

# Straßenverkehrstechnische Planung

Kenntnisnahmeschlussverschickung

Fuß- und Radverkehr

PSP: 13475

Ad-hoc Maßnahme in der Lenhartzstraße



**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 .....	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz .....	4
3.2	Verkehrsbelastung.....	5
3.3	Unfallgeschehen.....	9
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung.....	10
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	10
3.6	Schadensbild .....	11
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	12
3.8	Wirtschaftsverkehr .....	12
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote.....	12
3.10	Radverkehr .....	12
3.11	Fußverkehr .....	13
3.12	Ruhender Verkehr .....	13
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	14
3.14	Öffentliche Beleuchtung .....	14
3.15	Straßenbegleitgrün .....	14
3.16	Entwässerung.....	14
3.17	Versorgungsleitungen.....	14
3.18	Ingenieurbauwerke .....	14
3.19	Grundwasser .....	14
3.20	Denkmalschutz .....	14
3.21	Altlasten .....	14
3.22	Kampfmittel.....	15
4	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	15
4.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	15
4.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	16
4.3	Wirtschaftsverkehr.....	17
4.4	ÖPNV und Sharing Angebote.....	17
4.5	Radverkehr .....	17
4.6	Fußverkehr .....	17

4.7	Ruhender Verkehr .....	18
4.8	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	18
4.9	Öffentliche Beleuchtung .....	18
4.10	Straßenbegleitgrün .....	19
4.11	Entwässerung .....	19
4.12	Versorgungsleitungen.....	19
4.13	Ingenieurbauwerke .....	19
4.14	Baustoffe.....	19
4.15	Feuerwehr.....	20
5	Umsetzung der Planung .....	20
5.1	Grunderwerb.....	20
5.2	Auswirkungen durch das Projekt .....	20
5.2.1	Immissionen.....	20
5.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	20
5.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld .....	20
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	20
5.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel .....	20
5.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung .....	21

## 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. Im Zuge dieses Projekts wird geprüft, welche Verbesserungen für den Radverkehr in der Lenhartzstraße durch Maßnahmen, die keines großen baulichen Aufwand bedürfen, erzielt werden können.

Die Straße „Lenhartzstraße“ ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße zwischen den Knotenpunkten Tarpenbekstraße/ Breitenfelder Straße (K 932) und Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße (K1061). Sie liegt im Bezirk Hamburg-Nord im Stadtteil Eppendorf, angrenzend an den Stadtteil Hoheluft-Ost.

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 Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße beidseitig Radfahrstreifen eingerichtet werden (siehe Abbildung 1).

Zudem wurde im nördlichen Abschnitt der Hauptverkehrsstraße Eppendorfer Baum geprüft, ob auch hier im Rahmen der Maßnahme Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind. Aufgrund der Rahmenbedingungen stellte sich heraus, dass Anpassungen am vorhandenen Straßenmobiliar voraussichtlich bereits zu Verbesserungen der Situation beitragen und im Rahmen der Maßnahme abgewickelt werden können. Ziel ist es, die Nutzbarkeit des bestehenden Radwegs zu verbessern, um die Konflikte mit dem Fußverkehr zu verringern.



**Abbildung 1:** Planungsbereich Ad-hoc Maßnahme Lenhartzstraße [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 Maßnahmen ist, bessere Voraussetzungen für attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Die Einrichtung von leistungsfähigen Radverkehrsanlagen in der Lenhartzstraße soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren deutlich zu steigern und dadurch die Ziele des Senats zu erreichen.

## **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.

## **1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien**

Die Stadt Hamburg hat sich im Koalitionsvertrag 2020 zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs am wegebezogenen Modal Split innerhalb des laufenden Jahrzehnts auf 25 bis 30 Prozent zu steigern. Die Förderung des Radverkehrs wird hierbei als effektives, klimafreundliches und kostengünstiges Mittel gesehen, um die Verkehrswende in Hamburg umzusetzen.

## **2 Planungsrechtliche Grundlagen**

Planungsrechtliche Grundlagen für die vorliegende Planung sind

- der Bebauungsplan Hoheluft-Ost 5 / Eppendorf 16 (1969)
- der Baustufenplan Eppendorf (1955)

Die Baumaßnahme wird innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien durchgeführt.

## **3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage**

### **3.1 Lage und Funktion im Straßennetz**

Die Straße Lenhartzstraße ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung und einer Gesamtlänge von ca. 550m. Entlang der gesamten Straße gilt durchgehend Tempo 50.

Sie kreuzt an ihrem nördlichen Ende die Schottmüllerstraße und Breitenfelder Straße, die beide Teil der Bundesstraße 5 sind und schließt an die Bundesstraße 433, die Tarpenbekstraße, als direkte Fortsetzung in nördlicher Richtung an.

Am südlichen Ende der Lenhartzstraße geht diese in den Eppendorfer Baum über, wobei diese Verbindung von der Eppendorfer Landstraße sowie dem Lehmweg gekreuzt wird. Der Eppendorfer Baum ist ebenfalls eine vierspurige Hauptverkehrsstraße mit jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung. Auch hier gilt durchgehend Tempo 50. Zusätzlich befindet sich an diesem Knotenpunkt noch eine Einmündung der Curschmannstraße.

