



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

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen zur 1. Verschickung vom 12.05.2021

Inhaltsverzeichnis

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)

1. BVM / V 3

Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI)

2. BWI / WF 3

Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer

3. LSBG - GF/PB 3

4. LSBG - KOST 4

Hamburg Verkehrsanlagen GmbH

5. HHVA / B1 (ÖB) 4

Landesbetrieb Verkehr

6. Parkraumbewirtschaftung 4

Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA)

7. BUKEA / W 1 (Wasser, Abwasser und Geologie) 4

Behörde für Inneres (BIS)

8. BIS / VD 51 4

9. BIS / VD 52 4

10. BIS / PK 23 6

11. BIS / F 04 (GEKV) 6

12. BIS / WF 15 6

Hamburg Wasser	
13. Hamburger Wasserwerke (HWW)	7
14. Hamburg Energie	8
15. Hamburger Stadtentwässerung (HSE)	8
16. Hamburg servTEC	9
Stadtreinigung Hamburg (SRH)	
17. Stadtreinigung	10
Handelskammer Hamburg	
18. Handwerkskammer (HWK)	10
19. G-V/2	10
Hamburger Verkehrsverbund	
20. HVV	11
21. hvv switch	11
Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFGB)	
22. BASFI / B 32 (Anliegerbeiträge)	11
23. BASFI / SKbM (Sozialbehörde)	11
Finanzbehörde	
24. LIG	11
25. SBH (Schulbau)	11
Behörde für Kultur und Medien	
26. Denkmalschutzamt	11
Bezirksamt Eimsbüttel	
27. E / VS 3	11
28. E / SL	13
29. E / WBZ 2	13
30. E / MR 22	13
31. E / MR 23	13
32. E / MR 3	13
33. E / MR 10	13
Bezirksversammlung	
34. Kerngebietsausschuss	13
35. Ausschuss für Grün, Umwelt, Wirtschaft und Verbraucherschutz	14
Fraktionen	
36. Fraktionen	15
Sonstige	
37. ADFC Hamburg	17
38. Verein Barrierefrei Leben	17

39. Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft	17
40. Blinden- und Sehbehindertenvereine Hamburg e.V.	17
41. Wall GmbH	17
42. Ströer DSM	17
43. AK Taxiposten	17
44. Fuss e.V. Hamburg	17
45. Bezirks-Seniorenbeirat	18
46. Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg	18

Abwägungsvermerk

Nachfolgend werden die im Rahmen der 1. Planverschickung (vom 12.05.2021)
 eingegangenen Stellungnahmen sowie deren Abwägung dargestellt

