



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

Teilbaumaßnahme: Veloroute 2 - Sillemstraße von Hellkamp bis Sartoriusstraße

Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung der Verkehrsplanung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	3
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines	3
2.2	Verkehrsbelastung	4
2.3	Vorhandene Querschnitte / Knotenpunkte	4
2.4	Fuß- und Radverkehr	5
2.5	Ruhender Verkehr	5
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	6
2.7	Straßenbegleitgrün	6
2.8	Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung	6
2.9	Versorgungsleitungen	6
2.10	Entwässerung	7
2.11	Baugrund	7
2.12	Kampfmittel	7
2.13	Straßenmöblierung	7
2.14	Online-Beteiligung	7
3	Geplanter Zustand	8
3.1	Variantenuntersuchung	8
3.2	Planungsansatz	9
3.3	Verkehrsbelastung	10
3.4	Geplante Querschnitte / Knotenpunkte	10
3.5	Fuß- und Radverkehr	11
3.6	Ruhender Verkehr	11
3.7	ÖPNV	13
3.8	Oberflächenentwässerung	13
3.9	Straßenbegleitgrün	14
3.10	Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung	14
3.11	Straßenmöblierung	15
3.12	Barrierefreiheit	15
3.13	Anleiterbarkeit Feuerwehr	15
3.14	Versorgungsleitungen	15
3.15	Baugrund	16
3.16	Lärmschutz	16
4	Planungsrechtliche Grundlagen	16

5	Umsetzung der Planung	16
5.1	Grunderwerb	16
5.2	Kosten und Finanzierung	16
5.3	Entwurfs- und Baudienststelle	17
5.4	Realisierungstermin	17

1 Anlass der Planung

Zur Förderung des Radverkehrs in Hamburg ist der Ausbau der Velorouten ein wesentliches Element, welches in der Vereinbarung Bündnis für den Radverkehr (vom 23.06.2016) als eines der Ziele festgelegt wurde. Die Sillemstraße ist Teil der Veloroute 2 und soll daher im Abschnitt zwischen Hellkamp und Sartoriusstraße radverkehrsfreundlich umgestaltet werden. Grund hierfür ist, dass die Sillemstraße durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in die Kategorie "Weiterer Bedarf" eingestuft wurde.

Die Sillemstraße weist mehrere Defizite auf. Durch die unterschiedlichen Parksituationen (schräg, längs und quer) und die „Wildparker“ entsteht durch den Kfz-Verkehr ein sehr ungeordnetes Bild innerhalb der Fahrbahn. Zudem sind die Gehwege sehr untermaßig und werden zusätzlich durch den tlw. hineinragenden ruhenden Verkehr (Kfz und Fahrräder) und durch die Wurzelaufhebungen der Straßenbäume in ihrer Nutzung stark eingeschränkt. In einem Teilabschnitt besteht zudem die Fahrbahnbefestigung aus Großpflaster (Schlackesteine), welches einen schlechten Fahrkomfort für den Radverkehr aufweist.

Ziel dieser Maßnahme ist, den genannten Abschnitt der Veloroute 2 unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Funktionalität, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit zu verbessern, so dass die Akzeptanz und die Nutzungsrate des Radverkehrs gesteigert werden.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die folgende Abbildung zeigt die Lage des Planungsabschnittes im Straßennetz.



Abb. 1: Übersichtskarte (Quelle: www.geo-online.de)

Die Bezirksstraße Sillemstraße liegt im Zuständigkeitsbereich des Bezirksamtes Eimsbüttel sowie im gleichnamigen Stadtteil. Die Sillemstraße befindet sich innerhalb einer Tempo 30-Zone (VZ 274.1; Wohngebiet) und kann als Erschließungsstraße charakterisiert werden. Sie verläuft zwischen dem Langenfelder Damm und dem Heußweg und ist in Richtung Schwenckestraße für den Kfz-Verkehr als Sackgasse mit einer Wendeanlage ausgebildet.

Der Planungsabschnitt der Sillemstraße hat eine Länge von rund 400 m und verläuft parallel zwischen dem Langenfelder Damm bzw. Lappenbergsallee und der Osterstraße bzw. Muggenkampstraße. Die einmündenden Straßen werden in den Knotenpunktbereichen mit betrachtet.

Die Veloroute 2 verbindet das Hamburger Stadtzentrum (südöstlich der Binnenalster) mit dem Stadtteil Eidelstedt und verläuft dabei durch die weiteren Stadtteile Hamburg-Altstadt, Neustadt, St. Pauli, Sternschanze, Eimsbüttel und Stellingen.

Die Sillemstraße wird im betrachteten Abschnitt beidseitig durch 4 bis 6-geschossige Wohngebäude geprägt, in denen sich vereinzelt in den Erdgeschoßeinheiten Gastronomie (Restaurants, Bars) und Gewerbe (Apotheke, Friseur, Galerie, Boutique etc.) befindet, sowie durch den alten beidseitigen Straßenbaumbestand. Vereinzelt befindet sich weitere Bebauung in Hinterhöfen mit Wohn- und Gewerbeeinheiten, die über Tordurchfahrten der Haus-Nr. 48/50, 74 und 84 mit der Sillemstraße verbunden sind. Gegenüber den Haus-Nr. 69 bis 75 befindet sich der Spielplatz Sillemstraße. Darüber hinaus befinden sich im näheren Umfeld die Apostelkirche, mehrere Kitas, der Wochenmarkt Grundstraße sowie der Unna-Park im Südosten.