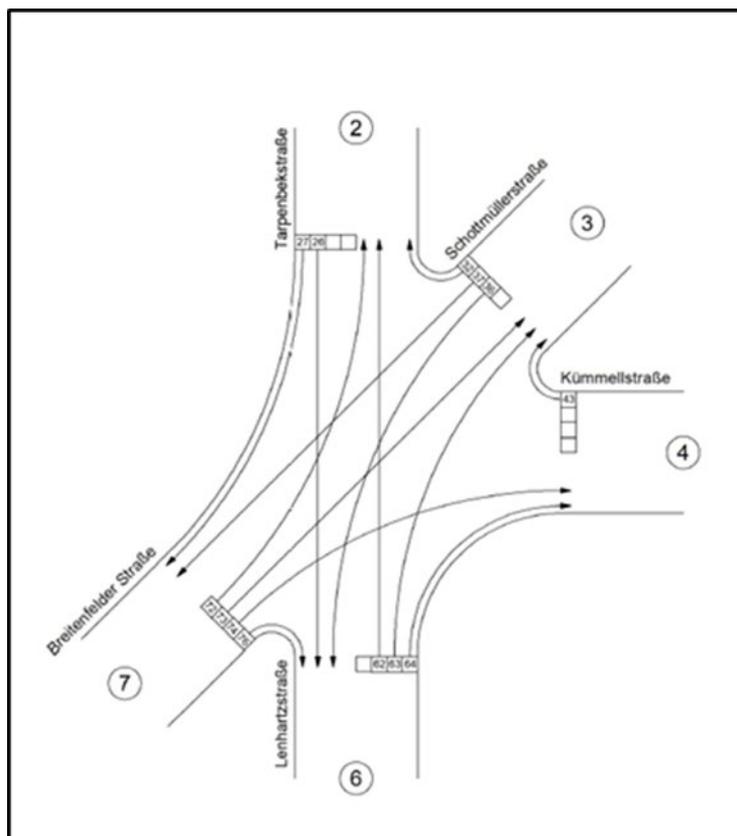
Zwischen den beiden Knotenpunkten am südlichen und nördlichen Ende der Lenhartzstraße befindet sich im Verlauf der Lenhartzstraße ein sechsarmiger Knotenpunkt. Dieser Knotenpunkt verbindet die Haynstraße, die Robert-Koch-Straße sowie den Hans-Much-Weg mit der Lenhartzstraße.

### 3.2 Verkehrsbelastung

Im Zuge der Maßnahme wurden die Verkehrsmengen der Knotenpunkte Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße (K 932), Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058) und Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße (K1061) erhoben. Die ermittelten Werte wurden genutzt, um zu prüfen, ob die Leistungsfähigkeit der Lenhartzstraße sowie der angrenzenden Knotenpunkte auch nach der Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen weitergegeben ist.

Die neu erhobenen Verkehrsmengen (Zählung am 24.08.2022) sowie die bereits vorliegenden Verkehrsdaten (Erhebungen aus dem Jahr 2010 für K 932 und aus dem Jahr 2015 für K 1061) 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 2010 (siehe Abbildung 3) sowie das Jahr 2022 (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 2010 eine Querschnittsbelastung von rd. 30.250 Kfz/13h auf, für die Schottmüllerstraße rd. 10.910 Kfz/13h, für die Kümmelstraße rd. 2.120 Kfz/13h, für die Lenhartzstraße rd. 17.300 Kfz/13h sowie für die Breitenfelder Straße rd. 25.430 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt jeweils zwischen 1,4 % und 2,4 % (siehe Abbildung 3)

GESAMTBELASTUNG 06:00 bis 19:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH	2	3	4	6	7	Summe
2 Tarpenbekstraße	0	0	0	8098	7168	15266
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	1.6	2.6	2.1
3 Schottmüllerstraße	225	109	0	492	3861	4687
LKW-Anteil (%)	5.8	0.0	0.0	2.2	1.6	1.8
4 Kümmelstraße	0	620	0	0	0	620
LKW-Anteil (%)	0.0	1.8	0.0	0.0	0.0	1.8
6 Lenhartzstraße	7187	435	406	0	0	8028
LKW-Anteil (%)	1.6	3.0	1.5	0.0	0.0	1.6
7 Breitenfelder Straße	7568	5054	1090	686	0	14398
LKW-Anteil (%)	2.7	2.6	1.2	2.8	0.0	2.5
Summe	14980	6218	1496	9276	11029	42999
LKW-Anteil (%)	2.2	2.5	1.3	1.7	2.2	2.1
QUERSCHNITT Summe	30246	10905	2116	17304	25427	
LKW-Anteil (%)	2.1	2.2	1.4	1.7	2.4	

**Abbildung 3:** Gesamtbelastung K932 Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“ (Jahr 2010)

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 Kümmelstraße 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 % (siehe Abbildung 4).

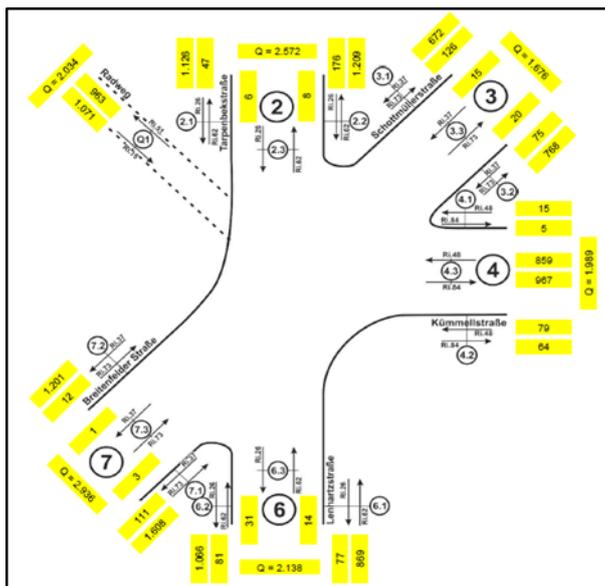
In der Erhebung im Jahr 2022 wurden im nördlichen Teil der Lenhartzstraße ein um rund 49 % geringeres Kfz-Verkehrsaufkommen als im Jahr 2010 gemessen.

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 Kümmelstraße	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	

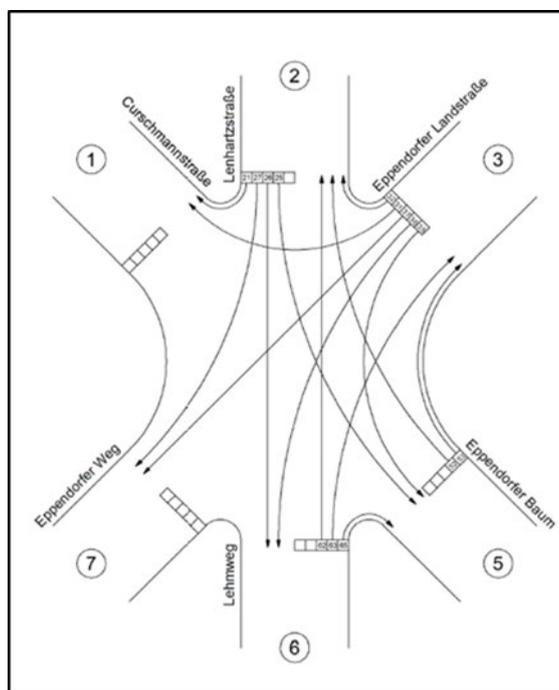
**Abbildung 4:** Gesamtbelastung K932 Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“ (Jahr 2022)