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
1	BVM / V, vom 23.06.2021	<p>Zu o.a. Planung gibt seitens der BVM/ Amt V lediglich folgende Anmerkung m.d.B. um Berücksichtigung:</p> <ul style="list-style-type: none"> in den EB sollte eine Aussage zum vorhandenen Unfallgeschehen aufgenommen werden. 	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
2	BWI, Amt WF, vom 14.05.2021	<p>Bei der Abwägung der beiden Varianten ist die Variante 1 nur unzureichend berücksichtigt worden: Hierzu heißt es lediglich: „Wurde nicht weiterverfolgt, da der Radverkehr bereits heute auf der Fahrbahn fahren kann und diese Variante keine Verbesserung für den Radverkehr darstellen würde.“ Warum dies so gesehen wird, bleibt unklar. Eine Abwägung von Entwurfsvarianten der Radverkehrsführung, welche lediglich die Radverkehrsführung selbst, nicht aber weitere mögliche Bestandteile einer Verkehrsplanung bzw. der Nutzungsansprüche an den Straßenraum berücksichtigt und zudem lediglich eine Verbesserung des Radverkehrs als Bewertungskriterium hat wird ausnahmslos immer zum Schluss kommen, dass eine Fahrradstraße die beste Lösung ist.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass eine Variante 1 (mit Umgestaltung des ruhenden Verkehrs, Erneuerung der Fahrbahnoberflächen, Beschilderung als Vorfahrts- und Anliegerstraße etc...) ähnlich positive Auswirkungen auf den Radverkehr haben würde. Diese positiven Auswirkungen einer Variante 1 müssen mit den (wenngleich auch sehr geringen*, aber gar nicht dargestellten) negativen Auswirkungen der Variante 2 (z.B. für die an Abschnitt 2.1 erwähnten, vereinzelt Gewerbetreibenden) zur Abwägung gebracht werden.</p> <p>* (z.B. eingeschränkte Überholmöglichkeiten und verminderte Fahrgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr)</p> <p>Wir bitten daher um Überarbeitung.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, kann jedoch nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Die Sillemstraße ist Teil der Veloroute 2 und erfüllt in diesem Abschnitt die Kriterien für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Eine Fahrradstraße erhöht die Attraktivität für den Radverkehr und hat die Vorteile, gegenüber der Radverkehrsführung im Mischverkehr, dass das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern erlaubt ist und der Radverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr hat.</p> <p>Siehe hierzu auch „Velorouten in Hamburg - Grundlagen und Leitlinien“ sowie die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA).</p>
3	LSBG / IVS1, vom 20.05.2021	<p>der LSBG IVS1 ist von der Maßnahme nicht betroffen und hat keine Einwände gegen die Planung.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
4	KOST	KOST hat keine Stellungnahme abgegeben.	
5	HHVA / B1 (ÖB), vom 11.06.2021	<p>Die 1. Verschickung zur o.g. Baumaßnahme haben wir erhalten und geprüft.</p> <p>Gemäß der uns zugesandten Pläne, muss die öffentliche Beleuchtung im Zuge dieser Baumaßnahme angepasst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Demontage von zwei AM 7,5m, die Maste sind auf Grund ihres Baujahres abgängig. Die Leuchten werden weiterverwendet. - Neustellen von zwei AM 7,5m. - Umstellen von fünf AM 7,5m mit Langfeldleuchte. - Punktueller tauschen von zwei AM 7,5m auf Grund ihres Baujahres. Die Leuchten werden weiterverwendet. <p><u>Hinweis zu den Schutzabständen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen der Fahrbahn (meist Hochbord) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes im Allgemeinen: 0,65m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen dem Radweg (Außenkante) und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: 0,25m - Schutzabstand (lichte Maßangabe) zwischen einem Baum und dem Fußpunkt des Beleuchtungsmastes: mindestens 5,0m <p>Technische Änderungen behalten wir uns vor.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
6	LBV (Parkraumbewirtsch.)	LBV hat keine Stellungnahme abgegeben.	
7	BUKEA / W1	BUKEA hat keine Stellungnahme abgegeben.	
8	VD 51	VD 51 hat keine Stellungnahme abgegeben.	
9	VD 52 und PK 23, vom 17.06.2021	<p>Im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats 23 (PK 23) nimmt die Verkehrsdirektion 5 als Zentrale Straßenverkehrsbehörde (VD5) wie folgt Stellung:</p> <p><u>Vorbemerkung:</u></p> <p>Von hier aus wird die Neubaumaßnahme zur Verbesserung des Sicherheitsstandards der VR 2, insbesondere hinsichtlich der Verbesserung des Straßenbelages -neu aufzubringende Asphaltdecke statt teilweise noch vorhandenes Steinpflaster – für den Radverkehr begrüßt. Eine Verkehrsunfallauswertung durch das Auswertesystem EuSka der letzten drei Jahre belegt für diese Strecke insgesamt zwei Verkehrsunfälle mit Radfahrbeteiligung (zwei Fahrradstürze), die z.B. bei feuchter</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p><i>Witterung auf eine glatte Fahrbahnoberfläche (o.a. Steinpflaster) hindeuten.</i></p> <p><i>Eine signifikante Verkehrsunfalllage mit Radfahrbeteiligung ist in diesem Streckenabschnitt aber nicht vorhanden, so dass dieser Streckenabschnitt als insgesamt verkehrssicher angesehen werden kann.</i></p> <p><i>Eine von hier aus ablehnende Haltung besteht gegenüber der im Erläuterungsbericht dargestellten favorisierten Variante der Fahrradstraße in diesem Planungsabschnitt. Hier müsste zwingend vom Straßenbaulastträger eine belastbare und stichhaltige Verkehrsuntersuchung vor allem mit Angaben über die vorherrschende Verkehrsart oder alsbald zu erwartende Verkehrsart des Radverkehrs, Verteilung der Ziel- und Quellverkehre, Verlagerungseffekte des MIV, Parksuchverkehre, Verkehrsmengen in unmittelbar angrenzenden Straßenzügen (wie z.B. Methfesselstraße) sowie die Frage, ob auch eine signifikante Veränderung der Lärmbelastung bzw. Umweltbelastung im Umfeld auftreten kann, angestrengt und geprüft werden.