

Kontrakt-Nr.: -
PSP-Nr.: Investiv: -
konsumtiv: 3-21603020-300015.05 BK-E045 Autoarme
Quartiere

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel

Planungs- und Bezirksamt Eimsbüttel
Entwurfsdienststelle: Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer
Abschnitt Mobilität

Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr
BK-E045 Autoarme Quartiere
Umgestaltung Rellinger Straße
Teilbaumaßnahme: Modalfilter Rellinger Straße
Abschnitt Spengelweg bis Grädenerstraße

1. Planverschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Ziele der Planung	4
2	Vorhandener Zustand	6
2.1	Allgemeines	6
2.2	Verkehrsführung	6
2.3	Verkehrs- und Unfallzahlen	6
2.4	Vorhandener Straßenraum	7
2.4.1	Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen	8
2.4.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Car-Sharing	8
2.4.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	8
2.4.4	Radverkehr	8
2.4.5	Ruhender Verkehr	8
2.4.6	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	9
2.4.7	Straßenausstattung.....	9
2.4.8	Straßenbegleitgrün.....	9
2.4.9	Oberflächenentwässerung	9
3	Planabstimmung und Öffentlichkeitsbeteiligung.....	10
4	Variantenuntersuchung.....	11
4.1	Variantenprüfung.....	11
4.2	11
5	Geplanter Zustand.....	13
5.1	Verkehrsführung	13
5.2	Geplanter Straßenraum	13
5.2.1	Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen	14
5.2.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	14
5.2.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	14
5.2.4	Ruhender Verkehr	15
5.2.5	Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	16
5.2.6	Straßenausstattung.....	17
5.2.7	Straßenbegleitgrün.....	17
5.2.8	Oberflächenentwässerung	17
5.2.9	Rettungswege und Anleiterbarkeit	17
5.2.10	Verträglichkeit mit anderen Planungen.....	18
6	Planungsrechtliche Grundlagen	18
7	Umsetzung der Planung.....	19
7.1	Änderung der Benutzbarkeit	19

7.2	Grunderwerb.....	19
7.3	Kosten und Finanzierung.....	19
7.4	Entwurfs- und Baudienststelle.....	19
7.5	Zeitplan	19
	Bilanzierungsübersicht.....	20

1 Anlass und Ziele der Planung

Das Gebiet liegt im Bezirk Eimsbüttel im Stadtteil Eimsbüttel süd-westlich der Osterstraße.

Ziel dieser Planung ist die Errichtung von zwei Modalfiltern in Verbindung mit einer bestandsnahen Vorabumbaumaßnahme im Straßenraum Rellinger Straße über eine Länge von rund 60m. Das Planungsgebiet umfasst den Abschnitt zwischen Grädenerstraße und Spengelweg der Rellinger Straße unmittelbar vor der Schule Rellinger Straße. Der nördlich angrenzende, ca. 50m lange Abschnitt der Rellinger Straße von Armbruststraße bis Grädenerstraße wird zur Einbahnstraße stadteinwärts (Radverkehr auch in Gegenrichtung frei). Alle anderen bestehenden Einbahnstraßenregelungen im Quartier werden nicht geändert. Der Abschnitt soll im Zuge des Verfahrens zur Änderung der Benutzbarkeit gemäß HWG in Zukunft nur dem Rad- und Fußverkehr sowie Rettungskräften zur Verfügung stehen.

Eine grundlegende Umgestaltung der Rellinger Straße gemäß dem beschlossenen Eimsbütteler Bezirksradroutenkonzept als Teil der Bezirksroute Eimsbüttel-Süd mit dem Konzeptvorschlag Fahrradstraße wird perspektivisch angestrebt.

Mit der am 18.10.2021 beschlossenen Drucksache 21-2268 wird das Bezirksamt aufgefordert, kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und Aufenthaltsqualität in der Rellinger Straße und Lappenbergsallee zu prüfen. Konkret heißt es in der Drucksache unter 1.:

„Die Rellinger Straße soll auf Höhe der erweiterten Grundschule Rellinger Straße durch geeignete bauliche Maßnahmen (z.B. Durchfahrtsperre oder Diagonalsperre bzw. Beschilderungen) so umgeplant werden, dass ein vollständiges Durchfahren der Rellinger Straße für den Durchgangsverkehr nicht mehr möglich ist.“

Im Weiteren wird u.a. erläutert, dass dabei die Erreichbarkeit durch Einsatzfahrzeuge sowie das Anleiten im Brand- und Rettungsfall gesichert werden und für Anlieferungen u. a. Serviceparkplätze in akzeptabler Distanz vorgehalten werden sollen. Auch Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge sowie Fahrräder und Lastenräder sollen geprüft werden.

Vorangegangen war u.a. eine dezidierte Untersuchung der Schulwege durch die Elternschaft der Schule Rellinger Straße, die verschiedene kritische Bereiche identifiziert hatte. Ein Fokus ist dabei der Bereich vor der Schule (Problemlage: Gedränge durch Fuß- und Radverkehr auf dem Gehweg zu den Stoßzeiten, zu enger Eingangsbereich, keine sicheren Übergänge, Eltern-Autoverkehr direkt vor der Schule (s. Drs. [21-1912](#)).