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 Kümmelstraße rd. 1.990 Räder/13h, für die Lenhartzstraße rd. 2.140 Räder/13h sowie für die Breitenfelder Straße 2.940 Räder/13h (siehe Abbildung 5). Wie aus der unten dargestellten Abbildung ersichtlich wird, fahren in der Lenhartzstraße 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 Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße K 1061** (siehe Abbildung 6) sind jeweils Verkehrsstärken für den MIV im Zeitraum zwischen 06:00 Uhr und 19:00 Uhr für das Jahr 2015 (siehe Abbildung 7) sowie das Jahr 2022 (siehe Abbildung 8) dargestellt. Für die Verkehrsmengen des Radverkehrs bildet die Zählung aus dem Jahr 2022 die Datengrundlage.



**Abbildung 6:** Knotenpunktgeometrie Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße (K1061)

Für die Curschmannstraße weist die Zählung aus dem Jahr 2015 eine Querschnittsbelastung von rd. 530 Kfz/13h auf, für die Lenhartzstraße rd. 16.130 Kfz/13h, für die Eppendorfer Landstraße rd. 6.760 Kfz/13h, für den Eppendorfer Baum rd. 13.810 Kfz/13h, für den Lehmweg rd. 7.050 Kfz/13h sowie für den Eppendorfer Weg rd. 1.503 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt jeweils zwischen 0,7 % und 3,3 % (siehe Abbildung 7).

GESAMTBELASTUNG 06:00 bis 19:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH	1	2	3	5	6	7	Summe
1 Curschmannstraße	0	0	0	0	0	0	0
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2 Lenhartzstraße	184	0	0	6190	2284	772	9430
LKW-Anteil (%)	0.5	0.0	0.0	1.9	1.2	3.6	1.8
3 Eppendorfer Landstraße	344	83	0	1391	1070	731	3619
LKW-Anteil (%)	0.9	0.0	0.0	10.3	2.7	1.8	5.2
5 Eppendorfer Baum	0	4686	1458	0	0	0	6144
LKW-Anteil (%)	0.0	2.2	10.4	0.0	0.0	0.0	4.2
6 Lehmweg	0	1928	1683	85	0	0	3696
LKW-Anteil (%)	0.0	1.3	1.2	0.0	0.0	0.0	1.2
7 Eppendorfer Weg	0	0	0	0	0	0	0
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Summe	528	6697	3141	7666	3354	1503	22889
LKW-Anteil (%)	0.8	2.0	5.5	3.4	1.7	2.7	2.9
QUERSCHNITT Summe	528	16127	6760	13810	7050	1503	
LKW-Anteil (%)	0.8	1.9	5.3	3.7	1.4	2.7	

Abbildung 7: Gesamtbelastung K1061 Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“ (Jahr 2015)

Für die Curschmannstraße weist die Zählung aus 2022 eine Querschnittsbelastung von rd. 830 Kfz/13h auf, für die Lenhartzstraße rd. 10.180 Kfz/13h, für die Eppendorfer Landstraße rd. 6.520 Kfz/13h, für den Eppendorfer Baum rd. 9.660 Kfz/13h, für den Lehmweg rd. 5.470 Kfz/13h sowie für den Eppendorfer Weg rd. 960 Kfz/13h. Der LKW-Anteil liegt jeweils zwischen 0,7 % und 3,3 % (siehe Abbildung 8).

In der Erhebung im Jahr 2022 wurde im südlichen Teil der Lenhartzstraße ein um rund 37 % geringeres Kfz-Verkehrsaufkommen als im Jahr 2015 gemessen.

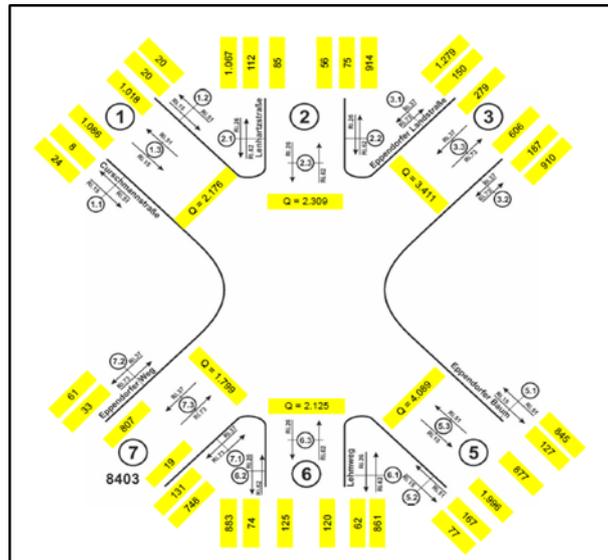
GESAMTBELASTUNG 06:00 bis 19:00 UHR IN KFZ

VON \ NACH	1	2	3	5	6	7	Summe
1 Curschmannstraße	0	0	0	0	0	0	0
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2 Lenhartzstraße	242	0	5	3947	1626	344	6164
LKW-Anteil (%)	1.7	0.0	0.0	1.9	1.1	2.3	1.7
3 Eppendorfer Landstraße	571	33	0	1370	1135	550	3659
LKW-Anteil (%)	0.2	0.0	0.0	6.9	1.2	1.8	3.3
5 Eppendorfer Baum	0	2791	1489	0	0	0	4280
LKW-Anteil (%)	0.0	2.0	6.2	0.0	0.0	0.0	3.5
6 Lehmweg	21	1190	1371	61	0	63	2706
LKW-Anteil (%)	4.8	1.3	1.1	3.3	0.0	0.0	1.2
7 Eppendorfer Weg	0	0	0	0	0	0	0
LKW-Anteil (%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Summe	834	4014	2865	5378	2761	957	16809
LKW-Anteil (%)	0.7	1.8	3.8	3.2	1.2	1.9	2.4
QUERSCHNITT Summe	834	10178	6524	9658	5467	957	
LKW-Anteil (%)	0.7	1.7	3.5	3.3	1.2	1.9	

Abbildung 8: Gesamtbelastung K1061 Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Kfz“ (Jahr 2022)

Das Radverkehrsaufkommen, das am 24.08.2022 an diesen Knotenpunkt gezählt wurde, beträgt für die Curschmannstraße rd. 2.180 Räder/13h auf, für die Lenhartzstraße rd. 2.310 Räder/13h, für die Eppendorfer Landstraße rd. 3.410 Räder/13h, für den Eppendorfer Baum rd. 4.090 Räder/13h, für den Lehmweg rd. 2.130 Räder/13h sowie für den Eppendorfer Weg rd. 1.800 Räder/13h.