</i></p> <p><i>Bisher wurden dem PK 23 für die Sillemstraße nur eine 24-Std.-Verkehrszählung im Verhältnis von 800 Fahrzeugen des MIV zu 110 Fahrrädern zugeliefert.</i></p> <p><i>In diesem Zusammenhang zählte das PK 23 aktuell und nachweislich am 01.06.2021 in der Methfesselstraße, die die zukünftige Fahrradstraße Sillemstraße dann queren soll, insgesamt 3473 Fahrzeuge des MIV zu 1378 Fahrrädern an einem Tag. Diese beiden Zählungen zeigen, dass aktuell die Radhauptfahrtrichtung in der Methfesselstraße (1378 Rf.) und nicht in der Sillemstraße (110 Rf.) liegt.</i></p> <p><i>Weiter stellt sich die Frage, wie die entstehenden Verkehrsströme im Kreuzungsbereich Methfesselstraße / Sillemstraße zukünftig abgewickelt werden sollen, um insbesondere den Verkehrsfluss der heute schon zeitweise stark belasteten Methfesselstraße weiterhin zu gewährleisten (Stichwort: Vorfahrtregelung).</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p>Eine Verkehrszählung konnte bedingt durch die Pandemie und dem damit verbundenen Lockdown erst am 20.05.2021 durchgeführt werden, daher sind die genannten Verkehrsdaten vom 12.07.2017 für die 1. Verschickung verwendet worden.</p> <p>Auch wenn die Methfesselstraße ca. 3-mal so viel Radverkehr wie die Sillemstraße aufweist, so sind dennoch bereits über 300 Radfahrende in einem Gesamtzeitraum von 8 Stunden gezählt worden. Ziel der Maßnahme ist es, den Abschnitt der Veloroute 2 zu verbessern, so dass u.a. die Nutzungsrate des Radverkehrs nach einem Umbau gesteigert wird.</p> <p>Zudem spricht nicht nur die Führung der Veloroute 2 für die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Sillemstraße, sondern u.a. auch die Vorgaben der Verwaltungsvorschriften der StVO. Diese besagen, dass der Kfz-Verkehr auf Fahrradstraßen nur gering sein darf (z.B. nur Anliegerverkehr) und Fahrradstraßen dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.</p> <p>➤ siehe hierzu die lfd. Nr. 2 (BWI), Seite 3</p> <p>Da davon ausgegangen werden kann, dass es sich beim Kfz-Verkehr in der Methfesselstraße zu einem gewissen Anteil um Durchgangsverkehre handelt, würde die Einrichtung einer vorfahrtberechtigten Fahrradstraße zu einer Verbesserung der verkehrlichen Situation im Quartier führen.</p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p><i>Im Weiteren ist in den LP nicht ersichtlich, wo sich der Anfang/das Ende der Fahrradstraße befindet, da außerhalb der Planungsgrenze die VZ 244 (Höhe Langenfelder Damm bzw. Höhe Sillemstraße/Kehre) gezeichnet wurden.</i></p> <p><i>Grundsätzlich wird hiermit nochmals auf die zwingende Vorgabe des Gesetzgebers hingewiesen, wonach erst eine Umwidmung in eine Fahrradstraße erfolgen kann, wenn die vorherrschende Verkehrsart der Radverkehr ist oder dies alsbald zu erwarten ist und die Bedürfnisse der Kfz.-Verkehrs ausreichend berücksichtigt werden (vergl. VwV-StVO zu den Z 244.1+ Z 244.2, Anfang und Ende einer Fahrradstraße, in Verbindung mit § 41-Abs.1- StVO).</i></p> <p><i>Hierzu abschließend wird von hier aus auf die Einhaltung der Hamburger Vorgaben für die Anordnung einer Fahrradstraße gemäß dem Regelwerk „Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV)“, Kapitel Fahrradstraßen, hingewiesen.</i></p> <p><i>Erst nach Prüfung/Zustimmung der aufgeführten gesetzlichen Vorgaben für eine Fahrradstraße, kann unsererseits eine Überprüfung der drei LP und im Weiteren eine abschließende straßenverkehrsbehördliche Anordnung gemäß § 45 StVO erfolgen.</i></p>	<p>Anfang und Ende der Fahrradstraße können den Lageplänen (Blatt 1 und 3) entnommen werden. Die Standorte der Verkehrszeichen sind in den jeweiligen Planausschnitten (Sillemstraße / Langenfelder Damm und Sillemstraße / Wendeanlage) eingetragen.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
10	PK 23, vom 17.06.2021	Siehe gemeinsame Stellungnahme mit VD 52 unter Punkt 9.	
11	WF 15, vom 14.05.2021	<p><i>Wie ich aus dem Protokoll vom 02.02.2021 entnehmen konnte, haben sie bereits vor Ort die Belange der Feuerwehr Hamburg mit Herrn Taute und Herrn Lewandowski besprochen. Zu dem Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung der Verkehrsplanung habe ich keine Anmerkungen. Ich möchte nur noch einmal bemerken, dass die Anforderungen an die Flächen für Rettungs- und Löscharbeiten, Wasserversorgung sowie die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges (durch § 5 HBauO geregelt) auch während der Baumaßnahme eingehalten werden.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
12	F 04, vom 15.06.2021	<p><i>zum jetzigen Zeitpunkt kann auf der von Ihnen abgefragten Fläche das Vorhandensein von Bombenblindgängern oder vergrabenen Kampfmiteln aus dem II. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden.</i></p> <p><i>Bei Bauvorhaben oder Eingriffen in den Baugrund muss der Grundei-</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p>gentümer oder eine von ihm bevollmächtigte Person im Vorfelde die Kampfmittelfrage klären.</p> <p>Es liegt bereits ein schriftlicher Antrag auf Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung für den entsprechenden Bereich vor.</p>	