Die geplante Maßnahme dieser Verschickung ist Teil der Vereinbarung für das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr, das mit der Fortschreibung auch Maßnahmen zur Verkehrssicherheit im Schulumfeld sowie die Förderung aktiver und selbstbestimmter Mobilität von Kindern und Jugendlichen verfolgt. Darüber hinaus sind die Förderung autoarmer Quartiere, die Straßenraumgestaltung zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie aktive Schulmobilität als Maßnahmen im Integrierten

Klimaschutzkonzept für den Bezirk Eimsbüttel verankert, das im Januar 2022 beschlossen wurde (s. [Drs. 21-2634](#))

In der Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 05.04.2023 stellte der Abschnitt Mobilität die aktuelle Situation im Umfeld der Grundschule Rellinger Straße vor und erläuterte die dortige Konfliktsituation. Die möglichen Planungsvorschläge entsprechend der [Drs. 21-2268](#) wurden anhand eines Konzeptplans in Form von Kartenmaterial und Skizzierungen erläutert und das geplante weitere kurz-, mittel- und langfristige Vorgehen -auch im Hinblick auf die Beteiligung der Öffentlichkeit- vorgestellt (s. Präsentation Sachstand Durchfahrtssperre Rellinger Straße und Fahrplan).

Die derzeitige Situation ist gekennzeichnet durch zu enge Eingangsbereiche der erweiterten Grundschule Rellinger Straße mit rund 400 Schülerinnen und Schülern im Alter von 5-12 Jahren, sowie mangelnde Sichtbeziehungen und Querungsmöglichkeiten im direkten Schulumfeld durch Kfz-Parken vor der Schule. Fehlende Radabstellmöglichkeiten verursachen zusätzlich das Abstellen von zahlreichen Fahrrädern entlang des Absperrgitters vor der Schule, sodass der Gehweg zusätzlich eingeengt wird. Gleichzeitig wird der Straßenraum von einem wertvollen Baumbestand eingerahmt, der das Flächenpotential begrenzt. Durch das vorhandene Kfz-Parken (Schrägparker und Längsparker am Fahrbahnrand steht keine ausreichende Fahrgasse zur Verfügung.

Durch die geplante Maßnahme soll der Kfz-Durchgangsverkehr vor der Schule unterbunden sowie Flächen für den Fuß- und Radverkehr, für Grünbereiche und den Aufenthalt im unmittelbaren Zugangsbereich der Schule gewonnen und ein sicheres Queren ermöglicht werden. Dabei bleibt die Erreichbarkeit der Anliegenden und für Rettungskräfte gesichert.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Bei der Rellinger Straße handelt es sich um eine Bezirksstraße mit dem Charakter einer Wohnstraße (Tempo 30-Zone). In dem zu überplanenden Straßenabschnitt zwischen Spengelweg und Grädenerstraße befindet sich auf der südwestlichen Straßenseite die erweiterte, voll gebundene Ganztagsgrundschule Rellinger Straße mit 383 Schülerinnen und Schülern (Stand 2023 lt. FHH-Atlas). Auf der anderen Straßenseite befinden sich drei Mehrfamilienhäuser, jedoch keine Zufahrten zu den jeweiligen Grundstücken. Die direkte Umgebung ist überwiegend durch gründerzeitliche Wohnbebauung geprägt.

Wechselbeziehungen mit anderen geplanten Baumaßnahmen sind nicht bekannt.

2.2 Verkehrsführung

Im Bestand ist die Rellinger Straße auf ganzer Länge Teil einer Tempo-30-Zone, die im Planungsabschnitt für den Kfz- und Radverkehr in beiden Richtungen geöffnet ist. Darüber hinaus sind im Umfeld des Planungsraums mehrere Einbahnstraßen, die durch die Planung nicht beeinträchtigt werden. Zur schlüssigen Ergänzung des Verkehrsführungssystems ist in Zukunft eine Ausweisung des Abschnittes der Rellinger Straße von Armbruststraße bis Grädenerstraße als Einbahnstraße stadteinwärts erforderlich.

Eine Kartendarstellung der vorhandenen und geplanten Einbahnstraßen findet sich in Anlage 2.

2.3 Verkehrs- und Unfallzahlen

Am 14.06.2022 wurde im Zeitraum 6-19 Uhr eine Verkehrserhebung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr durchgeführt. Der Zeitpunkt lag somit vor dem zwischenzeitlichen Umzug des Schulbetriebs an den Standort Telemannstraße. Der Zählungsquerschnitt wurde ca. auf Höhe der Hausnummer 16 angelegt und umfasste Fahrbahn und Gehwege. Durch den gewählten Zählstandort sind die Quell- und Zielverkehre der Schule aus Spengelweg und der südlichen Rellinger Straße nicht abgebildet.

Tabelle 1: Verkehrszählung Rellinger Straße 16 vom 14.06.2022

	Kfz-Verkehr (% SV-Anteil)	Radverkehr	Fußverkehr
Verkehrsmenge	460 (1,9)	434	409
Spitzenstunde (Uhrzeit)	58 (18:00-19:00)	67 (7:45-8:45)	53 (17:45-18:45)

Danach ist der Kfz-Verkehr, der Radverkehr und Fußverkehr zu jeweils fast gleichen Anteilen vertreten.

Die Unfalllage im Planungsraum ist im Vergleich zu anderen Tempo-30-Zonen unauffällig. Im Zeitraum 2015-2021 wurden in der polizeilichen Unfallstatistik ausschließlich Kfz-Unfälle mit Sachschäden und ohne Beteiligung von Rad- und Fußverkehr registriert. Eine Kartendarstellung der Unfalllage findet sich in Anlage 3.