Wie aus Abbildung 9 Abbildung 9 ersichtlich wird, fahren die meisten Radfahrenden auf den Nebenflächen und nur sehr wenige nutzen die Fahrbahn.



**Abbildung 9:** Gesamtbelastung K1061 Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr „Rad“ (Jahr 2022)

Vergleicht man die Verkehrszahlen an beiden Knotenpunkten (K1061 und K932) aus den Jahren 2010 bzw. 2015 mit den Werten aus dem Jahr 2022, so wird deutlich, dass die Verkehrsmengen bei der Zählung im Jahr 2022 deutlich geringer sind. So liegt das Gesamtverkehrsaufkommen (in Summe) in diesem Zeitraum je nach Knotenpunkt um 27-35% unter dem Aufkommen von 2010 bzw. 2015. Für die Leistungsfähigkeitsprüfung der neu einzurichtenden Radfahrstreifen sind vor allem die Verkehrsmengen im Querschnitt Lenhartzstraße von vorrangiger Bedeutung. Hier ist der Rückgang der Verkehrsmenge (Gesamtbelastung von 6:00 Uhr – 19:00 Uhr) mit 37-49% nochmals deutlich höher als der Rückgang der Gesamtverkehrsmenge am Knotenpunkt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Großteil des Rückgangs auf eine Baustelle in der Tarpenbekstraße/Lokstedter Straße zurückzuführen ist, die im Zeitraum der Erhebung im Jahr 2022 stattfand. Die Baustelle führte dazu, dass in der Tarpenbekstraße die Anzahl der Fahrstreifen in nördliche und südliche Fahrtrichtung von zwei auf einen reduziert wurden. Es kann daher angenommen werden, dass es zu einer großflächigen Verkehrsverlagerung im Zuge dieser knapp ein Jahr lang andauernden Baustelle kam.

Nichtsdestotrotz ist davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen an diesem Knotenpunkt und speziell die Querschnittsbelastung der Lenhartzstraße 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

Von der Verkehrsdirektion wurden für den Zeitraum vom 01.01.2019 bis 31.12.2021 Unfalldaten zur Verfügung gestellt. Die Unfalldaten beschränkten sich hierbei auf die drei Knotenpunkte entlang der Lenhartzstraße.

Es lässt sich festhalten, dass der überplante Straßenzug generell keine Unfallhäufungsstellen aufweist. So wurden am Knotenpunkt Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058) in diesem Zeitraum nur zwei Unfälle von/mit Fußgänger\*innen dokumentiert, jedoch kein Unfall mit Radfahrenden.

Lediglich der Knotenpunkt Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße (K 932) am nördlichen Ende der Lenhartzstraße ist als Unfallschwerpunkt bekannt. Der Knotenpunkt Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße (K 1016) kann bezüglich der Unfallproblematik als unauffällig betrachtet werden. Beide sind nicht Teil dieser Maßnahme.

**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. In unmittelbarer Nähe in der Robert-Koch-Straße ist eine Grundschule vorzufinden. Einige der Gebäude verfügen über eigene Pkw-Stellplätze auf dem Grundstück, sodass eine erhebliche Anzahl von Gehwegüberfahrten vorhanden ist.

**3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung**

Die Lenhartzstraße, 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.

Die Nebenflächen der Lenhartzstraße variieren in Bezug auf die Dimensionierung und Zusammensetzung. Daher wird zur genaueren Darstellung der unterschiedlichen Straßenraumprofile die Straße in drei Abschnitte unterteilt, deren Straßenraumabmessungen sich ähnlich sind. Innerhalb der einzelnen Abschnitte variiert die Breite der Nebenflächen unter anderem aufgrund nicht parallel verlaufender Grundstücksgrenzen leicht, weshalb die Abmessungen als charakteristische Durchschnittswerte anzusehen sind. In Abbildung 10 bis Abbildung 12 werden die Straßenraumprofile jeweils von West nach Ost aus Blickrichtung Nord dargestellt.

Die Lenhartzstraße wird in die folgenden drei Abschnitte unterteilt und dargestellt:

- Südlicher Abschnitt: Von KP Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße (K 1061) bis KP Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058)
- Mittlerer Abschnitt: Straßenraum im Bereich des KP Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058)
- Nördlicher Abschnitt: Von KP Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058) bis KP Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße (K 932)

Südlicher Abschnitt:

Der Straßenraum im südlichen Abschnitt hat eine durchschnittliche Breite von 25,70m und ist in Abbildung 10 dargestellt. Links und rechts der Fahrbahn sind überwiegend mit Großpflaster befestigte Längsparkstände eingerichtet, vereinzelt sind Bäume vorhanden, die in einer Achse mit den Parkständen angelegt wurden. Zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Radweg ist ein ca. 0,50m breiter Sicherheitsstreifen mittels Betonplatten hergestellt. An den Sicherheitstrennstreifen schließen in der Nebenfläche ein mit rotem Kleinpflaster befestigter Radweg sowie ein mit Betonplatten befestigter Gehweg an.

Gehweg	Radweg	Grün/ Parken	Fahrbahn	Grün/ Parken	Radweg	Gehweg
2,00 m	1,00 m	3,20 m	13,00 m	3,20 m	1,00 m	2,30 m
Breite des Straßenraums = 25,70 m						

*Abbildung 10: Aufteilung und Abmessung des Straßenquerschnitts im südlichen Abschnitt (Bestand)*

Mittlerer Abschnitt:

Abbildung 11 zeigt den Querschnitt zwischen den beiden Nebenfahrbahnen im Bereich des sechsarmigen Knotenpunkts Lenhartzstraße/Haynstraße. Der Rad- und Fußverkehr wird mit einem Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr auf der Nebenfläche geführt. Die Radwege sind jeweils mit rotem

Kleinpflaster befestigt, die Gehwege mit Betonplatten. Auf der östlichen Seite der Lenhartzstraße trennt ein schmaler Grünstreifen mit Baumbestand den Geh- und Radweg. Angrenzend an die Gehwege befinden sich jeweils Parkflächen, die von der Nebenfahrbahn erschlossen werden.