13	HWW, vom 18.05.2021	<p>In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.</p> <p>Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder.</p> <p>Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (Bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2.0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen. • Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1.0 m einzuhalten • Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen • Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 7888-33333) zu melden • Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet. <p>Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem</p> <p>Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe unserer Anlagen ist der Abstand entsprechend des Merkblattes einzuhalten. Eine Gefährdung unserer Anla-</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p>gen ist auszuschließen. Während der Straßenbaumaßnahme müssen diverse Armaturen (Gestänge) auf Höhe angepasst werden. Regulierung der Straßenkappen erfolgt durch die Straßenbaufirma. Bitte informieren sie uns rechtzeitig über den Baubeginn. Ihr Ansprechpartner ist Herr Janz Tel: 7888 34113 Oder 0151 12115845. Es gibt eine Planmaßnahme der HWW in dem Bereich A-20/0068, Bauzeit September 2021 bis März 2022, ihr Ansprechpartner ist Herr Hallbauer 7888 81132</p>	
14	HAMBURG ENERGIE, vom 18.05.2021	<p>Im Bereich Ihrer Anfrage sind keine Anlagen (Nahwärmeleitungen) von HAMBURG ENERGIE vorhanden.</p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>
15	HSE, vom 18.05.2021	<p>Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme Sillemstraße sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.</p> <p>Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist erfolgt. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.</p> <p>Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.</p> <p>Vor Beginn und nach Ende der Maßnahme ist der zuständige Sielbezirksleiter Herr Zimmermann 7888 34001 zu verständigen</p> <p>Bitte beachten und berücksichtigen sie die nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen.</p> <p>Bei Bauarbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt „Allgemeine Auflagen für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen“ zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden. • Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen. • Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außen- 	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p><i>kante des Sieles).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.</i> • <i>Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.</i> • <i>Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.</i> • <i>Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk Herr Zimmermann 7888 34001 anzupassen.</i> 	
16	servTEC, vom 18.05.2021	<p><i>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich die im beigefügten Bestandsplan-auszug der servTEC dargestellten LWL-Trassen der servTEC, Service und Technik GmbH befinden. Diese in Betrieb befindlichen Leitungen müssen bei Baumaßnahmen gesichert werden und es sind unsere Kabelschutzanweisungen zu beachten. Für Rückfragen stehen ihnen unsere Herren Sprotte, Tel.: 040 / 7888-80031, oder Borrack, Tel.: 040 / 7888-80035, gerne zur Verfügung.</i></p> <p><i>Im Bereich Ihrer Anfrage können sich Baumaßnahmen von HAMBURG WASSER befinden, so dass der beigefügte Planauszug nicht zwangsweise dem aktuellen Baufortschritt entspricht. Geplante, abgeschlossene oder aktive Baumaßnahmen erkennen Sie an der Bauschraffur. Bei Fragen und Abstimmungsbedarf wenden Sie sich bitte an uns unter einer der u.g. Telefonnummern.</i></p> <p><i>In der Anlage erhalten Sie Auszüge im pdf-Format für Ausdrucke in A4 bis A0 im Maßstab 1:1000. Bitte beachten Sie, dass Sie Ausdrucke nur in dem in der Datei voreingestellten Format vornehmen. Je nach Druckereinstellung (z.B. Ränder) kann es trotzdem proportionale Verzerrungen geben. Der Maßstabsbalken im Schriftfeld ist jedoch passend zur Zeichnung, auch wenn der Maßstab nicht mehr 1:1000 entspricht. HWW bzw. HSE übernehmen keine Haftung für die Maßhaltigkeit der Ausdrücke. Bei Leitungsplänen mit Anlagen von HWW und HSE sind die Strichstärken der Leitungen nicht maßstabsgetreu. Bitte achten Sie auf</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
17	SRH, vom 16.06.2021	<p><i>die Durchmesser in den Beschriftungen.</i></p> <p><i>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat den Umbau der Sillemstraße zwischen Hellkamp und Sartoriusstraße zur Veloroute zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme grundsätzlich zu.</i></p> <p><i>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.</i></p> <p><i>Die Depotcontainer im direkten Umfeld der Baumaßnahme - hier der Standplatz an der Ecke Sillemstraße / Hellkamp mit insgesamt 7 Depotcontainer - müssen den Bürgerinnen und Bürger während der gesamten Bauzeit zur Verfügung stehen und ein Zugang für die Kranwagenfahrzeuge bereitgestellt werden.</i></p> <p><i>Falls dies nicht möglich ist, muss die SRH mindestens zehn Wochen im Voraus schriftlich (Depotcontainer@stadtreinigung.hamburg) über den genauen Standplatz, den Zeitraum und mindestens einen Ersatzstandplatz informiert werden. Die Kosten für die Verlegung und Rückverlegung des Standplatzes müssen vom Bauträger getragen werden. Die Kosten für die Verlegung und Baumaßnahmen für einen dauerhaften neuen Standplatz müssen vom Bauträger gezahlt werden.</i></p> <p><i>Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
18	Handwerkskammer, vom 15.06.2021	<p><i>Gemäß den vorliegenden Planunterlagen soll die Sillemstraße in eine Fahrradstraße umgewandelt werden. An dieser Stelle möchten wir insbesondere auf die Tischlerei in Hausnummer 60a hinweisen. Die Erreichbarkeit des Betriebes muss auch zukünftig gewährleistet sein. Wir gehen davon aus, dass die Lieferverkehre in der Fahrradstraße reibungslos abgewickelt werden können.</i></p> <p><i>Da der Parkdruck in der Sillemstraße hoch ist, sehen wir den Verlust von insgesamt 76 (der bisherigen 136) Stellplätze kritisch und empfehlen, weitere Möglichkeiten für den Erhalt zusätzlicher Stellplätze zu prüfen.</i></p> <p><i>Darüber hinaus weisen wir schon an dieser Stelle darauf hin, dass die ansässigen Betriebe frühzeitig über die Baumaßnahmen und die daraus resultierenden Veränderungen informiert werden müssen.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p>