2.2 Verkehrsbelastung

Eine Verkehrszählung vom 12.04.2017 weist für die Sillemstraße, in dem Abschnitt zwischen dem Langenfelder Damm und der Sartoriusstraße, in dem Zeitraum von 6 bis 19 Uhr eine Verkehrsbelastung von rd. 800 Kfz (Schwerverkehrsanteil ca. 1,4 %) auf. Zusätzlich wurden in diesem Zeitraum rd. 110 Radfahrende erfasst.

Eine zusätzliche Verkehrserhebung des Kfz- und Radverkehrs ist für Mitte Mai 2021 vorgesehen, bei der auch der ruhende Verkehr (Kfz und Rad) erfasst werden soll.

2.3 Vorhandene Querschnitte / Knotenpunkte

Derzeit ist eine Fahrbahn aus Asphalt bzw. Pflaster im Zweirichtungsverkehr vorhanden. Beidseitig befinden sich Parkstände (Gehwegparken, Quer und Parken am Fahrbahnrand) sowie mit Betonplatten befestigte Gehwege. Der Radverkehr wird innerhalb der Tempo 30-Zone gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die Fahrbahn ist rund 10,0 m breit und wird durch Hochborde aus Granit eingefasst.

Beidseitig sind Gehwegüberfahrten vorhanden, die mit unterschiedlichen Materialien befestigt wurden.

Der Querschnitt zwischen der Sartoriusstraße und der Methfesselstraße ist wie folgt aufgeteilt (mit der Straßenseite der geraden Haus-Nrn. beginnend):

Gehweg (Betonplatten) inkl. Sicherheitstrennstreifen	ca. 1,50 m
Baumscheiben / Gehwegparken Quer (Oberboden, Grand, Asphalt)	ca. 1,90 m
Gehwegparken Quer (Asphalt) inkl. Schmalstrich	ca. 2,30 m
Fahrbahn (Asphalt)	ca. 5,50 m
Gehwegparken Quer (Asphalt) inkl. Schmalstrich	ca. 2,20 m
Baumscheiben / Gehwegparken Quer (Oberboden, Grand, Asphalt)	ca. 2,00 m
<u>Gehweg (Betonplatten) inkl. Sicherheitstrennstreifen</u>	<u>ca. 1,50 m</u>
Gesamt	rd. 16,90 m

Der Querschnitt zwischen der Methfesselstraße und der Straße Hellkamp teilt sich wie folgt auf (mit der Straßenseite der geraden Haus-Nrn. beginnend):

Gehweg (Betonplatten) inkl. Sicherheitstrennstreifen	ca. 1,50 m
Baumscheiben / Gehwegparken Quer (Oberboden, Grand, Asphalt)	ca. 2,00 m
Gehwegparken Quer (Pflaster)	ca. 2,50 m
Fahrbahn (Pflaster)	ca. 5,50 m
Längsparken am Fahrbahnrand (Pflaster)	ca. 2,00 m
Baumscheiben / Grünstreifen (Oberboden, Grand, Pflaster)	ca. 2,00 m
<u>Gehweg (Betonplatten)</u>	<u>ca. 1,50 m</u>
Gesamt	rd. 17,00 m

2.4 Fuß- und Radverkehr

Der Fußverkehr nutzt die beidseitigen, befestigten Gehwege (Betonplatten) in den Nebenflächen. Der Radverkehr im Mischprinzip die Fahrbahn (Asphalt und Schlackesteine), die sich innerhalb einer Tempo 30-Zone befindet.

2.5 Ruhender Verkehr

Beidseitig befinden sich in der Sillemstraße sowie in den angrenzenden Straßen Parkstände (quer zur Fahrbahn) die durch entsprechende Beschilderung als Gehwegparken (VZ 315) angeordnet sind. In einem Teilabschnitt kann ohne eine entsprechende Beschilderung direkt längs am Fahrbahnrand geparkt werden. Vor der Haus-Nr. 79 befinden sich drei Längsparkstände, die für den hvv switch reserviert sind.

Es bestehen aufgrund der dichten und teilweise sehr alten Wohnbebauung nur wenig Stellplatzmöglichkeiten auf Privatgrund, was zu einem hohen Parkdruck in dem Quartier führt. Lediglich die Bereiche der Gehwegüberfahrten zu den vereinzelt Garagen und den Hinterhöfen werden freigehalten.

In unmittelbarer Nähe stehen den Anwohnern/innen eine Quartiersgarage (Tiefgarage mit 96 Stellplätzen), die über die Methfesselstraße Haus-Nr. 28 angefahren werden kann, sowie ein Quartiersparkplatz (139 Stellplätze), der sich auf dem Marktplatz der Grundstraße befindet, kostenpflichtig zur Verfügung.

Zudem besteht ein hoher Radparkbedarf aufgrund der vorher genannten Bebauung, wodurch Konflikte zwischen den „wild“ abgestellten Fahrrädern und den zu Fußgehenden entstehen können. Die „wild“ an z.B. Baumschutzbügeln oder Zäunen geparkten Fahrräder führen sehr häufig zu Einschränkungen des Verkehrsraumes der zu Fußgehenden.