Gehweg	Radweg	Si. Abstand	Fahrbahn	Si. Abstand	Radweg	Grün	Gehweg
2,00 m	1,00 m	1,15 m	13,00 m	0,75 m	2,00 m	1,65 m	2,00 m
Breite des Straßenraums = 23,55 m							

*Abbildung 11: Aufteilung und Abmessung des Straßenquerschnitts im mittleren Abschnitt (Bestand)*

**Nördlicher Abschnitt:**

Der Straßenraum im nördlichen Abschnitt (siehe Abbildung 12) hat eine durchschnittliche Breite von rd. 30,25m. Der Querschnitt ähnelt dem des südlichen Abschnitts. Hier befindet sich allerdings auf der westlichen Seite ein kleiner Grünstreifen, der den Rad- und Gehweg voneinander trennt. Zudem ist der Gehweg am Fahrbahnrand in östlicher Richtung mit einer Breite 4,0 m deutlich großzügiger dimensioniert. Wie im südlichen Abschnitt sind links und rechts der Fahrbahn Längsparkstände eingerichtet, vereinzelt sind Bäume vorhanden, die die Parkstände unterbrechen. Zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Radweg ist ein ca. 0,50m breiter, mit Betonplatten befestigter Sicherheitsstreifen angelegt.

Gehweg	Grün	Radweg	Grün/ Parken	Fahrbahn	Grün/ Parken	Radweg	Gehweg
2,50 m	1,70 m	1,15 m	3,15 m	13,00 m	3,50 m	1,25 m	4,00 m
Breite des Straßenraums = 30,25 m							

*Abbildung 12: Aufteilung und Abmessung des Straßenquerschnitts im nördlichen Abschnitt (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. Fünfzehn Trummen sowie zwei Schächte im Bereich der geplanten Radfahrstreifen weisen augenscheinliche Mängel auf. Häufig ist hier die angrenzende Asphaltdeckschicht bzw. das angrenzende Pflaster beschädigt, zudem sind sieben dieser Trummen in der Höhe leicht abgesackt.

Die Fahrbahndeckschicht ist zudem an einer Stelle im Bereich des zukünftigen Radfahrstreifens zwischen KP Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße und KP Lenhartzstraße/Haynstraße beschädigt.

### 3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die in Tabelle 1 gezeigten lichtsignalgeregelten Knotenpunkte.

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/ Bordabsenkung	Busbevorrechtigung*
K1016	Lenhartzstraße / Eppendorfer Landstraße	Verkehrsabhängig	Ja	Nein/Ja	Nein
K1058	Lenhartzstraße / Haynstraße	Verkehrsabhängig	Ja	Nein/Ja	Nein
K932	Tarpenbekstraße / Breitenfelder Straße	Verkehrsabhängig	Ja	Nein/Ja	Nein
* Es wird kein ÖPNV durch die Lenhartzstraße geführt					

*Tabelle 1: Übersicht Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen*

Unsignalisierte Knotenpunkte gibt es im Verlauf der Lenhartzstraße nicht.

### 3.8 Wirtschaftsverkehr

Die Lenhartzstraße ist fast ausschließlich von Wohnbebauung geprägt. Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Wirtschaftsverkehrs (u.a. Güterwirtschaftsverkehr, Dienstleistungsverkehr, Nutz- oder Geschäftsverkehr, Personenwirtschaftsverkehr) ist sehr gering.

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

### 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 Lenhartzstraße. In unmittelbarer Nähe zur Lenhartzstraße besteht allerdings mit den Bushaltestellen Haynstraße und Julius-Reincke-Stieg sowie der U-Bahn-Station Eppendorfer Baum eine Anbindung an den ÖPNV.

Im Planungsgebiet sind keine Sharing Angebote vorhanden. Im direkten Umfeld liegen im Eppendorfer Weg sowie in der Kümmelstraße StadtRAD Stationen, zudem befinden sich hvv switch Punkte am Hegestieg sowie der Husumer 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. Die Radwege sind mit rotem Betonpflaster 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 Lenhartzstraße verbindet unter anderem die belebten und von viel Gewerbe und Einzelhandel gekennzeichneten Straßen Eppendorfer Baum und Eppendorfer Weg mit den nördlich gelegenen Wohnquartieren in einem fahrrad-affinen Stadtteil. Diese Verbindung entlang der Lenhartzstraße ist für den Radverkehr von Bedeutung, was auch die relativ großen Radverkehrsmengen (siehe Abbildung 5 und Abbildung 9) aufzeigen.

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 zum Teil jedoch nicht den gemäß Regelwerken empfohlenen Mindestbreiten von 2,65m (inklusive Sicherheitsraum).

Da der Radverkehr ebenfalls in der Nebenfläche geführt wird (vgl. Abschnitt 3.10.), kommt es abschnittsweise häufig zu Konflikten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, wenn die empfohlenen Mindestbreiten der Verkehrsflächen unterschritten 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.

### **3.12 Ruhender Verkehr**

Die Lenhartzstraße verfügt auf der gesamten Straßenlänge über 63 Parkstände. Diese sind als je ca. 2,50 m breite Längsparkstreifen in Pflasterbauweise (Großpflaster) beidseitig der Fahrbahn angeordnet. Die Schrägparkstände in den Nebenfahrbahnen des Knotens Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058) wurden in der Stellplatzbilanz nicht berücksichtigt.

Der Eppendorfer Baum verfügt zwischen dem Knoten Eppendorfer Baum/Hegestraße und dem Knoten Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße über weitere 20 Parkstände, davon zwei Ladestationen für E-Fahrzeuge. Zusätzlich befindet sich in diesem Bereich eine 22m lange Ladezone, die erst nach den Ladenöffnungszeiten als Parkmöglichkeit für den Kfz-Verkehr genutzt werden darf. Außerdem befindet sich hier ein weiterer Parkstand, der werktags von 8-18 Uhr ausschließlich für Krankenfahrzeuge reserviert ist.