2.4 Vorhandener Straßenraum

Der überplante Straßenabschnitt ist ca. 60 m lang, der in beiden Richtungen für den Kfz-Verkehr geöffnet ist und Teil einer Tempo-30-Zone. Die Fahrbahn ist durchgehend ca. 5,5 m breit und wird einseitig von Kfz-Schrägparkbuchten begleitet. Aufgrund des Kfz-Parkens am Fahrbahnrand auf der anderen Straßenseite (siehe Kapitel 2.4.5), liegt die tatsächlich nutzbare Fahrbahnbreite maximal jedoch bei nur 3,5 m. Durch den Überhang von Kleintransportern etc. in den Schrägparkständen wird diese häufig unterschritten. Damit wird die erforderliche Fahrbahnbreite gemäß RAST für das Einparken beim Kfz-Schrägparken deutlich unterschritten (4,00m, s. RAST Tabelle 22). Dies gilt auch für die erforderliche Breite für den Begegnungsfall Lkw-Kfz, sowie Rad-Kfz und den Aufstellbereich von Leiterwagen der Feuerwehr. Außerhalb der Planungsgrenzen wechseln die Schrägparkbuchten in regelmäßigen Abständen die Straßenseite und die Fahrbahn verschwenkt entsprechend. Hier steht die Fahrbahnbreite von 5,5 m fast durchgehend zur Verfügung, da weitestgehend ein Kfz-Parken am Fahrbahnrand nicht möglich ist. In der Einmündung Grädenerstraße und südlich des Knoten Spengelweg sind aufgepflasterte Bremsschwellen vorhanden. Die beidseitigen Gehwege sind jeweils ca. 2,0 m breit, liegen jedoch teilweise auf Privatgrund (auf Ostseite ca. 1,40m öffentlich, 1,05m privat, auf der Westseite vor der Schule ca. 2,00m öffentlich, teilweise 0,85m privat, Damit entsprechend die öffentlichen Gehwegbreiten überwiegend nicht den Mindestanforderungen für die Barrierefreiheit und sind auch nicht für das hohe Fußverkehrsaufkommen während des Schulstartes oder anderen Spitzenzeiten ausgelegt (mind. 3,00m erforderlich). Aufgrund der wenigen vorhandenen Radabstellanlagen werden zahlreiche Fahrräder am ca. 80m langen Absperrgitter abgestellt und schränken zusätzlich die Gehwegbreiten vor der Schule ein. Die geschilderte Situation der mangelnden Flächenverfügbarkeit für Zufußgehende und Radfahrende zeigt den dringenden Handlungsbedarf im Plangebiet – insbesondere zum Schutz der Schulkinder auf.

Im Straßenabschnitt ist eine Gehwegüberfahrt der Schule Rellinger Straße vorhanden. In Absprache mit der Schule wurde festgestellt, dass diese nicht mehr als Überfahrt genutzt wird, sondern lediglich als Zugang zum Schulhof. Die Zufahrten zum Schulparkplatz und die Feuerwehrezufahrt zum Schulhof liegen außerhalb des Planungsabschnitts.

Da es sich um eine bestandsnahe Planung ohne grundlegende Änderung der baulichen Infrastruktur handelt, wird auf eine Darstellung des Querschnitts verzichtet. Die Bestandsmaße können aus dem verkehrstechnischen Lageplan entnommen werden (s. Anlage 4).

2.4.1 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen

Der Planungsraum umfasst den Knoten mit der Grädenerstraße (kurz: Knoten Grädenerstraße) und den Knoten mit dem Spengelweg (kurz: Knoten Spengelweg). Da beide ohne besondere Vorfahrtsregelung sind, gilt Rechts-vor-Links.

Lichtsignalanlagen sind im Planungsraum nicht vorhanden.

2.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Car-Sharing

Im Planungsraum verkehren keine Buslinien und sind auch in Zukunft im Rahmen des Hamburg-Taktes nicht vorgesehen. Das Gebiet ist sehr gut an das ÖPNV-Netz über die Metrobuslinie 4 auf der Lappenbergsallee,, den Buslinien auf der Kieler Straße und dem Eimsbütteler Marktplatz, sowie den U- und S-Bahnhaltesellen im Umfeld (Emilienstraße, Osterstraße und Langenfelde erschlossen. Drei Switch-Standorte der Hochbahn für Carsharing befinden sich an der südlichen Rellinger Straße, dem Heußweg und der Sillemstraße/ Ecke Methfesselstraße. Ein weiterer Standort wird im Quartier gesucht.

2.4.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Kfz-Verkehr fährt mit dem Radverkehr im Mischverkehr.

2.4.4 Radverkehr

Da der Planungsraum Teil einer Tempo-30-Zone ist und deshalb keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden sein dürfen, fährt der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr. Aufgrund der Grundschule Rellinger Straße ist mit einem erhöhten Radverkehrsaufkommen zu rechnen. Kinder unter 8 bzw. 10 Jahren müssen bzw. dürfen gemäß StVO auf dem Gehweg fahren und können dabei durch einen Erwachsenen begleitet werden. Die Rellinger Straße ist Teil des bezirklichen Radroutennetzes und schließt über den Paciusweg und die Große Bahnstraße an das überbezirkliche Radroutennetz Richtung Altona/ Erschließung Diebsteich an.