19	Handelskammer, vom 17.06.2021	<p><i>Die ansässigen Gastronomiebetriebe und die wenigen Ladengeschäfte benötigen unbedingt Ladezonen für Ihren Lieferverkehr, da durch die starke Reduzierung der Parkplätze um 50 Prozent freier Parkraum nicht</i></p>	<p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Bereiche für sogenannte Landezonen werden im weiteren Planungsverlauf geprüft.</p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
20	HVV	<i>sichergestellt werden kann.</i>	
21	hvv switch	<i>HVV hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
22	hvv switch	<i>hvv switch hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
22	BWFGB / B 32, vom 02.06.2021	<p><i>Die Erschließungsanlage Sillemstraße ist eine endgültig hergestellte Erschließungsanlage im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB).</i></p> <p><i>Es handelt sich aufgrund der bestehenden planerischen Ausweisung um eine beidseitig zum Anbau bestimmte Erschließungsanlage.</i></p> <p><i>Für die Sillemstraße werden keine Erschließungsbeiträge mehr erhoben.</i></p>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>
23	BWFGB / SKbM, vom 25.05.2021	<p><i>Haben Sie vielen Dank für die Übermittlung der Unterlagen und die Möglichkeit einer Stellungnahme. Als Experte für Barrierefreiheit in der Verkehrs- und Freiraumplanung arbeiten wir eng mit Herrn Becker vom Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg (Koba) zusammen. Die entsprechenden Unterlagen leite ich daher direkt an ihn weiter. Herr Becker wird Ihnen ggf. eine Stellungnahme zukommen lassen, welche mit uns abgestimmt ist. Eine separate Stellungnahme von unserer Seite wird daher nicht erfolgen. Ich möchte Sie bitten, Herrn Becker (Kontakt siehe cc) zukünftig in den Verteiler mit aufzunehmen. Des Weiteren möchte ich Sie darauf aufmerksam machen, dass SkbM nicht mehr bei der Sozialbehörde, sondern bei der Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke (BWFGB) angesiedelt ist. Ich bitte um entsprechende Berücksichtigung für zukünftige Verschickungen.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p>Die 1. Verschickung der Unterlagen erfolgte auch an das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg. Eine Stellungnahme ist jedoch nicht eingegangen.</p>
24	LIG, vom 18.05.2021	<p><i>Der LIG befürwortet den Ausbau der Veloroute 2, Sillemstraße von Hellkamp bis Sartoriusstraße und hat diesbezüglich keine Einwände. Auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen ist ein Grunderwerb nicht erforderlich und Flächen des Allgemeines Grundvermögens nicht betroffen.</i></p> <p><i>Der LIG geht davon aus, dass keine Kosten zulasten des LIG anfallen.</i></p>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>
25	SBH	<i>SBH hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
26	Denkmalschutz	<i>Der Denkmalschutz hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
27	E / VS 3, vom 20.05.2021	<p><i>Im Fachinformationssystem Bodenschutz/Altlasten (Altlastenhinweiskataster) der Freien und Hansestadt Hamburg ist für den Bereich des geplanten Bauvorhabens (BV) bzw. das nahe Umfeld eine altlastverdächtige Fläche verzeichnet.</i></p> <p><i>Bei der altlastverdächtigen Fläche (AVF) handelt es sich um die AHKF 6238-028/00 – Sillemstraße 60, für die im Kataster zusammengefasst</i></p>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p><i>folgendes vermerkt ist:</i></p> <p><i>Auf dem Grundstück befanden sich als wesentliche altlastenrelevante Nutzungen zwischen 1956 und 1975 ein Galvanikbetrieb und bis 1990 eine Tischlerei mit Spritzlackierung. Ausgehend von den Ergebnissen der Historischen Erkundung wurde 2005 eine Schadstofferkundung durchgeführt. Im Grundwasser, das bei ca. 1,2 m u. GOK angetroffen wurde, wurden in einer Schöpfprobe erhöhte LCKW-Gehalte von 18,5 µg/l festgestellt.</i></p> <p><i>Unterhalb der Gebäudesohle wurden in der Auffüllung außerdem deutlich erhöhte PAK-Gehalte von bis zu 160 mg/kg TS festgestellt. Aufgrund Oberflächenversiegelung und der hydrogeologischen Situation wurden bisher keine weiteren Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung durchgeführt. Es besteht jedoch Handlungsbedarf bei Nutzungsänderung.</i></p> <p><i>Sollten im Zuge des geplanten BVs im Umfeld des Grundstücks Erdarbeiten durchgeführt werden, die mit einem Eingriff in den ersten Grundwasserleiter verbunden sind, so ist der erforderliche Untersuchungsbedarf für diesen Bereich mit der zuständigen Dienststelle der BUKEA, N22 abzustimmen.</i></p> <p><u><i>Hinweise für die Planung:</i></u></p> <p><i>1. Das bei der geplanten Baumaßnahme anfallende Aushubmaterial ist entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz (24.02.2012) ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen. Bei der Verwertung sind die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ zu berücksichtigen (vgl. Amtlicher Anzeiger der FHH Nr. 50 vom 27.06.2006 siehe auch Hinweise im Internet unter www.abfall.hamburg.de, Stichwort: "Verwertung von mineralischen Abfällen in Hamburg"). Diese Regeln gelten nicht für Oberboden (z.B. Mutterboden), der in der Regel höhere Humusgehalte aufweist. Bei der Verwertung von Oberboden ist der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.06.1999 in der geltenden Fassung zu beachten.</i></p> <p><i>2. Im Zuge der Baumaßnahmen ist besonders im Umfeld der o.g. AVF</i></p>	