Im Planungsabschnitt befinden sich im öffentlichen Grund insgesamt drei Fahrradhäuschen (Sillemstraße Haus-Nr. 64 und 86 sowie Methfesselstraße Haus-Nr. 38, genehmigt durch das Bezirksamt), die jedoch nur privat genutzt werden können sowie 23 öffentliche Fahrradanhänger.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Sillemstraße wird nicht von Linienbussen befahren.

2.7 Straßenbegleitgrün

Im Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Sillemstraße / Sartoriusstraße und Sillemstraße / Hellkamp ist Straßenbaumbestand vorhanden. Die Straßenbäume sind beidseitig zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg in Baumscheiben angeordnet. Es handelt sich dabei größtenteils um bis zu 60 Jahre alte Linden und vereinzelt um Platanen (bis 45 Jahre alt) sowie im Knoten Sartoriusstraße um Ahorne (bis 70 Jahre alt).

In dem Knotenpunkt Sillemstraße / Methfesselstraße befinden sich zwei kleinere Grünflächen, die durch Gehwegflächen eingefasst werden und teilweise im Rahmen von Grünpatenschaften gepflegt werden.

2.8 Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung

Die öffentliche Beleuchtung ist in Form von Auslegermasten in der Sillemstraße, zwischen Sartoriusstraße und Methfesselstraße, in der nordöstlichen Nebenflächen in einem 30 m-Abstand verortet. Zwischen der Methfesselstraße und der Straße Hellkamp befinden sich die Auslegermasten in der südwestlichen Nebenfläche.

An der Ecke Sartoriusstraße vor der Sillemstraße 81 befindet sich eine kaum noch lesbare Beschilderung der Veloroute. Am Beleuchtungsmast vor der Sillemstraße 88 ist ebenfalls ein Schild zur Veloroute vorhanden.

2.9 Versorgungsleitungen

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Im Bereich der Fahrbahn verläuft ein Mischwassersiel von Hamburg Wasser.

Eine Leitungsanfrage ist durchgeführt worden. Im Zuge dieser Straßenbaumaßnahme sieht Hamburg Wasser Handlungsbedarf an der vorh. Trinkwasserleitung in der Sillemstraße (zwischen der Grundstraße und dem Knotenpunkt Sillemstraße / An der Apostelkirche / Hellkamp) sowie in der Straße „An der Apostelkirche“.

2.10 Entwässerung

Die Entwässerung des anfallenden Oberflächenwassers der Fahrbahn sowie der Nebenflächen erfolgt über beidseitige Trummen, die an das vorhandene Mischwassersiel angeschlossen sind. Die Führung des Oberflächenwassers erfolgt im überwiegenden Planungsabschnitt am Bord ohne einen Wasserlauf.

2.11 Baugrund

Zur Feststellung der gegebenen Bauweisen wurde eine Bohrkernuntersuchung für die Fahrbahn und Nebenflächen durchgeführt. Die Untersuchung der bituminösen Fahrbahn durch das asphalt-labor Arno J. Hinrichsen Gmbh & Co., 25.11. und 25.12.2020, hat ergeben, dass die Asphaltdecke im Planungsabschnitt zwischen Methfessel- und Sartoriusstraße auf dem vorhandenen Großpflaster aus Granitstein verbaut wurde. In den Bereichen der Knotenpunkte sind zudem zusätzlich Asphalttragschichten verbaut worden. Im gesamten Planungsabschnitt befindet sich die bituminöse und gepflasterte Fahrbahn sowie die befestigten Nebenflächen größtenteils auf einem Sand- bzw. Sand-Schluff-Gemisch.

2.12 Kampfmittel

Angaben zu Kampfmittel liegen noch nicht vor.

2.13 Straßenmöblierung

In den Nebenflächen der Sillemstraße sowie in den Knotenpunkten befinden sich zahlreiche Einbauten, wie drei Fahrradhäuschen, eine Trafostation, Fahrrad- und Baumschutzbügel, Absperrgeländer (vorn Spielplatz), Blumenkübel / -kästen (Kunststoff und Beton), Schalt- und Postschränke, Papierkörbe, Verkehrszeichen und Pfosten / Poller (Metall, Holz, Granit). Des Weiteren befinden sich eine Telefon- sowie Werbesäule im Knotenpunkt Methfesselstraße

Im Knotenpunkt Sillemstraße / Hellkamp befinden sich in der südöstlichen Nebenfläche 8 Depotcontainer (Altpapier und -glas) der Stadtreinigung Hamburg.

2.14 Online-Beteiligung

Auf der Seite beteiligung.hamburg/radverkehr-eimsbuettel hatten Bürgerinnen und Bürger, vom 12. November bis zum 13. Dezember 2020 die Möglichkeit, ihre Anregungen zur Gestaltung von vier Straßenzügen und wichtigen Radverkehrsrouten (Bundes-, Manstein- und Sillemstraße sowie Wördemanns Weg) im Bezirk Eimsbüttel einzubringen. Das Bezirksamt Eimsbüttel hat durch Flyer und Plakate in den betreffenden Planungsgebieten sowie weitere Plakate vor umliegenden Kitas und Schulen auf das Beteiligungsverfahren aufmerksam gemacht. Zusätzlich wurde auf der bezirkseigenen Internetseite, durch eine Pressemitteilung und einen breiten E-Mail-Verteiler über die geplanten Maßnahmen und die Beteiligungsmöglichkeit informiert.