Der Planungsraum unterliegt einer Bewirtschaftung des Parkraumes mit zwei Anwohnerparkgebieten. Die Parkstände im nördlichen Teil des Eppendorfer Baums sowie die Parkstände im südlichen Teil der Lenhartzstraße sind der Bewohnerparkzone N106 - Hoheluft Ost zugeordnet. Der nördliche Teil der Lenhartzstraße befindet sich in der Bewohnerparkzone N107 - Kellinghusenstraße.

Im gesamten Verlauf der Lenhartzstraße sowie im Planungsbereich des Eppendorfer Baums 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 Absperelementen aus Bügeln und Pfosten. Es sind drei Parkautomaten zur Bewirtschaftung des Parkraums vorhanden.

### **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 45 Straßenbestandsbäume verschiedenster Stamm-/ und Kronendurchmesser sowie unterschiedlicher Baumarten.

Drei dieser Bäume wurden erst kürzlich gepflanzt. So wurden im vergangenen Jahr eine Eberesche sowie im aktuellen Jahr 2023 zwei Spitzahorn in den westlichen Nebenflächen der Lenhartzstraße gepflanzt.

### **3.16 Entwässerung**

Die Entwässerung der Straße erfolgt über ein Dachprofil abwechselnd mit einem einseitigen Gefälle über Rinnen und Trummen in ein Mischwassersiel.

Fünfzehn Trummen sowie zwei Schächte im Bereich der geplanten Radfahrstreifen weisen augenscheinliche Mängel auf. Häufig ist hier die angrenzende Asphaltdeckschicht bzw. das angrenzende Pflaster beschädigt, zudem sind sieben dieser Trummen in der Höhe leicht abgesackt.

### **3.17 Versorgungsleitungen**

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

### **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**

Im südlichen Bereich entlang der Lenhartzstraße sowie im Eppendorfer Baum befinden einzelne geschützte Baudenkmäler. Zusätzlich befinden sich nördlich des Knotenpunkts Lenhartzstraße/Haynstraße mehrere zusammenhängende Gebäudekomplexe als geschütztes Ensemble mit Baudenkmälern unter Denkmalschutz.

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**

Eine Prüfung der Altlastenbelastung ist aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht erforderlich.

### 3.22 Kampfmittel

Eine Prüfung der Kampfmittelbelastung ist aufgrund des geringen geplanten Umbaus nicht erforderlich.

## 4 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

### 4.1 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 400m wird der Radverkehr zukünftig auf einem 2,75m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Zu den Längsparkständen wird der Radfahrstreifen mit einem 0,50m breiten Sicherheitstrennstreifen abgegrenzt. Im Bereich des Knoten Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058) verbreitert sich der Radfahrstreifen auf 3,25m, da hier der Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr entfällt, da kein ruhender Verkehr angrenzt.

Der MIV wird zukünftig auf einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung geführt. Dies betrifft den Straßenzug der Lenhartzstraße zwischen den Knotenpunkten Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße (K 1016) und Breitenfelder Straße/Tarpenbekstraße (K 932).

Um die neue Aufteilung des Straßenraums näher dazustellen, wird auf die in Kapitel 3.5 eingeführten Einteilung der Lenhartzstraße in drei Abschnitte zurückgegriffen. Die hier dargestellten Straßenquerschnitte beziehen sich auf den Bereich, in denen der Radverkehr auf den neu eingerichteten Radfahrstreifen geführt wird.

- Südlicher Abschnitt: Von KP Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße (K 1061) bis KP Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058)
- Mittlerer Abschnitt: Straßenraum im Bereich des KP Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058)
- Nördlicher Abschnitt: Von KP Lenhartzstraße/Haynstraße (K 1058) bis KP Tarpenbekstraße/Breitenfelder Straße (K 932)

#### Südlicher Abschnitt:

In diesem Abschnitt werden die Radwege in der Nebenfläche zurückgebaut, sodass die Gehwege größere Breiten erhalten und den Regelwerken entsprechen.

Gehweg	Grün/ Parken	Si. Abstand	Radfahr- streifen	Fahrbahn für Kfz	Radfahr- streifen	Si. Abstand	Grün/ Parken	Gehweg
3,00 m	3,20 m	0,50m	2,75m	6,50 m	2,75 m	0,50m	3,20 m	3,30 m
Breite des Straßenraums = 25,70 m								

*Abbildung 13: Aufteilung und Abmessung des Straßenquerschnitts im südlichen Abschnitt (Vorzugsvariante)*

#### Mittlerer Abschnitt:

Auch in diesem Abschnitt wird der Radweg zurückgebaut. In den westlichen Nebenflächen werden die Flächen zukünftig Teil des Gehweges. In den östlichen Nebenflächen werden die neuen Flächen zur Erweiterung des Grünstreifens um 2,00m genutzt. Die neu entstehenden Grünflächen werden mit Wildblumensaat angelegt.

Gehweg	Si. Abstand	Radfahr- streifen	Fahrbahn für Kfz	Radfahr- streifen	Si. Abstand	Grün	Gehweg
3,00 m	1,15 m	3,25 m	6,50 m	3,25 m	0,75 m	3,65 m	2,00 m
Breite des Straßenraums = 23,55 m							

*Abbildung 14: Aufteilung und Abmessung des Straßenquerschnitts im mittleren Abschnitt (Vorzugsvariante)*

Nördlicher Abschnitt:

Im nördlichen Abschnitt wird der Radweg in der Nebenfläche ebenso zurückgebaut. In den westlichen Nebenflächen wird in den Bereichen, in denen sich bereits ein Grünstreifen mit Baumbestand befindet, die Flächen des Radwegs entsiegelt und zu Grünfläche umgewandelt. Die anderen Bereiche, in denen der Radweg zurückgebaut wird, werden genutzt, um den Gehweg maßgeblich zu verbreitern. Zum Teil werden auch Radabstellmöglichkeiten auf den neu gewonnen Flächen geschaffen. Dies gilt ebenso für die östlichen Nebenflächen.