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p><i>verstärkt auf Bodenverunreinigungen zu achten. Sollten während der Baumaßnahme Auffälligkeiten (z.B. Geruch, Verfärbung, Konsistenz, austretende Flüssigkeiten) im Untergrund oder im Bodenaushub festgestellt werden, ist während der Dienstzeiten das FA Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt (s.o.) und außerhalb der Dienstzeiten das Referat Schadensmanagement der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Tel. Nr.: 42840-2300) oder die jeweils nächstgelegene Polizei- und Feuerwehrdienststelle unverzüglich zu benachrichtigen (§1 HambBodSchG).</i></p>	
28	E / SL	<p><i>E / SL hat keine Stellungnahme abgegeben.</i></p>	
29	E / WBZ 2	<p><i>E / WBZ 2 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i></p>	
30	E / MR 22	<p><i>E / MR 22 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i></p>	
31	E / MR 23, vom 17.05.2021	<p><i>E / MR 23 meldet Fehlanzeige.</i></p>	
32	E / MR 3	<p><i>E / MR 3 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i></p>	
33	E / MR 10	<p><i>E / MR 10 hat keine Stellungnahme abgegeben.</i></p>	
34	<p>Kerngebietsausschuss, vom 15.07.2021</p>	<p><i>Der Bezirksamtsleiter wird gebeten, das Fachamt MR und weitere möglicherweise zuständige Behörden aufzufordern,</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>a. die Bereiche in sämtlichen Einmündungen als Gehwegüberfahrten an Stelle von Teilaufpflasterungen auszugestalten;</i> <i>b. generell die Fahrradstraße gemäß aktueller Forschungsergebnisse zu Fahrradstraßen anzupassen, also insbesondere eine durchgängige lichte Breite von mind. 4,0 m zzgl. 75 cm markiertem Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr je Straßenseite (vgl. Drs. 21-1830);</i> <i>c. generell ist die Verteilung des Raums für den ruhenden Verkehr gemäß der ReStra anzupassen, sodass</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Längsparkstände regelmäßig durch Baumscheiben unterbrochen werden (vgl. ReStra 2017: S. 75),</i> <i>• ein Schlüssel von 3 % Behindertenstellplätzen nachgewiesen wird;</i> 	<p><u>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Teilaufpflasterungen wurden gemäß ReStra als Gehwegüberfahrten mit kontrastarmen Bodenindikatoren geplant.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Die Fahrbahnmarkierung wird neu aufgeteilt, so dass die Fahrbahnbreite 4,00 m zzgl. der beidseitigen Sicherheitstrennstreifen in einer Breite von 75 cm.</p> <p><u>Der Anregung wird nicht gefolgt.</u> Auf die aus gestalterischen Gründen empfohlene Unterbrechung der Längsparkstände durch Halbinseln wird aus Kostengründen und um die Anzahl der vorhandenen Parkstände nicht noch weiter zu reduzieren verzichtet.</p> <p>Innerhalb des Planungsabschnittes befinden sich zwei Parkstände für Menschen mit Behinderungen, was damit anteilig den 3 % aller geplanten Park-</p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p>d. <i>im Sinne der Barrierefreiheit Gehwege von Fahrradbügeln möglichst freizuhalten, sodass generell geprüft werden soll, wo derzeit Fahrräder an informellen Anschliefmöglichkeiten abgestellt wurden (Laternen, Straßenschilder, Absperr- und Baumbügel sowie Zäune), um dort ortsnah Fahrradbügel vorzusehen;</i></p> <p>e. <i>insbesondere die Verlagerung der Fahrradbügel in der Methfesselstraße vor Hausnummer 67 zu prüfen, da es hier regelmäßig zu einer starken Verengung des Fußwegs durch nicht ordnungsgemäß abgestellte Fahrräder kommt. Der gewonnene Platz soll für Stadtmobiliar, z.B. eine Bank genutzt werden.</i></p> <p>f. <i>die Einrichtung von Ladezonen in Absprache mit den Gewerbetreibenden vor Ort zu prüfen;</i></p> <p>g. <i>die Einrichtung von Serviceparkplätzen (Kurzzeitparkmöglichkeit für Pflegedienste, Lieferdienste und Handwerker) verbindlich einzuplanen;</i></p> <p>h. <i>insbesondere für Flächen des ruhenden Verkehrs soll geprüft werden, inwiefern hier eine Entsiegelung (bspw. durch Rasengittersteine) mit dem Ziel der dezentralen Versickerung von Regenwasser erzielt werden kann.</i></p> <p>i. <i>In Zusammenarbeit mit Stromnetz Hamburg zu prüfen, ob im Planungsabschnitt auf ohnehin geplanten Parkständen eine Ladestation für e-Mobilität eingerichtet werden kann;</i></p> <p>j. <i>Unterflurhydranten von Kfz-Parkplätzen freizuhalten.</i></p>	<p>stände entspricht.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> ➤ siehe hierzu die lfd. Nr. 44 (Fuss e.V.), Seite 17</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> ➤ siehe hierzu die lfd. Nr. 19 (Handelskammer), Seite 10</p> <p><u>Der Anregung wird nicht gefolgt.</u> Die Einrichtung von Serviceparkplätzen ist rechtlich noch nicht möglich.</p> <p><u>Der Anregung wird nicht gefolgt.</u> Da die Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn vorgesehen sind, kann eine Entsiegelung aus wirtschaftlichen und bautechnischen Gründen nicht umgesetzt werden. Insgesamt weist die Planung bereits jetzt eine positive Bilanz der Flächenversiegelung auf.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Stromnetz Hamburg prüft im weiteren Verlauf den möglichen Bedarf für Ladestationen.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u></p>