Ideen und Hinweise zum aktuellen Zustand und zur Umgestaltung der Straßenzüge konnten auf einer Karte mit den eingezeichneten Planungsgebieten verortet werden. Nur

die innerhalb dieser Gebiete verorteten Beiträge konnten für den Planungsprozess berücksichtigt werden. Neben Vorschlägen zur Ausgestaltung der Radwege konnten auch Ideen zur Verbesserung der Fußwege, der Aufenthaltsqualität, der Parkplatzsituation, den Straßenbäumen und Grünflächen, Bus und Bahn, Carsharing und StadtRad sowie alle weiteren für die Beteiligten wichtigen Aspekte eingebracht werden. Alle Beiträge konnten auf der Beteiligungsseite durch Kommentare ergänzt werden. Für den Planungsbereich Sillemstraße wurden insgesamt 113 Beiträge abgegeben von denen 15 keinen Projektbezug hatten. Für die Auswertung konnten daher 98 Beiträge und 280 Kommentare berücksichtigt werden. Insbesondere die hohe Anzahl der Kommentare macht deutlich, dass die Vorschläge und Ideen intensiv diskutiert wurden und zu vielen Themen unterschiedliche Meinungen vertreten sind. Die Beiträge wurden im Abwägungsprozess berücksichtigt und fließen so in die Planung ein.

Das in der Sillemstraße mit Abstand meist genannte Thema¹ ist das Kfz-Parken (38 % der Beiträge), gefolgt vom Fußverkehr (14 %) und Rad- und Kfz-Verkehr (jeweils 8 %). Das verbleibende Drittel der Beiträge war sehr vielfältig und wurde unter der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefasst. Die Ergebnisse der Beteiligung werden im Erläuterungsbericht unter den entsprechenden Überschriften, bspw. Geplante Querschnitte/Knotenpunkte, Fuß- und Radverkehr, Ruhender Verkehr, Straßenbegleitgrün im Teil 3 Geplanter Zustand zusammengefasst und ihre Berücksichtigung in der Planung erläutert.

3 Geplanter Zustand

3.1 Variantenuntersuchung

Die in der Online-Beteiligung erfolgten Beiträge zum Kfz-Parken sowie zu Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sind in die Variantenbetrachtung eingegangen und werden in der Vorzugsvariante berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im Rahmen der Online-Beteiligung sechs Beiträge erstellt, welche die Einrichtung einer Fahrradstraße befürwortet haben. Diese sechs Beiträge wurden insgesamt 40 Mal positiv und lediglich 7 Mal negativ bewertet. Die Einrichtung einer Fahrradstraße folgt demnach dem Ergebnis des Beteiligungsverfahrens.

Radverkehrsführung

Im Vorfeld der Planungen wurde geprüft, welche Art von Radverkehrsanlagen für diese Maßnahme geeignet sind. Da die Anlage eines Radfahr- bzw. Schutzstreifens oder eines baulichen Radweges aufgrund der Tempo 30-Zone ausgeschlossen werden konnte, sind folgende Möglichkeiten bzw. Varianten der Radverkehrsführung untersucht worden:

1. Führung des Radverkehrs im Mischverkehr - wird heute schon praktiziert und entspricht damit in Bezug auf die Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).
2. Führung des Radverkehrs in einer Fahrradstraße - entspricht in Bezug auf die Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit den Empfehlungen der ERA. Auf Fahr-

¹ Bei der Auswertung und inhaltlichen Analyse der Beiträge wurde deutlich, dass diese häufig nicht mit der gewählten Beitragskategorie übereinstimmen. Die für die Auswertung gebildeten Kategorien entsprechen daher nicht den auf der Beteiligungsseite wählbaren Kategorien für die Beiträge.

radstraßen hat der Radverkehr Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr, wenn dieser durch Zusatzzeichen (wie „Anlieger frei“) zugelassen wird. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

Folgende Varianten wurden abgewogen:

Variante 1

Wurde nicht weiterverfolgt, da der Radverkehr bereits heute auf der Fahrbahn fahren kann und diese Variante keine Verbesserung für den Radverkehr darstellen würde.

Variante 2

Die Einrichtung einer Fahrradstraße wurde als favorisierte Lösung gewählt, da bei dieser Variante die Verkehrsqualität, wie u.a. die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch eine durchgängige Vorfahrt an den Knotenpunkten, für den Radverkehr verbessert wird. Mit der Fahrradstraße wird den „Grundlagen und Leitlinien für Velorouten in Hamburg“ gefolgt und der Abschnitt der Hauptverbindung der Veloroute 2 in der Sillemstraße gestärkt.

3.2 Planungsansatz

Ziel der Maßnahme ist es den Radverkehr in der Sillemstraße im Zuge der Veloroute 2 sicherer, komfortabler und konfliktfreier zu führen - nach Abwägung aller Nutzungsansprüche, wie u. a. nichtmotorisierter und ruhender Verkehr und Straßenbäume - und die im Kapitel 1 genannten Defizite durch die vorliegende Planung zu minimieren.

