträgt dabei unter Beibehaltung der Bestandsborde mindestens 3,68 m.

5.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Es ergeben sich keine wesentlichen Änderungen an den Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen.

An den folgenden KP sind Rotmarkierungen der bestehenden Radverkehrsfurten vorgesehen, um die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs gegenüber dem querenden Radverkehr zu erhöhen:

- K135 Fruchttallee/Eppendorfer Weg
- K2 Osterstr./Eppendorfer Weg (nur aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS))
- K3 Hoheluftchaussee/Eppendorfer Weg

5.3 Wirtschaftsverkehr

Es ergeben sich keine Änderungen für den Wirtschaftsverkehr.

5.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Es ergeben sich keine Änderungen für den ÖPNV oder für Sharing-Angebote.

5.5 Radverkehr

An den folgenden KP sind Rotmarkierungen der bestehenden Radverkehrsfurten vorgesehen, um die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs gegenüber dem querenden Radverkehr zu erhöhen:

- K135 Fruchttallee/Eppendorfer Weg
- K2 Osterstr./Eppendorfer Weg (nur aufgeweitete Radaufstellstreifen(ARAS))
- K3 Hoheluftchaussee/Eppendorfer Weg

Durch das zusätzliche Angebot von 163 Anlehnbügel im Eppendorfer Weg und zusätzlichen 6 Anlehnbügel in den angrenzenden Straßen wird die Qualität des Fahrradparkens im Planungsraum verbessert. Vier dieser Anlehnbügel sind explizit für das Abstellen von Lastenfahrrädern vorgesehen (vgl. Kapitel 5.7).

5.6 Fußverkehr

Zur Verbesserung des Querungskomforts für den Fußverkehr sind drei neue Mittelinseln vorgesehen. Diese werden mit einer Breite von 2,50 m auf der Fahrbahn innerhalb der bestehenden Straßenborde realisiert. Die Inselköpfe werden mit Klebeborden und dem Verkehrszeichen 222 versehen. Zudem erhalten die Mittelinseln entsprechende taktile Markierungen um die Barrierefreiheit zu unterstützen.

Eine Mittelinsel ist im Bereich Wehbers Park vorgesehen. Dadurch soll der Grünzug über die Straße gestärkt und der Querungsbedarf für die derzeit 900 Querungen/Tag unterstützt werden.

Im Bereich der Roonstraße und Moltkestraße wird jeweils eine Mittelinsel eingerichtet. Es ist, aufgrund der im unmittelbaren Bereich befindlichen KiTa's, von einem regelhaften Queren von schutzbedürftigen Zu Fuß Gehenden auszugehen. Die Mittelinseln sollen daher die Querungssituation wesentlich verbessern.

Zur Vergrößerung der Reichweite des Fußverkehrs sind entlang des Eppendorfer Wegs 11 seniorengerechte Sitzbänke vorgesehen. Die Abstände der Sitzbänke wurden so gewählt, dass insbesondere Senioren, Gehbehinderte und Kleinkinder mit ihrer Begleitung regelmäßig vor Kreuzungsbereichen einen Ruheplatz vorfinden. Die Sitzbänke befinden sich dabei in folgenden Bereichen:

- Ecke Von-der-Tann-Straße, 1 Sitzbank
- Ecke Henriettenweg, 1 Sitzbank
- Ecke Goebenstraße (Ost), 2 Sitzbänke
- Ecke Mansteinstraße, 1 Sitzbank
- Ecke Gneisenaustraße, 1 Sitzbank
- Ecke Kottwitzstraße, 1 Sitzbank
- Ecke Wrangelstraße (West), 1 Sitzbank
- In Höhe Eppendorfer Weg 194, 1 Sitzbank
- In Höhe Eppendorfer Weg 223, 1 Sitzbank
- Ecke Falkenried, 1 Sitzbank

5.7 Ruhender Verkehr

Zugunsten der punktuellen Maßnahmen für den nMIV entfallen 55 Kfz-Parkstände entlang des Eppendorfer Weges (siehe Tabelle 5).

Für den Radverkehr stehen im Eppendorfer Weg durch 163 zusätzliche Anlehnbügel insgesamt 316 im Planungsraum zur Verfügung, was 632 Abstellmöglichkeiten bedeutet (siehe Tabelle 6). Vier dieser Anlehnbügel sind dabei speziell für Lastenräder vorgesehen

	Bestand	Ausführungs- variante	Gesamtbilanz
Parkstände	668	-55	613
Eimsbütteler Chaussee – Fruchtallee (AE102 Weidenallee)	56	-4	52
Fruchtallee – Osterstraße (E309 Eppendorfer Weg)	127	-15	112
Osterstraße – Mansteinstraße	197	-6	191

(E309 Eppendorfer Weg)			
Mansteinstraße – Hohe- luftchaussee (E308 Generalsviertel)	209	-27	182
Hoheluftchaussee – Falken- ried (N106 Hoheluft-Ost)	79	-3	76