35	Ausschuss für Grün, Umwelt, Wirtschaft und Verbraucherschutz	<i>Der Ausschuss für Grün, Umwelt, Wirtschaft und Verbraucherschutz hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
36	Fraktionen	<p><i>Die Bezirksversammlung Eimsbüttel nimmt zur geplanten Umgestaltung der Sillemstraße im Abschnitt zwischen Hellkamp und Sartoriusstraße wie folgt Stellung:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Die Bezirksversammlung begrüßt das bisherige Online-Beteiligungsverfahren, dessen Ergebnisse in die Planung eingeflossen sind. Eine möglichst transparente und weitgehende Information der Bewohnerinnen und Bewohner des umgebenden Wohnquartiers wird im weiteren Verlauf der Planung als notwendig erachtet.</i> 2. <i>Die Planung weist einen Wegfall von mehr als 50 Prozent der bislang vorhandenen KFZ-Stellplätze aus. Vor dem Hintergrund des anhaltend hohen Parkdrucks im Quartier soll geprüft werden, ob ggf. im Bereich der Nebenflächen durch die Ausweisung von Schrägparken zusätzliche Stellplätze eingerichtet werden können, ohne dass damit in den Fahrbahnbereich eingegriffen wird.</i> 3. <i>Es soll geprüft werden, ob gesonderte Parkmöglichkeiten für den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr (z.B. Handwerk, Gewerbe, Pflegedienste) geschaffen werden können.</i> 4. <i>Darüber hinaus soll die Aufstellung zusätzlicher Abstellplätze für Fahrräder insbesondere im Bereich der Nebenflächen (zwischen den Bäumen) geprüft werden.</i> 	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, kann jedoch nicht berücksichtigt werden.</u> Durch eine Anordnung von beidseitigen Schrägparkstände könnte die Anleiterbarkeit durch die Feuerwehr nicht gewährleistet werden, da der Abstand zwischen Gebäudekante und Leiterwagen in den meisten Abschnitten der Sillemstraße zu groß wäre. Zudem stellen Schrägparkstände keine Verbesserung für den Fußverkehr aufgrund der geringen Gehwegbreiten dar.</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Bereiche für sogenannte Ladezonen werden im weiteren Planungsverlauf geprüft.</p> <p><u>Der Anregung kann nicht gefolgt werden.</u> Die durch die Neuordnung hinzugewonnen Nebenflächen sollen barrierefrei vom Fußverkehr genutzt werden können, daher sind zusätzliche Fahrradanhängerlehnbügel nicht vorgesehen. Zudem erschweren Fahrradanhängerlehnbügel den barrierefreien Aus- und Einstieg für den ruhenden Verkehr im Bereich von Parkständen.</p>
37	ADFC, vom 17.06.2021	<p>1 Allgemeines <i>Der ADFC begrüßt die Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße und die Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs. Die Aufhebung des Gehwegparkens wird mehr Platz für den Fußverkehr ermöglichen. Durch</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u></p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p>den Verzicht auf Schräg- oder Senkrechtparkstände wird die Verkehrssicherheit erhöht.</p> <p>2 Stellungnahme zur vorliegenden Planung 2.1 Aufhebung des Gehwegparkens <i>Wir befürchten, dass die Aufhebung des Gehwegparkens ohne begleitende bauliche Maßnahmen keinen Erfolg bringen wird. Aus den Plänen geht hervor, dass keinerlei Poller, Findlinge, Fahrradbügel oder dergleichen geplant sind, um das in Zukunft verbotene Schräg- oder Senkrechtparken zu unterbinden. Erfahrungsgemäß wird dann weiter schräg oder senkrecht geparkt, da die Kontrollkapazitäten der Polizei stark begrenzt sind. Wir sprechen uns daher für bauliche Maßnahmen aus, die das Schräg- oder Senkrechtparken zukünftig wirksam verhindern.</i></p> <p>2.2 Anordnung eines Halteverbots in der Fahrradstraße <i>Für den Zweirichtungsbetrieb ist eine Kernfahrbahnbreite von mindestens 4,00 m erforderlich. Dies ist zur Gewährleistung der Funktion und zur Ermöglichung des Nebeneinanderfahrens von Radfahrenden in beiden Richtungen notwendig. Deshalb ist ein absolutes Halteverbot (Zeichen 283) anzuordnen, sodass Halten und Parken lediglich außerhalb der Fahrgasse in den markierten Nebenflächen möglich ist (siehe Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRW): Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße)</i></p> <p>2.3 Maßnahmen in der Sillemstraße außerhalb des Plangebiets <i>Dass die Sillemstraße zwischen Langenfelder Damm und Sartoriusstraße und zwischen Hellkamp und Schwenckestraße als Fahrradstraße ausgewiesen wird, ist erfreulich. Allerdings erschließt sich uns nicht, warum in diesem Bereich keine Veränderungen geplant sind. Durch die bisherigen und zukünftigen unterschiedlichen Parksituationen (schräg, längs und quer) und die „Wildparker“ ist eine attraktive Führung des Radverkehrs in der Fahrradstraße nicht möglich. Zudem sind die Gehwege auch in diesem Bereich untermaßig.