Die im Zuge des Beteiligungsverfahrens "Beteiligung zur Förderung des Radverkehrs" gesammelten Beiträge und Kommentare (siehe 2.14) wurden in dem folgenden Planungsprozess berücksichtigt.

Die nachfolgend beschriebene Planung wurde mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), dem Bezirksamt Eimsbüttel, der Verkehrsdirektion (VD 52), der Feuerwehr (WF15) sowie der zuständigen Straßenverkehrsbehörde PK 23 am 02.02.2021 vorabgestimmt.

Weitere Einzelheiten sind nachfolgend beschrieben und aus den Lageplänen zu entnehmen.

Zur Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr sollen Radfahrende auf einer Fahrradstraße geführt und der ruhende Kfz-Verkehr als Längsparkstände am Fahrbahnrand angeordnet werden, um so eine Fahrgasse mit einer durchgängigen Breite von 5,50 m (4,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen von jeweils 0,50 m auf jeder Seite) für den motorisierten Verkehr (MIV) und Radverkehr freizuhalten. Durch das Aufheben des beidseitigen Gehwegparkens ergeben sich zusätzliche Räume für den Fußverkehr innerhalb der Nebenfläche. Zusätzliche Nebenflächen entstehen zudem durch die Umgestaltung der Knotenpunkte zu Gehwegüberfahrten (gem. ReStra), um die Fahrradstraße zu verdeutlichen.

Die Barrierefreiheit wird im Zuge der Planung berücksichtigt und barrierefreie Querungsbereiche geschaffen sowie mit insgesamt zwei barrierefreien Parkständen, der gemäß ReStra geforderte dreiprozentige Anteil an allen Parkständen erfüllt.

Eine Begehung der Straßenbäume mit einem Vertreter vom Bezirksamt Eimsbüttel, MR 3 (Stadtgrün) ist im Zuge der Vorplanung bereits erfolgt. Durch den Wurzelwuchs sind die angrenzenden Oberflächen teilweise aufgebrochen oder angehoben. Vereinzelt verlaufen Baumwurzeln direkt an der Oberfläche der Gehwegbereiche, meist in Grandflächen, was für den Fußgängerverkehr Stolperfallen bedeuten kann. Hier sind im Zuge der Wurzeluntersuchungen Sanierungsvorschläge für den Umgang mit diesen Fällen zu erarbeiten - z.B. wassergebundene Decken, Anhebung der Deckenhöhen des Pflasters, Wurzelbrücken, TTE-Systeme, Wurzelrückschnitt o.ä.

Zur Feststellung der gegebenen Bauweisen wurde eine Bohrkernuntersuchung für die Fahrbahn und Nebenflächen durchgeführt. Die Ergebnisse der Asphaltuntersuchung werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt wird von einer Sanierung der Deckschicht sowie Grundinstandsetzung in dem Teilabschnitt mit der Fahrbahnbefestigung aus Großpflaster ausgegangen.

3.3 Verkehrsbelastung

Es liegt keine aktuelle Verkehrsuntersuchung vor. Die Planung basiert auf der Annahme, dass sich die Kfz-Verkehrszahlen gegenüber den vergangenen Jahren nicht signifikant geändert haben. Zusätzliche Daten sollen durch eine Zählung des Kfz- sowie des Radverkehrs, die für Mitte Mai dieses Jahres vorgesehen ist, erhoben werden (siehe 2.2).

3.4 Geplante Querschnitte / Knotenpunkte

Folgender Regelquerschnitte sind geplant:

Sillemstraße, zwischen Sartoriusstraße und Methfesselstraße (Querschnitt A-A)

Gehweg (Betonpflaster) inkl. Sicherheitstrennstreifen	rd. 3,45 m
Längsparkstände (Asphalt)	rd. 2,30 m
Fahrbahn / Fahrradstraße (Asphalt) inkl. Sicherheitstrennstreifen	5,50 m
Längsparkstände (Asphalt)	rd. 2,30 m
<u>Gehweg (Betonpflaster) inkl. Sicherheitstrennstreifen</u>	<u>rd. 3,35 m</u>
Gesamt	rd. 16,90 m

Sillemstraße, zwischen Methfesselstraße und Hellkamp (Querschnitt B-B)

Gehweg (Betonpflaster)	1,50 m
Grünfläche / Baumscheibe	rd. 2,00 m
Längsparkstände (Asphalt)	rd. 2,15 m
Fahrbahn / Fahrradstraße (Asphalt) inkl. Sicherheitstrennstreifen	5,50 m
Längsparkstände (Asphalt)	rd. 2,40 m
<u>Gehweg (Betonpflaster) inkl. Sicherheitstrennstreifen</u>	<u>rd. 3,45 m</u>
Gesamt	rd. 17,00 m

Die bevorrechtigte Führung des Radverkehrs in der Sillemstraße wird gemäß der ERA durch die bauliche Umgestaltung der Knotenpunkte Sillemstraße / Sartoriusstraße, Sillemstraße / Methfesselstraße und Sillemstraße / Hellkamp verdeutlicht. Dabei werden die Einmündungsbereiche der in die Sillemstraße führenden Straßen als Gehwegüberfahrten umgestaltet, in Anlehnung an die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra). Dies führt nicht nur zu einer Bevorrechtigung des Radverkehrs, sondern gleichzeitig zu einer Verkehrsberuhigung.