Tabelle 5: Parkraumbilanz, Kfz-Verkehr, Bereich Eppendorfer Weg

	Bestand	Ausführungs- variante	Gesamtbilanz
Anlehnbügel (inkl. Lasten- fahrradbügel)	153	+163	316
Eimsbütteler Chaussee – Fruchtallee AE102 Weidenallee)	39	+8	47
Fruchtallee – Osterstraße (E309 Eppendorfer Weg)	57	+52	109
Osterstraße – Mansteinstraße (E309 Eppendorfer Weg)	24	+20	44
Mansteinstraße – Hohe- luftchaussee (E308 Generalsviertel)	31	+73	104
Hoheluftchaussee – Falken- ried (N106 Hoheluft-Ost)	2	+10	12

Tabelle 6: Bilanz Anlehnbügel, Radverkehr, Bereich Eppendorfer Weg

Zusätzlich zu den 163 Fahrradbügeln im Eppendorfer Weg werden im Knotenpunkt Eppendorfer Weg/Goebenstraße S weitere 4 Anlehnbügel und in der Osterstraße 2 weitere Anlehnbügel eingebaut. Dafür entfallen zusätzlich 2 Parkplätze in der Goebenstraße.

5.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Zur Vergrößerung der Reichweite des Fußverkehrs sind entlang des Eppendorfer Wegs 11 Sitzbänke vorgesehen (vgl. Kapitel 5.6).

Weitere Änderungen ergeben sich hinsichtlich der Straßenausstattung und Straßenmöblierung erfolgen nicht.

5.9 Öffentliche Beleuchtung

Im Zuge der Einrichtung der neuen Mittelinsel Höhe Moltkestraße muss ein Mast der Öffentlichen Beleuchtung rund 2m in Richtung Westen verschoben werden.

5.10 Straßenbegleitgrün

Es ergeben sich keine Änderungen hinsichtlich des Straßenbegleitgrüns.

5.11 Entwässerung

Es ergeben sich keine Änderungen hinsichtlich der Entwässerung.

5.12 Versorgungsleitungen

Es ergeben sich keine Änderungen hinsichtlich der Versorgungsleitungen.

5.13 Ingenieurbauwerke

Es ergeben sich keine Änderungen hinsichtlich der Ingenieurbauwerke.

5.14 Baustoffe

Es werden Standardmaterialien gemäß Restra Hamburg verwendet.

Die Markierung erfolgt in Heißplastik. Die taktilen Leitelemente werden aus Kaltplastik hergestellt

Die Inselköpfe der Fahrbahnteiler werden mittels Klebeborden aufgebracht und mit Gussasphalt verfüllt.

Fahrradbügel und Poller sind aus feuerverzinktem Stahl nach DIN EN ISO 1461 gefertigt.

Die Sitzbänke werden als seniorengerechtes Modell Typ Luise mit beidseitigen Armlehnen ausgeführt.

5.15 Feuerwehr

Es ergeben sich keine für die Anleiterbarkeit der Gebäude ausschlaggebenden Änderungen.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb wurde im Rahmen der Ad-hoc Maßnahmen nicht in Betracht gezogen, da es sich um bestandnahe Anpassungen im Straßenzug handelt.

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.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es handelt sich um eine Ad-hoc Maßnahme, die vorgelagert zum Großprojekt VR13 Eppendorfer Weg PSP 13-12599 erfolgt.

Im Umfeld der Maßnahme sind zahlreiche Maßnahmen des Bezirks Eimsbüttel (Osterstraße, Mansteinstraße, Kottwitzstraße und Wrangelstraße) sowie Leitungsplanungen (Fernwärme, Hamburg Wasser) geplant.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Im Rahmen Umsetzung der hier geplanten der Ad-hoc Maßnahmen im Eppendorfer Weg werden keine negativen Auswirkungen auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld erwartet.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Im Rahmen Umsetzung der hier geplanten der Ad-hoc Maßnahmen im Eppendorfer Weg werden keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft 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 konsumtiven Mittel werden Sonstigen Maßnahmen zugeordnet und stehen in der Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken zur Verfügung.
Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Die Umsetzung der hier geplanten Ad-hoc Maßnahmen ist für Ende 2024/Anfang 2025 vorgesehen. Die Maßnahmen werden punktuell umgesetzt.

7 Sonstiges

Die geplanten Ad-hoc Maßnahmen Eppendorfer Weg wurden in Kerngebietsausschuss Eimsbüttel am 26.02.2024 und im Regionalausschuss Eppendorf - Winterhude am 03.04.2024 vorgestellt.

Für das Großprojekt Eppendorfer Weg steht eine Projektinformationsseite des LSBG zur Verfügung (<https://lsbg.hamburg.de/baumaassnahmen-und-planungen/eppendorfer-weg>). Hier können weitergehende Informationen zum Großprojekt und den Ad-hoc Maßnahmen eingesehen werden.