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und tlw. berücksichtigt.</u> Im Bereich der Baumscheiben werden Granitstelen eingebaut, um eine Beparkung der Baumscheiben zu verhindern. Die durch die Neuordnung hinzugekommenen Flächen sollen barrierefrei vom Fußverkehr genutzt werden können, daher sind Absperrbügel, Pfosten etc. vorerst nicht vorgesehen. Zudem erschweren Pfosten etc. den barrierefreien Aus- und Einstieg für den ruhenden Verkehr im Bereich von Parkständen.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, kann jedoch nicht berücksichtigt werden.</u> Die in der Sillemstraße verorteten Fahrbahnmarkierung (durchgezogene Linie: Schmalstrich, beidseitig), die die Fahrgasse der Fahrradstraße (Breite 4,50 m) kenntlich machen, dürfen gem. StVO nicht beparkt werden. Daher sind zusätzliche Verkehrszeichen für Haltverbot nicht erforderlich.</p> <p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Parkstände in den Abschnitten der Sillemstraße zwischen Langenfelder Damm und Sartoriusstraße sowie Hellkamp und Schwenckestraße werden im Zuge der weiteren Planung ebenfalls neu als Längsparkstände angeordnet.</p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p><i>Deshalb sollte zwischen Langenfelder Damm und Sartoriusstraße zumindest die Markierung der Längsparkplätze und der Sicherheitstrennstreifens (wie im Plangebiet) umgesetzt werden, um eine einheitliche und durchgehende Gestaltung der Fahrradstraße zu erreichen.</i></p> <p><i>Zwischen Hellkamp und Schwenckestraße sollte das Gehwegparken ebenfalls aufgehoben und nur noch Längsparkstände eingerichtet werden. Es erschließt sich nicht, weshalb die Verkehrssicherheit und der Platz für Fuß- und Radverkehr in diesem Abschnitt der geplanten Fahrradstraße hinter den Belangen der Parkplätze zurückstehen sollten.</i></p> <p><i>Zwischen Hellkamp und Schwenckestraße sollte zumindest die Markierung der Längsparkplätze und der Sicherheitstrennstreifen (wie im Plangebiet) umgesetzt werden, um eine einheitliche und durchgehende Gestaltung der Fahrradstraße zu erreichen.</i></p>	
38	Verein Barrierefrei Leben	<i>Verein Barrierefrei Leben hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
39	Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft	<i>LAG hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
40	BSVH e.V.	<i>BSVH hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
41	Wall GmbH	<i>Wall hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
42	Ströer DSM	<i>Ströer hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
43	AK Taxiposten	<i>AK Taxiposten hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
44	Fuss e.V., vom 14.06.2021	<p><i>Na, das gefällt uns ja mal! Vor allem begrüßen wir, dass die Bereiche zwischen den Baumscheiben dem Gehweg gehören. Dann sind auch 1,5 m neben den Baumscheiben kein Problem. Wir bitten darauf zu achten, dass beim Übergang zu den Baumscheiben keine Stolperstellen entstehen.</i></p> <p><i>Auch können wir nicht erkennen, wie die Abgrenzung zwischen Gehweg und Parkständen gestaltet wird. Hier ist zu verhindern, dass Parker*innen sich doch wieder auf den Gehweg stellen.</i></p> <p><i>Insgesamt sind die Fahrradbügel gut angeordnet. Nur an der Ecke zur Methfesselstraße stören uns die 6 Fahrradbügel mitten auf dem Gehweg.</i> <i>Erfahrungsgemäß werden die Fahrräder nicht so abgestellt, dass sie nicht in den Gehweg ragen. Wir würden es begrüßen, wenn auch diese</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</u></p> <p><u>Der Anregung wird nicht gefolgt.</u> ➤ siehe hierzu die lfd. Nr. 37 (ADFC), Seite 13</p> <p><u>Der Anregung wird gefolgt.</u> Anstatt der Fahrradlehnenbügel werden an dieser Stelle zusätzliche 2 Sitzbänke vorgesehen.</p>

Nr.	Beteiligte Stelle	Eingegangene Stellungnahmen (Textauszüge)	Abwägungsergebnis E/MR 2:
		<p><i>Bügel in den Bereich der Parkstände verlegt würden.</i></p> <p><i>Wir konnten in den Plänen 3 Sitzbänke entdecken. Da es im öffentlichen Raum in Hamburg zu wenige Sitzgelegenheiten gibt, würden wir es begrüßen, wenn Sie an geeigneten Stellen weitere Bänke vorsehen würden.</i></p> <p><i>Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.</i></p>	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Für die ÖB ist die HHVA zuständig. Diese Stellungnahme wird entsprechend weitergeleitet.</p>
45	Bezirks-Seniorenbeirat	<i>Seniorenbeirat hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	
46	Kompetenzzentrum Barrierefrei	<i>Kompetenzzentrum Barrierefrei hat keine Stellungnahme abgegeben.</i>	