In dem Beteiligungsverfahren (siehe 2.14) wurden insgesamt 6 Beiträge zum Thema Verkehrsberuhigung / Verkehrsberuhigter Bereich abgegeben. Insgesamt 22 Stimmen haben sich für und 6 Stimmen gegen das Thema ausgesprochen. Des Weiteren wurden insgesamt 12 Beiträge zum Thema Knotenumgestaltung / Durchgangsverkehr verhindern abgegeben. Den Themen gegenüber haben sich 96 Stimmen dafür und 14 Stimmen dagegen ausgesprochen. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße wird der Kfz-Verkehr auf die Anlieger der Sillemstraße beschränkt und so eine Verkehrsberuhigung erzielt. Die Umgestaltung der Knoten zur Bevorrechtigung der Fahrradstraße zwingt den querenden Kfz-Verkehr zu einer Geschwindigkeitsreduzierung und erleichtert so die Querung des Fußverkehrs.

3.5 Fuß- und Radverkehr

Die Führung des Radverkehrs entlang des Abschnittes der Veloroute 2 erfolgt auf der Fahrbahn im Mischprinzip. Der Planungsabschnitt soll als Fahrradstraße angeordnet und entsprechend den Vorgaben der Richtlinien und Empfehlungen umgestaltet werden.

In dem Beteiligungsverfahren wurden 6 Beiträge zum Thema Fahrradstraße abgegeben. Insgesamt 40 Stimmen haben sich für und 7 Stimmen gegen das Thema ausgesprochen.

Beidseitig werden Gehwege mit Breiten von rd. 3,40 m ausgebildet. In den Bereichen der Baumscheiben kann der Gehweg aufgrund des schützenswerten Baumbestandes nicht verbreitert werden und bleibt somit bei einer Breite von 1,50 m.

Zum Thema breitere Gehwege wurden in dem Beteiligungsverfahren 12 Beiträge abgegeben. 61 Stimmen haben sich für und 30 Stimmen gegen das Thema ausgesprochen.

Für den Fußverkehr sind neben den unter 3.4 genannten Knotenpunkten zusätzliche, barrierefreie Querungsmöglichkeiten in der Sillemstraße im Bereich der Haus-Nr. 72 (Spielplatz) sowie bei der Grundstraße vor der Haus-Nr. 53 / 60 vorgesehen.

In dem Beteiligungsverfahren wurden für das Thema Querungsmöglichkeiten 4 Beiträge abgegeben. 48 Stimmen haben sich für und 6 Stimmen gegen das Thema ausgesprochen.

3.6 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr wird beidseitig an den Fahrbahnrand in Längsrichtung verortet. Im Bereich der Gehwegüberfahrten sind bauliche Begrenzungen (sogenannte „Nasen“ / Pflanzinseln) zur Schaffung von reduzierten Sichtdreiecken gemäß ReStra vorgesehen.

Es ist jeweils ein barrierefreier Parkstand in der Sillemstraße vor der Haus-Nr. 88 und im Knotenpunkt Sillemstraße / Hellkamp (vor der Apotheke) vorgesehen.

In dem Beteiligungsverfahren wurden insgesamt 36 Beiträge zum Thema Parkplätze reduzieren / ordnen sowie Parkplätze ausbauen / erhalten abgegeben. 123 Stimmen haben sich für und 40 Stimmen gegen das Thema reduzieren / ordnen ausgesprochen sowie insgesamt 51 Stimmen für und 100 Stimmen gegen das Thema ausbauen / erhalten.

Für das Jahr 2022 plant der Landesbetrieb Verkehr die Einrichtung eines neuen Bewohnerparkgebietes, das auch die Sillemstraße umfassen soll.

Beim Thema Anwohnerparken ergaben sich im Beteiligungsverfahren 13 Beiträge mit 60 Für- und 46 Gegen-Stimmen.

Die Bilanz der Parkstände stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	vorhanden	geplant	Bilanz
Sartoriusstraße bis Methfesselstraße (gerade H.-Nrn.)	28 St.	6 St.	-22 St.
Sartoriusstraße bis Methfesselstraße (ungerade Haus-Nrn.)	29 St.	15 St.	-14 St.
Methfesselstraße bis Hellkamp (gerade Haus-Nrn.)	50 St.	25 St. (3 für switch)	-25 St.
Methfesselstraße bis Grundstraße (ungerade Haus-Nrn.)	18 St. (3 für switch)	11 St.	-7 St.
Grundstraße bis Hellkamp (ungerade Haus-Nrn.)	11 St.	3 St.	-8 St.
Summe	136 St.	60 St.	-76 St.

Annahme: Länge eines Parkstandes 5,00 m und Breite 2,00 m (Längs) und 2,50 m (Quer) in Anlehnung an die ReStra. Kurze Parkstandslücken für Kleinwagen (wie z.B. Smart) wurden nicht berücksichtigt.

Innerhalb des Planungsabschnittes besteht zudem die Möglichkeit entgegen der angeordneten Parkweise (Gehwegparken) im Bereich der Baumscheiben längs am Fahrbahnrand zu Parken, sodass innerhalb des Planungsabschnittes in der Regel rund 10 „Wildparker“ zu finden sind.