Gehweg	Grün	Grün/ Parken	Si. Abstand	Radfahr- streifen	Fahrbahn für Kfz	Radfahr- streifen	Si. Abstand	Grün/ Parken	Gehweg
2,50 m	2,85 m	3,15 m	0,50 m	3,25 m	6,50 m	3,25 m	0,50 m	3,50 m	5,25 m
Breite des Straßenraums = 30,25 m									

*Abbildung 15: Aufteilung und Abmessung des Straßenquerschnitts im südlichen Abschnitt (Vorzugsvariante)*

**4.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Im Rahmen der Ad-hoc-Maßnahmen ist aus verschiedenen Gründen kein Umbau der Knotenpunkte sowie der Lichtsignalanlagen möglich. Die Radfahrstreifen werden in ausreichendem Abstand vor bzw. nach den beiden großen Knotenpunkten Tarpenbekstraße/ Breitenfelder Straße sowie Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße auf- bzw. abgeleitet.

Um die Leistungsfähigkeit der beiden Knotenpunkte durch die Fahrstreifenreduktion nicht negativ zu beeinträchtigen, wurde unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen sowie der bestehenden Signalprogramme der LSA die erforderliche Länge des 2-streifigen Bereichs im Nachlauf des Knotenpunkts sowie die Verflechtungslängen bei der vorgesehenen Fahrstreifenreduktion von zwei auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung ermittelt. Die Leistungsfähigkeitsberechnung hat hierbei für den Knotenpunkt Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße den Abstand von mindestens 72m und für den Knotenpunkt Breitenfelder Straße/Tarpenbekstraße den Abstand von mindestens 93m von der jeweiligen LSA bis zur Fahrstreifenreduktion im Nachlauf des Knotenpunkts ergeben. Diese Werte wurden bei der Verortung der Ableitung aus der Nebenfläche auf die Fahrbahn jeweils berücksichtigt und überschritten. So beträgt der Abstand vom Ende des Knotenpunkts bis zum Beginn des Radfahrstreifens für den KP Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße 78m (Mindestabstand 72m) und für den KP Breitenfelder Straße/Tarpenbekstraße 118m (Mindestabstand 93m).

Zudem werden die beiden Radfahrstreifen über den signalisierten Knotenpunkt Lenhartzstraße/Haynstraße geführt. Am Knotenpunkt selbst werden bis auf Markierungsarbeiten keine weiteren Änderungen vorgenommen. Alle bisher möglichen Abbiegevorgänge bleiben bestehen, für den Kfz-Verkehr ist die Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben. Für den Radverkehr werden am Knotenpunkt zudem Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen vorgesehen. Der Radverkehr, der indirekt links abbiegt, wird gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisiert. Weiterhin werden die Konfliktflächen zwischen dem Kfz- und dem Radverkehr rot markiert. Weitere Anpassungen im Zuge der Maßnahme sind nicht vorgesehen.

Der Knotenpunkt Lenhartzstraße/Haynstraße ist außerdem Teil des Programms „Roll Out Kooperative Systeme“, kurz „ROKS“, in dem Lichtsignalanlagen Grundinstand gesetzt und zudem mit zukunftsorientierter Hardware (sog. „road-side units“) ausgestattet werden. Im Zuge dieses Programms wird es infrastrukturell keine Änderung der Knotenpunktgeometrie geben. Es ist jedoch vorgesehen, die Haltelinie für den Radverkehr am Knotenpunkt vorzuziehen, um die Sichtbarkeit von wartenden Radfahrenden zu erhöhen. Weitere kleine Anpassungen wie das Versetzen von einzelnen Masten und die Anbringung von akustischen Signalen sind vorgesehen. Das Programm „ROKS“, dessen Umsetzungszeitraum noch nicht feststeht, hat daher keinerlei Einflüsse auf die Ad-hoc Maßnahme.

#### **4.3 Wirtschaftsverkehr**

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

#### **4.4 ÖPNV und Sharing Angebote**

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

#### **4.5 Radverkehr**

Der Radverkehr wird auf einer Länge von 400m zwischen den Knotenpunkten Lenhartzstraße/Eppendorfer Landstraße und Breitenfelder Straße/Tarpenbekstraße auf überwiegend 2,75m breiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Hierfür wird je Richtung ein Fahrstreifen für den MIV entfallen. Da sich am rechten Rand der Radfahrstreifen die Trummen befinden, werden einzelne, beschädigte Trummen wieder in Stand gesetzt. Häufig ist hier die angrenzende Asphaltdeckschicht durch Absackungen der Trummen beschädigt. Sofern erforderlich, werden die Trummen im Zuge der Maßnahme reguliert, um eine sichere und komfortable Nutzung der Radverkehrsanlage zu gewährleisten.

Die Auf- und Ableitungen auf die Fahrbahn sind so gestaltet, dass gute Sichtbeziehungen sowie eine komfortable und sichere Befahrbarkeit gewährleistet sind. Klebebordinseln schützen bei den Ableitungen des Radverkehrs auf die Fahrbahn die Radfahrenden. Zusätzlich werden in den Knotenpunkts- und Einmündungsbereichen die Radfahrstreifen rot gefärbt.

Am Knotenpunkt Lenhartzstraße/Haynstraße werden zudem Fahrradaufstellflächen eingerichtet, wodurch indirektes Linksabbiegen aus der Lenhartzstraße in die Nebenstraßen ermöglicht wird. Die Radfahrenden werden hierbei zusammen mit dem Fußverkehr signalisiert, wodurch die LSA nicht angepasst werden muss.

Die Radwege in den Nebenflächen, die nun aufgrund der neuen Radfahrstreifen nicht mehr benötigt werden, werden zurückgebaut und überwiegend in Gehwegflächen umgewandelt. Im Bereich des Knotenpunkts Lenhartzstraße/Haynstraße wird der Radweg im westlichen Bereich des Knotenpunkts durch eine Erweiterung der bestehenden Grünfläche ersetzt werden.

#### **4.6 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.

Besonders am Eppendorfer Baum an der südlichen Planungsgrenze werden die vorhandenen Breiten des Radweges durch an Schutzbügeln abgestellte Fahrräder maßgeblich eingeschränkt. Es ist zu beobachten, dass Radfahrende auf den Gehweg ausweichen, was potentiell zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führen kann. Darüber hinaus ist dort auch Außengastronomie vorhanden, wodurch die nutzbare Breite der Gehwege verringert wird. Im Zuge der Planung werden hier die Schutzbügel durch Poller ersetzt, wodurch dort keine Räder mehr abgestellt werden. Zur Schaffung von

ausreichend Radabstellmöglichkeiten entfallen dort zwei Parkstände, um zehn Radabstellbügel mit Doppelaufstellung vorzusehen.