2.4.5 Ruhender Verkehr

Auf der nordöstlichen Straßenseite sind im Planungsraum drei Parkbuchten für 16 Kfz (inkl. eines markierten Behindertenstellplatzes) in Schräganordnung vorhanden. Auf der südwestlichen Seite darf am Fahrbahnrand geparkt werden, was jedoch im Bereich der Knoten durch absolute Halteverbote untersagt ist, um die Schleppkurven von bspw. Müllfahrzeugen freizuhalten. In der Einmündung Spengelweg wird die Mindestdurchfahrtsbreite von 3,05 m unterschritten, wenn am Fahrbahnrand geparkt wird. Der im Planungsraum markierte Behindertenparkplatz ist nicht beschildert und hat somit keine rechtliche Gültigkeit mehr. Der Planungsraum ist Teil des Bewohnerparkgebiets E312 Apostelkirche.

Im Planungsraum sind für den Radverkehr zwei Fahrradhäuschen vorhanden. Da die Fahrradhäuschen privat verwaltet werden, ist ihre Auslastung unbekannt. Im Bereich des Knotens Spengelweg sind Fahrradbügel vorhanden.

Die Parkraumbilanz inkl. Bestand findet sich in Kapitel 5.2.4.

2.4.6 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Bestandssituation der Gehwege wurde bereits in Kap. 2.4 ausführlich beschrieben.

Am Knoten Spengelweg sind Querungsstellen über alle Knotenarme vorhanden, an welchen jedoch durch Kfz-Parken und Straßenbegleitgrün teilweise die Sichtbeziehungen zum Fahrbahnverkehr eingeschränkt sind. Am Knoten Grädenerstraße ist nur eine Querungsstelle über die Grädenerstraße vorhanden und keine über die Rellinger Straße. Die Querungsstellen sind nicht barrierefrei ausgebaut und verfügen weder über taktile Leitelemente noch über differenzierte Bordhöhen.

2.4.7 Straßenausstattung

Es sind keine vom Bezirksamt aufgestellten Sitzbänke vorhanden.

Da der Planungsraum Teil eines Bewohnerparkgebiets ist, ist nahe des Knotens Spengelweg ein Parkscheinautomat vorhanden.

2.4.8 Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün im Planungsraum ist uneinheitlich. Die gemäß Kataster vorhandenen 13 Straßenbäume umfassen Schein-Akazien, Ginkos, Haseln, Weißdorne, Apfelbäume, einen Spitz-Ahorn und eine Pappel. Sie wurden hauptsächlich Anfang der 1980er (insb. die Schein-Akazien) und Ende der 1990er Jahre gepflanzt (insb. die Ginkos). Die Bäume befinden sich teilweise in einem schlechten gesundheitlichen Zustand (insb. die Weißdorne). An den Baumstandorten befinden sich teilweise auch Sträucher, welche negative Auswirkungen auf die Sichtbeziehungen zwischen querendem Fußverkehr und dem Verkehr auf der Fahrbahn haben.

Die Straßenbaumbilanz inkl. Bestand findet sich in Kapitel 5.2.7.

2.4.9 Oberflächenentwässerung

Da es sich um eine bestandsnahe Überplanung handelt, die weitestgehend ohne tiefbauliche Änderungen auskommt, entfällt die Überprüfung der Straßenentwässerung.

3 Planabstimmung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt. Vorababstimmungen mit den Straßenverkehrsbehörden haben stattgefunden und werden fortgesetzt.

Die Beschlusslage aus den politischen Gremien inkl. der weiteren Abstimmung ist bereits im Kap. 1 umfänglich erläutert worden. Am 6. Mai 2024 ist ein weiterer Sachstandsbericht über den Planungsstand im Kerngebietsausschuss vorgesehen.

Am 4. Juli 2023 wurde vom Bezirksamt eine öffentliche Informationsveranstaltung für die direkten Anliegerinnen und Anlieger sowie die ansässige Schule veranstaltet. In der Veranstaltung wurde den 23 Teilnehmerinnen und Teilnehmern der erste Planungsstand präsentiert und Anliegen für die weitere Planung und Umsetzung gesammelt. Im Herbst 2023 wurden zudem ein Landschaftsplanungs- und ein Beteiligungsbüro beauftragt und ein umfassender Prozess gestartet zur Einbeziehung von Schule, Elternrat, Schülerinnen und Schülern sowie Nachbarschaft und Initiativen in die Umgestaltung des Straßenraums. Bis zum Frühjahr 2024 wurden folgende Formate durchgeführt:

- Informationsabend für Anlieger (04.07.2023)
- Kurzvorstellung im Elternrat und in einer Schulkonferenz
- Einrichtung eines Newsletters ab Herbst 2023, regelmäßige Information zum Projekt für Interessierte
- Sammlung von Anliegen der Schülerinnen und Schüler mithilfe eines Ideen-Kits (ab 12-2023)
- Einrichtung eines begleitenden Arbeitskreises (Anlieger, Vertreterinnen von Schule, Elternrat und Initiativen), erste Sitzung im Januar 2024
- Schüler*innenworkshop sowie anschließend öffentlicher Workshop zur Diskussion von Gestaltungs- und Nutzungsideen (15.02.2024)

Das Bezirksamt Eimsbüttel hat mit Unterstützung der beauftragten Büros durch Flyer und Plakate im betreffenden Planungsgebiet sowie vor umliegenden Läden und Einrichtungen auf die öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen (Infoveranstaltung am 4.7.23 und Workshop am 15.02.24) aufmerksam gemacht. Zusätzlich wird auf der bezirkseigenen Internetseite, durch Pressemitteilungen und den Newsletter „Nachbarschaftsräume Eimsbüttel“ über die geplanten Maßnahmen und die Beteiligungsmöglichkeiten informiert.