Auf beiden Seiten der Sillemstraße werden in den Nebenflächen punktuell insgesamt 48 Fahrradanhänger eingebaut, sodass hinterher insgesamt 76 Fahrradanhänger vorhanden sein werden, an denen 152 Fahrräder angeschlossen werden können. Hinzu kommen 5 Lastenradparkplätze mit jeweils einem Bügel zum Anschließen des Lastenrades.

Des Weiteren wurden insgesamt 5 Beiträge zum Thema Fahrradparken abgegeben. Diesbezüglich haben sich 29 Stimmen dafür und 5 Stimmen dagegen ausgesprochen.

Die Bilanz der Fahrradbügel innerhalb des Planungsanschnitts stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	vorh.	entfallen	geplant	Bilanz
Sartoriusstraße bis Methfesselstraße (gerade H.-Nrn.)	4 St.	4 St.	20 St.	+16 St.
Sartoriusstraße bis Methfesselstraße (ungerade Haus-Nrn.)	0 St.	0 St.	6 St.	+6 St.
Methfesselstraße bis Hellkamp (gerade Haus-Nrn.)	16 St.	3 St.	18 St.	+15 St.
Methfesselstraße bis Grundstraße (ungerade Haus-Nrn.)	4 St.	4 St.	10 St.	+6 St.
Grundstraße bis Hellkamp (ungerade Haus-Nrn.)	4 St.	4 St.	14 St.	+10 St.
Summe	28 St.	15 St.	68 St.	+53*St.

*davon 5 Bügel für Lastenräder

3.7 ÖPNV

- entfällt -

3.8 Oberflächenentwässerung

Es ist vorgesehen, die Quer- und Längsneigungen in den Fahrbahnen und den Nebenflächen annähernd wie im Bestand beizubehalten. Die Nebenflächen werden zur Fahrbahn hin entwässert.

Die Lage der Straßenabläufe wird größtenteils beibehalten. In Anlehnung an die Trumenuntersuchung werden sie, soweit erforderlich, erneuert.

Die nachstehende Tabelle zeigt, dass sich der Anteil versiegelten Flächen aufgrund der Vergrößerung der Baumscheiben um rd. 2 % reduzieren wird.

	Verkehrsflächen Bestand (Stand 09/2020)	Verkehrsflächen Planung (Stand 04/2021)	Veränderung der ge- planten versiegelten Flächen gegenüber dem Bestand
Fahrbahn mit Pflaster bzw. bituminös befestigt	4.300 m ²	3.600 m ²	- 700 m ²
Parkstände mit Pflaster befestigt	0 m ²	0 m ²	0 m ²
Nebenflächen mit Pflaster, bituminös oder wassergebunden Material be- festigt	2.730 m ²	3.260 m ²	+ 530 m ²
Summe der versiegelten Flächen	7.030 m²	6.860 m²	- 170 m²
nicht versiegelte Nebenflächen,	700 m ²	870 m ²	+ 170 m ²

Grünstreifen / -flächen			
Summe der nicht versiegelten Flächen	700 m²	870 m²	+ 170 m²
Versiegelungsgrad	91 %	89 %	- 2 %

3.9 Straßenbegleitgrün

Im Zuge der Planung sind keine Baumfällungen vorgesehen. Die Grünflächen werden in der Regel durch Tiefborde gegenüber den angrenzenden befestigten Flächen abgegrenzt. Wo dies aufgrund vorhandener Baumwurzeln nicht möglich ist, wird auf eine Einfassung verzichtet.

Bei der Planung von Baumscheiben im Zuge der Umgestaltung der Nebenflächen soll ein Abstand von mindestens 2,5 m angesetzt werden, jedoch muss bei einigen Straßenbäumen der Abstand individuell festgelegt werden.

In dem Beteiligungsverfahren wurden insgesamt 10 Beiträge zum Thema Straßengrün abgegeben. 40 Stimmen haben sich für und 9 Stimmen gegen den Erhalt bzw. Ausbau des Straßengrüns ausgesprochen.

Der vorhandene Baumbestand wird während der Bauzeit gegen mechanische Beschädigungen geschützt. Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme wird ein baubegleitender Baumschutz durch eine Fachfirma empfohlen sowie eine baumpflegerische Begleitung während der Planung.

Die Bilanz der Bäume innerhalb des Planungsanschnitts stellt sich wie folgt dar:

Abschnitt	vorhanden	entfallen	geplant	Bilanz
Sartoriusstraße bis Methfesselstraße (gerade H.-Nrn.)	5 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Sartoriusstraße bis Methfesselstraße (ungerade Haus-Nrn.)	5 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Methfesselstraße bis Hellkamp (gerade Haus-Nrn.)	12 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Methfesselstraße bis Grundstraße (ungerade Haus-Nrn.)	8 St.	0 St.	0 St.	0 St.
Grundstraße bis Hellkamp (ungerade Haus-Nrn.)	6 St.	0 St.	1 St.*	+1 St.
Summe	36 St.	0 St.	1 St.	+1 St.