#### 4.7 Ruhender Verkehr

Wie bereits in Kapitel 3.10 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 38 Fahrradbügel mit Doppelaufstellung sowie zwei Lastenradstellplätze aufgestellt.

Entlang der Lenhartzstraße werden diese unter anderem im Bereich der Ableitungen des Radverkehrs aufgestellt. Zusätzlich werden Radabstellmöglichkeiten auf den Vorsprüngen zwischen den Längsparkständen sowie an weiteren geeigneten Orten geschaffen.

Darüber hinaus entfallen im Eppendorfer Baum zwei Kfz-Parkstände, um zehn Fahrradbügel mit Doppelaufstellung vorzusehen. In Tabelle 2 wird der neu geordnete Parkraum im Planungsgebiet bilanziert.

	<b>Bestand</b>	<b>Ausführungsvariante</b>	<b>Bilanz</b>
<b>Parkstände</b>	<b>83</b>	<b>74</b>	<b>-9</b>
Lenhartzstraße	63	56	-7
Eppendorfer Baum	20	18	-2
<b>Fahrradbügel (mit Doppelaufstellung)</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>+38</b>
Lenhartzstraße	0	28	+28
Eppendorfer Baum	0	10	+10
<b>Lastenradbügel</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>+2</b>
Lenhartzstraße	0	2	+2
Eppendorfer Baum	0	0	0

*Tabelle 2: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante*

#### 4.8 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Dem festgestellten Bedarf an Fahrradbügeln wird durch Ergänzung von 38 Fahrradbügeln entsprochen, 28 in der Lenhartzstraße und zehn im Eppendorfer Baum. Teilweise müssen hierfür Parkstände entfallen.

Zudem werden aus Gründen der Verkehrssicherheit am Eppendorfer Baum sowie am südlichen Ende der Lenhartzstraße Schutzbügel entfernt und durch Poller ersetzt.

#### 4.9 Öffentliche Beleuchtung

Die bestehende öffentliche Beleuchtung bleibt unverändert.

#### 4.10 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. Hierbei werden sowohl Saatgutmischungen als auch Rasensaat eingebracht.

<b>Straße</b>	<b>Bestand</b>	<b>Neupflanzungen</b>	<b>Fällungen</b>	<b>Bilanz</b>
Lenhartzstraße	43	0	0	0
Eppendorfer Baum	2	0	0	0
<b>Σ</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

*Tabelle 3: Baumbilanz Ausführungsvariante*

#### 4.11 Entwässerung

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

Es wird lediglich die beschädigte Asphaltdeckschicht bzw. das beschädigte Pflaster im direkten Umfeld der Trummen/Schächte im Bereich des zukünftigen Radfahrstreifens in der Lenhartzstraße repariert bzw. einzelne Trummen reguliert.

#### 4.12 Versorgungsleitungen

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

#### 4.13 Ingenieurbauwerke

Keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

#### 4.14 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. Zudem werden die Ableitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mit Klebebordinseln geschützt, um den Radverkehr sicher auf die Fahrbahn zu leiten. Diese Klebebordeinseln werden zusätzlich mit Gussasphalt ausgefüllt.

Zusätzlich werden die Radfahrstreifen in den Einmündungs- und Knotenpunktbereichen sowie die Radaufstellflächen an den Knotenpunkten flächig rot eingefärbt.

Die zurückgebauten Bereiche der Radwege, die zu Gehwegflächen umgebaut werden, werden mit Betonplatten (50x50cm) befestigt. Die Gehwegüberfahrten zu den Grundstücken werden in der Regel mit Wabensteinpflaster hergestellt. Lediglich an einer Gehwegüberfahrt wird Großpflaster verwendet, da die umliegenden Bereiche der Gehwegüberfahrt bereits in Großpflaster hergestellt wurden.

Die am Fahrbahnrand im Bereich der neuen Radfahrstreifen liegenden, beschädigten Trummen/Schächte werden wieder in Stand gesetzt. Hierbei wird die Asphaltdeckschicht bzw. das Pflaster im direkten Umfeld entfernt und der Bereich um die Trummen/Schächte neu hergestellt. Bei Absackungen der Trummen werden diese zudem mittels neuer Ausgleichsringe in der Höhe reguliert.

Die Einfassung der Fahrbahn ist mit Bordsteinen aus Beton vorgesehen.

Die Vorsprünge zwischen den Längsparkständen werden baulich vergrößert und bis an den Fahrbahnrand vorgezogen. Hierbei werden die Hochborde versetzt und die Flächen mit Kleinpflaster befestigt.

Soweit möglich werden vorhandene Baustoffe wiederverwendet.

Zur Erweiterung der Grünflächen und Baumscheiben wird neuer Oberboden verwendet. Auf der erweiterten Grünfläche am Knotenpunkt Lenhartzstraße/Haynstraße wird eine Blühwiese hergestellt, an den erweiterten Baumscheiben wird Rasensaat angesät.

#### **4.15 Feuerwehr**

Im Rahmen der Maßnahme werden keine für die Anleiterbarkeit der Gebäude ausschlaggebenden Änderungen vorgenommen. An den beiden Ableitungen der Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn sind jeweils zehn Meter lange, mit Klebenden eingefasste Schutzinseln vorgesehen, die die Fahrbahn punktuell einengen. Auf diesen Inseln sind keine Verkehrszeichen vorgesehen. Die Einengungen durch die Schutzinseln stellen jedoch keine Gefahr für die Anleiterbarkeit der Feuerwehr da, da vor und hinter den Schutzinseln weiterhin ausreichend Fläche zum Anleitern besteht.

## **5 Umsetzung der Planung**

### **5.1 Grunderwerb**

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

### **5.2 Auswirkungen durch das Projekt**

#### **5.2.1 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.

#### **5.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Es sind keine Voraus- und Folgemaßnahmen erforderlich.

#### **5.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld**

Im Zuge der Planung wurde die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen 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.

### **5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Es sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

### **5.4 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.

### **5.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung**

Der Umsetzungszeitraum ist für das erste Quartal 2024 vorgesehen. Die Bauzeit wird derzeit auf ca. 11 Wochen geschätzt.

---

Verfasst	LSBG, S2	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum		Datum	
Unterschrift		Unterschrift	

---