4 Variantenuntersuchung

In der Untersuchung werden nur Varianten geprüft, die unter Berücksichtigung der technischen Vorgaben und dem zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum realisierbar wären.

4.1 Variantenprüfung vor Beteiligung der Öffentlichkeit

Die im Vorwege geprüften Varianten:

- Einbahnstraßenregelung und
- Reduzierung der Kfz-Parkstände bzw. Änderung der Kfz-Parkordnung

wurden nicht weiterverfolgt, da die Ziele der Beschlusslage, insbesondere die Vermeidung von Kfz-Durchgangsverkehr sowie Hol- und Bringverkehre, die Vermeidung von gefährlichen Situationen mit parkenden Kfz vor der Schule, freie Sichtbeziehungen insbesondere für Kinder sowie Flächengewinn für den Rad- und Fußverkehr im unmittelbaren Umfeld der Schule und den Aufenthalt mit einer solchen Lösung nicht oder nur unzureichend erreicht werden können.

Dies gilt auch die Variante nur eines Modalfilters, der entsprechenden Wendebedarf im Planungsbereich auslösen würde.

Die in der Drucksache genannte Diagonalsperre ist im Planungsabschnitt baulich nicht realisierbar.

4.2 Variantenprüfung als Grundlage der Beteiligung der Öffentlichkeit

Aufgrund von Rückmeldungen aus dem Elternrat, der Schule sowie des begleitenden Arbeitskreises wurden beim [Planungs-Workshop](#) am 15.02.24 verschiedene Varianten der Radverkehrsführung als Diskussionsgrundlage angeboten (Variante als Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung). Die Varianten unterschieden sich in der Führung des Radverkehrs durch den überplanten Straßenabschnitt und der Baumbilanz. Eine eindeutige Präferenz für eine Variante konnte zwar nicht festgestellt werden, doch gab es nahezu einen Konsens, welche Variante nicht weiterverfolgt werden sollte (siehe Kapitel 4). Die Beiträge wurden im Abwägungsprozess berücksichtigt und fließen so in die Planung ein.

Als Grundlage wurden drei Varianten entwickelt, die sich in der Radverkehrsführung und der Baumbilanz unterscheiden:

Variante 1:

In dieser Variante verläuft die Radverkehrsführung zwischen den Modalfiltern geradlinig über die Fläche, die im Bestand die Fahrgasse bildet. Hierdurch wären keine tiefbaulichen Änderungen und keine Baumfällungen erforderlich. Im Vergleich zu den anderen Varianten ist diese am bestandsnächsten, allerdings wäre der Flächengewinn für das hohe Fuß- und Radverkehrsaufkommen vor der Schule vergleichsweise gering.

Variante 2a:

In dieser Variante verschwenkt die Radverkehrsführung hinter den Modalfiltern und verläuft auf ganzer Länge in den bestehenden Kfz-Schrägparkbuchten. Hierdurch wäre die Fällung von zwei Bäumen und ein Asphalt-Vollausbau im Bereich der dazugehörigen Baumstandorte erforderlich. Die Verschwenke sollen den Radverkehr im Bereich des Schuleingangs verlangsamen. Außerdem sollen hierdurch die Flächen, die im Rahmen der Freiraumplanung umgestaltet werden können, auf der Straßenseite der Schule vergrößert werden. Im Vergleich zu den anderen Varianten wird mit dieser Radverkehrsführung der größte Flächengewinn für das schulische Fußverkehrsaufkommen, Aufenthalt und Radabstellmöglichkeiten direkt vor der Schule erzielt. Für diese Variante ist der größere tiefbauliche Aufwand erforderlich.

Variante 2b:

Diese Variante ist eine Abwandlung der Variante 2a und verfügt ebenfalls über eine Radverkehrsführung, die verschwenkt und über die bestehenden Kfz-Schrägparkbuchten verläuft. Hier verläuft sie jedoch nur teilweise über die Kfz-Schrägparkbuchten und teilweise auch in der bestehenden Fahrgasse. Hierdurch können sowohl vor dem Eingangsbereich der Schule als auch auf der gegenüberliegenden Seite Flächen geschaffen werden, die im Rahmen der Freiraumplanung umgestaltet werden können. Für diese Variante ist die Fällung eines Baumes notwendig. Das Ausmaß der notwendigen tiefbaulichen Eingriffe liegt zwischen dem Aufwand für Variante 2a und dem für Variante 1. Die Verschwenke in der Radverkehrsführung sollen dazu beitragen, den Radverkehr im direkten Schulumfeld zu verlangsamen.

Vorzugsvariante:

Das eindeutige Ergebnis der Ideenworkshops mit Schülerinnen und Schülern sowie Erwachsenen war, dass die Variante 1 nicht weiterverfolgt werden sollte, da Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr befürchtet werden und ein zu geringer Flächengewinn insbesondere für das schulbezogene Fußverkehrsaufkommen sowie Aufenthalt auf der Straßenseite der Schule bemängelt wird. Zwischen den Varianten 2a und 2b bestand kein eindeutiges Meinungsbild. Die Variante 2a wurde von etwas mehr Teilnehmenden bevorzugt, allerdings wurde einem möglichst weitgehenden Baumerhalt auch ein hoher Stellenwert eingeräumt. Aufgrund der besseren Baumbilanz und der geringeren tiefbaulichen Eingriffe im Zuge dieser Vorabmaßnahme wurde durch das Bezirksamt daraufhin eine leicht geänderte Form der Variante 2b als Vorzugsvariante ausgewählt. Die Änderung besteht in der Verlegung eines der Verschwenke, so dass ein größtmöglicher Flächengewinn im Bereich vor der Schule erzielt wird, aber nur ein Baum gefällt werden muss.