*Ersatzpflanzung für den vor der Apotheke bereits gefällten Baum

3.10 Öffentliche Beleuchtung / Wegweisung

Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnittes und der damit verbundenen Veränderung der Nebenflächen kann es erforderlich werden, die Anlagen der öffentlichen Beleuchtung in der Örtlichkeit z. T. zu versetzen bzw. höhenmäßig zu regulieren, zu erneuern.

ern und insgesamt den heutigen Bedürfnissen entsprechend anzupassen. Hamburg Verkehrsanlagen wird gebeten, dies zu prüfen.

Eine durchgängige Wegweisung mit veloroutenspezifischer Kennzeichnung ist weiterhin geplant.

3.11 Straßenmöblierung

Die zahlreichen Einbauten, wie Fahrradhäuschen, Fahrradbügel, Absperrgeländer, Telefonzelle etc. werden erneuert und/oder versetzt bzw. entfernt.

3.12 Barrierefreiheit

Die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen sowie Menschen mit eingeschränkten kognitiven Fähigkeiten werden bei der Planung der Verkehrsflächen entsprechend der ReStra und HBVA berücksichtigt. Im Planungsabschnitt werden in allen Knotenbereichen und Querungen taktile Leiteinrichtungen und differenzierte Bordhöhen vorgesehen.

Es sind 2 barrierefreie Parkstände vorgesehen (siehe 3.6).

Feste Einbauten (Fahrradanlehnbügel und Sitzbänke) in den Nebenflächen werden taktil erkennbar mit Bodenindikatoren eingefasst.

Im Planungsabschnitt werden insgesamt 4 neue seniorengerechte Sitzbänke verbaut.

3.13 Anleiterbarkeit Feuerwehr

Die Umgestaltung der Sillemstraße und die damit verbundene Anordnung der beidseitigen Parkstände längs zum Fahrbahnrand führt zu einer Verbesserung des Ist-Zustandes gerade in Bezug auf die Feuerwehraufstellflächen. Die Längsparkstände gewährleisten eine durchgängige Fahrgasse von 5,50 m. Der maximale Abstand von der Gebäudekante bis zur Feuerwehraufstellfläche von 12,0 m (gem. FAQ zu § 5 HBauO) wird eingehalten.

Die bekannten Feuerwehraufstellflächen werden wie im Bestand übernommen sowie die 2. Rettungswege der hinteren Bebauung der Hausnummern 34a, 48a und 84a. Durch die Anordnung der sogenannten „Nasen“ / Pflanzinseln (siehe 3.6) werden diese Feuerwehrezufahrten besser freigehalten, da nicht mehr direkt bis zur Gehwegüberfahrt geparkt werden kann.

3.14 Versorgungsleitungen

Eine Leitungsanfrage ist durchgeführt worden. Seitens der Versorgungsunternehmen sind keine Baumaßnahmen genannt worden. Im Zuge dieser Straßenbaumaßnahme sieht Hamburg Wasser jedoch Handlungsbedarf an der vorh. Trinkwasserleitung in der Sillemstraße (zwischen der Grundstraße und dem Knotenpunkt Sillemstraße / An der Apostelkirche / Hellkamp) sowie in der Straße „An der Apostelkirche“.

Inwieweit sich ein Erfordernis zur Anpassung von Leitungen, Kabelschächten oder Schaltschränken aufgrund der geplanten Umbaumaßnahmen an der Straße ergibt, kann erst im weiteren Ablauf der Planung im Zuge der Leitungstrassenplanung festgestellt werden.

3.15 Baugrund

Die Ergebnisse der Bohrkernuntersuchung durch das asphalt-labor Arno J. Hinrichsen GmbH & Co. werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt wird von einer Sanierung der Deckschicht sowie Grundinstandsetzung in dem Teilabschnitt mit der Fahrbahnbefestigung aus Großpflaster ausgegangen.

3.16 Lärmschutz

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

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Umsetzung der geplanten Maßnahme erfolgt innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Es bedarf keiner besonderen planungsrechtlichen Grundlage.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planungsrecht:

- Teilbebauungsplan 644, festgestellt am 21.10.1958
- Teilbebauungsplan 645, festgestellt am 07.10.1958
- Baustufenplan Eimsbüttel-Hoheluft-West, festgestellt am 14.01.1955
- Durchführungsplan 178, festgestellt am 14.06.1955

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Die Baumaßnahme wird innerhalb der Straßenbegrenzungslinien durchgeführt. Grunderwerb wird nicht erforderlich.

5.2 Kosten und Finanzierung

Die geplante Maßnahme ist Bestandteil des "Bündnis für den Rad- und Fußverkehr" und der darin enthaltenen Vereinbarung gem. Ziffer II. 3, zwischen der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (ehemals Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) und dem Bezirksamt Eimsbüttel vom 23.06.2016. Die Finanzierung erfolgt daher durch Mittel der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Die PSP-Elemente für die Maßnahme lauten 2-21603020-20100.28 (investiv) und 3-21603020-200001.01 (konsumtiv).

5.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Planungsbüro Sweco GmbH beauftragt.

5.4 Realisierungstermin

Die Umsetzung der Maßnahme ist für das Frühjahr / Sommer 2022 geplant.

Bearbeitet: Dipl.-Ing. Sebastian Otte

gez. i. V. Buchhorn

Verfasst: Dipl.-Ing. Buchhorn

Hamburg, den 30.04.2021
Sweco GmbH