5 Geplanter Zustand

5.1 Verkehrsführung

Aufgrund der Sperrung des überplanten Straßenabschnitt für den Kfz-Verkehr und den im näheren Umfeld bestehenden Einbahnstraßen soll im Abschnitt der Rellinger Straße zwischen Armbruststraße und Grädenerstraße ebenfalls eine Einbahnstraße eingerichtet werden. Die Richtung der neuen Einbahnstraße soll der Richtung der bestehenden Einbahnstraße Grädenerstraße folgen. Die bestehende Tempo-30-Zone soll unverändert beibehalten werden.

Da die Rellinger Straße nicht der Konzentration von Durchgangsverkehr dient, sind durch die Änderungen lediglich der Quell- und Zielverkehr in den unmittelbar angrenzenden Straßen bzw. Straßenabschnitten betroffen.

Eine Kartendarstellung der vorhandenen und geplanten Einbahnstraßen findet sich in Anlage 2.

Tabelle 2: Bilanz Verkehrsführung

	Bestand [km]	Planung [km]	Bilanz [km]
Tempo 50	0	0	0
Tempo 30 Zone	0,06	0	-0,06
Tempo 20-25 Zone	0	0	0
Tempo 30 Strecke	0	0	0
Verkehrsberuhigter Bereich	0	0	0
Tempo 30 Zone (zufahrtsbeschränkt)	0	0,06	+0,06

5.2 Geplanter Straßenraum

In dem ca. 60 m langen Straßenabschnitt sollen jeweils am Beginn/Ende Modalfilter eingerichtet werden, die den Abschnitt für den Kfz-Verkehr sperren. Der Bereich dazwischen soll dementsprechend dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten bleiben. Aufgrund der im Schulbetrieb zu erwartenden deutlichen Morgen- und Nachmittagsspitzenstunden von Rad- und Fußverkehr ist eine durchgehende Trennung der Verkehrsmittel vorgesehen. Für die Radverkehrsführung ist eine Breite von 3,0 m vorgesehen. Für den Fußverkehr sollen die Querungsmöglichkeiten und der Aufenthalt verbessert werden. Insbesondere der Aufenthalt soll im Rahmen einer parallellaufenden

Freiraumplanung verbessert werden, die Aspekte wie bunte Bodengestaltung und Sitzmöglichkeiten umfasst.

Da im überplanten Straßenabschnitt keine als solche genutzten Grundstückszufahrten vorhanden sind, muss dieser Aspekt nicht berücksichtigt werden (siehe Kapitel 2.4).

Die Begründung für die gewählte Vorzugsvariante findet sich in Kapitel 4.

5.2.1 Knotenpunkte/Lichtsignalanlagen

Durch die geplante Einrichtung von Modalfiltern an beiden Knoten, sollen für den Kfz-Verkehr die Fahr- und Abbiegebeziehungen in den überplanten Straßenabschnitt entfallen. Für den Radverkehr sollen sie jedoch weiterhin möglich bleiben. Da der Radverkehr beim Passieren der Modalfilter keine abgesenkten Borde überquert, gilt für Kfz- und Radverkehr weiterhin Rechts-vor-Links.

5.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV ist durch die Planung nicht betroffen.

5.2.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für den MIV entfällt die Möglichkeit, den Abschnitt der Rellinger Straße zwischen Grädenerstraße und Spengelweg zu befahren. Außerdem wird zusätzlich der Abschnitt zwischen Armbruststraße und Grädenerstraße zur Einbahnstraße in Richtung der Faberstraße. Radverkehr.

Durch die Gestaltung der Modalfilter soll die Befahrbarkeit für den Radverkehr gewährleistet bleiben. Die gewählte Durchfahrtsbreite von 1,60 m entspricht der Mindestbreite von neu geplanten Radverkehrsanlagen an Engstellen gemäß ReStra. Sie gewährleistet allen bekannten Typen von Lastenrädern die Nutzung des Straßenabschnitts. Auf der Strecke ist eine Breite der Radverkehrsführung von 3,0 m vorgesehen. Dies entspricht der Regelbreite von Zweirichtungsradwegen gemäß ReStra. Da die Tempo-30-Zone im überplanten Straßenabschnitt nicht aufgehoben werden soll, hat sie weiterhin Bestand.

Um die Verträglichkeit mit dem Fußverkehr vor der Grundschule weiter zu verbessern, sind Verschwenke der Radverkehrsführung (siehe Kapitel 4) und sogenannte Aufmerksamkeitsstreifen an den vorgesehenen Querungsstellen vorgesehen.

Tabelle 3: Bilanz Radverkehrsanlagen/Radverkehrsführung

	Bestand [km]	Planung [km]
Radfahrstreifen	0	0
Schutzstreifen	0	0
Bauliche Radwege	0	0
Fahrradstraße	0	0
Tempo-30-Zone (Mischverkehr)	0,06	0
Tempo-30-Zone (zufahrtsbeschränkt)	0	0,06

5.2.4 Ruhender Verkehr

Da der überplante Straßenabschnitt für den Kfz-Verkehr gesperrt werden soll, entfallen dort alle Kfz-Parkstände. Da im Einmündungsbereich Spengelweg die Minstdurchfahrtsbreite von 3,05 m unterschritten wird, wenn am Fahrbahnrand geparkt wird, soll dort ein absolutes Halteverbot angeordnet werden. Da dieses Erfordernis bereits durch die Konfliktlage im Bestand entsteht, wird diese Anpassung nicht in der Parkraumbilanz -ausgelöst durch das Planungsvorhaben- dargestellt. Es handelt sich lediglich um eine Verdeutlichung der Parkordnung. Zusätzlich zur Gewährleistung der Minstdurchfahrtsbreite werden dadurch die Sichtbeziehungen an der angrenzenden Fuß-Querungsstelle verbessert. Für die Bedarfe von Lieferdiensten sollen gegenüber der Einmündung Grädenerstraße und im Spengelweg zwei zeitlich beschränkte Serviceparkflächen eingerichtet werden (werktags 8-19 Uhr). Auch als Haltepunkt für Schulwegehilfe (Hol- und Bringedienst für mobilitätseingeschränkte Kinder) kann dieses Angebot genutzt werden.

Da im überplanten Straßenabschnitt nur zwei Kleinbetriebe ohne Zufahrt oder Ladengeschäft ansässig sind, ist kein Betrieb in seiner Funktionsfähigkeit betroffen. Mögliche gewerbliche Verkehre sind über die angrenzenden Straßen Spengelweg und Grädenerstraße in max. 30 m Entfernung weiterhin möglich. Die Erforderlichkeit und die Möglichkeiten, den Abschnitt mit Kfz im Ausnahmefall zu befahren, werden geprüft. Bei vorab geplanten Bautätigkeiten im Abschnitt würden die Zufahrtmöglichkeiten für die Baustellenfahrzeuge im Rahmen des ohnehin erforderlichen Sondernutzungsantrag geprüft werden.

Die vorhandenen Fahrradhäuschen sollen in dieser Planung unverändert bleiben. Von den vorhandenen Fahrradbügeln sollen einige entfallen, um entweder an Querungsstellen die Wegebeziehungen für den Fußverkehr zu verbessern oder um die Nutzung des geplanten Serviceparkens zu ermöglichen. Da Fahrradparken jedoch ein Aspekt der parallellaufenden Freiraumplanung ist und im Zuge der Beteiligung gewünscht wurde, sind

Änderungen bzw. eine Erweiterung der Radabstellmöglichkeiten sind als Zielsetzung formuliert.

Tabelle 4: Bilanz Parkraum Kfz und Rad

	Bestand	Planung	Summe
Parkstände in Parkbuchten	18	0	-18
Parken am Fahrbahnrand ¹	13	3	-10
Parkstände in Lieferzonen ²	0	5	+5
barrierefreie Parkstände	0	0	0
Parkstände für Elektrofahrzeuge	0	0	0
Parkstände für Krafträder	0	0	0
Taxistände	0	0	0
Busparkstände/ Bushaltestelle	0	0	0
Lieferzonen, zeitlich beschränkt	0	2	+2
Parkstände für Sharingfahrzeuge	0	0	0
Fahrradhäuschen	2	2	0
Fahrradbügel ³	22	14	-8

5.2.5 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Situation für den Fußverkehr soll durch die Maßnahme deutlich verbessert werden. Am Knoten Spengelweg sollen die bestehenden Querungsmöglichkeiten in Hinblick auf Sichtbeziehungen und die Beseitigung von Einengungen durch Fahrradbügel verbessert werden. Am Knoten Grädenerstraße, wo im Bestand keine Querungsstelle über die Rellinger Straße vorhanden ist, soll eine Möglichkeit geschaffen werden. Durch den Rückbau des Absperrgitters soll außerdem auch abseits der Querungsstellen das Queren auf ganzer Strecke möglich werden. Außerdem entstehen durch den Entfall des Kfz-Parkens im überplanten Straßenabschnitt potenzielle Freiflächen, die für den Aufenthalt genutzt werden können. Die Gestaltung dieser Flächen ist Teil der parallellaufenden Freiraumplanung.

¹ Regelmaß für Längsparken in Reihe gemäß ReStra 5,20 m

² Parkstände in Lieferzonen außerhalb der zeitlichen Beschränkung (werktags 8-19 Uhr)

³ Die Verteilung der Fahrradanhlehnbügel ist Bestandteil der Freiraumplanung und kann sich noch ändern

Da es sich um eine bestandsnahe Vorabmaßnahme handelt, ist die Herstellung von umfassend barrierefreien Gehwegen und Querungen nicht vorgesehen. Die Radverkehrsführung im überplanten Abschnitt soll jedoch beidseitig und durchgehend entweder mit Borden oder taktilen Aufmerksamkeitsstreifen begrenzt sein.

5.2.6 Straßenausstattung

Die Gestaltung der Straßenausstattung ist Bestandteil der parallellaufenden Freiraumplanung.

5.2.7 Straßenbegleitgrün

Im Rahmen der gewählten Vorzugsvariante ist die Fällung eines Straßenbaums erforderlich, um den Verschwenk der Radverkehrsführung vor dem Eingang zum Schulhof zu ermöglichen. Es handelt sich um einen Ginko, der im Jahr 1998 gepflanzt wurde. Mit dem Baum entfällt auch der Baumstandort. Eine Ersatzpflanzung an anderer Stelle soll zukünftig im Rahmen der angestrebten grundlegenden Überplanung der Rellinger Straße erfolgen.

Tabelle 5: Bilanz Straßenbäume

	Baumbestand	Fällungen	Neupflanzungen	Summe
Straßenbäume	12	1	0	-1

Im Rahmen der Freiraumplanung sind zusätzliche Änderungen des Straßenbegleitgrüns möglich, wie z.B. der Rückschnitt der vorhandenen Sträucher oder das Aufstellen von Pflanzkästen. Dabei wird auf die erforderlichen Sichtbeziehungen Rücksicht genommen.

5.2.8 Oberflächenentwässerung

Da es sich um eine bestandsnahe Überplanung handelt, die weitestgehend ohne tiefbauliche Änderungen auskommt, entfällt die Überprüfung der Straßenentwässerung.

5.2.9 Rettungswege und Anleiterbarkeit

Die vorgesehenen Modalfilter werden so gestaltet, dass sie von Einsatzfahrzeugen passiert werden können. Die mittlere Insel soll jeweils Bordhöhen von 8 cm aufweisen und mit entfernbaren Steckpfosten versehen sein. Nach Entfernung der Pfosten beträgt die Durchfahrtbreite zwischen den äußeren Absperrelementen 4,2 m. Im Bereich zwischen den Modalfiltern ist vorgesehen, einen Korridor von 5,5 m Breite frei von Einbauten zu halten, um die Aufstellflächen für die Feuerwehr zu gewährleisten. Bei den Gebäuden, bei denen das Fehlen eines baulichen zweiten Rettungswegs vermutet wird, beträgt die Distanz zur Fassade stets nicht mehr als 9 m. Die Schule verfügt über eine Feuerwehrezufahrt von der Kieler Straße.

5.2.10 Verträglichkeit mit anderen Planungen

Die Planung erfolgt unter Berücksichtigung des Bezirksroutenkonzepts Eimsbüttel, das die Rellinger Straße als Teil der Route Eimsbüttel-Süd umfasst. Das Handlungskonzept schlägt allgemein die Einrichtung einer Fahrradstraße und die eventuelle Kombination mit Modalfiltern vor. Die Umsetzung der geplanten bestandsnahen Vorabmaßnahme steht dem nicht entgegen.

In der Vergangenheit wurden von der Stadtreinigung Hamburg mehrere Unterflursysteme (UFS) im nahen Umfeld eingebaut. Für den überplanten Straßenabschnitt liegen nach aktuellem Stand keine Planungen vor.

6 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Maßnahme findet innerhalb der derzeit geltenden Straßenbegrenzungslinien statt. Es bedarf keiner besonderen planungsrechtlichen Grundlage.

Im Planungsbereich gilt folgendes Planrecht:

- Baustufenplan Eimsbüttel-Hoheluft-West vom 14.01.1955
- Teilbebauungsplan 646 vom 07.10.1958

7 Umsetzung der Planung

7.1 Änderung der Benutzbarkeit

Es ist beabsichtigt, nach der 1. Verschickung das Verfahren zur Änderung der Benutzbarkeit nach HWG einzuleiten und es im Anschluss an die Umsetzung der Sperrung des Straßenabschnittes für den Kfz-Verkehr abzuschließen.

7.2 Grunderwerb

Zur Umsetzung der Maßnahme ist kein Grunderwerb erforderlich.

7.3 Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt im Rahmen des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr über das PSP-Element 3-21603020-300015.05 (BfdRF BK-E045 Autoarme Quartiere).

Die Kostenschätzung wird im Rahmen der Schlussverschickung erfolgen.

7.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Planung, Entwurf und Baudurchführung erfolgen durch das Bezirksamt Eimsbüttel – Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt – Fachamt Management des öffentlichen Raumes – Abteilung Straßen und Gewässer – Abschnitt Mobilität.

7.5 Zeitplan

Für den Baubeginn und die Fertigstellung wird der Winter 2024/2025 angestrebt.

Unterschriften

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Projektleitung/ Sachbearbeitung	■	Bearbeitet		■
Abschnittsleitung	<i>E/MR 240</i>	Fachtechnisch geprüft		
Abteilungsleitung	<i>E/MR 20</i>	Aufgestellt		

Bilanzierungsübersicht

Verkehrssituation

	Bestand	Planung	Bilanz
Tempo 50 [km]	0	0	0
Tempo 30 Zone [km]	0,06	0	-0,06
Tempo 20-25 Zone [km]	0	0	0
Tempo 30 Strecke [km]	0	0	0
Verkehrsberuhigter Bereich [km]	0	0	0
Tempo 30 Zone (zufahrtsbeschränkt)	0	0,06	+0,06

Parkstandsbilanz:

	Bestand	Planung	Bilanz
Parkstände	18	0	-18
Parken am Fahrbahnrand	13	3	-10
Parkstände in Lieferzonen ⁴	0	5	+5
barrierefreie Parkstände	0	0	0
Parkstände für Elektrofahrzeuge	0	0	0
Parkstände für Krafträder	0	0	0
Taxistände	0	0	0
Busparkstände/ Bushaltestelle	0	0	0
Lieferzonen, zeitlich beschränkt	0	+2	+2
Parkstände für Sharingfahrzeuge	0	0	0

⁴ Parkstände in Lieferzonen außerhalb der Beschränkung (Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 8-16 Uhr)

Fahrradparkstände (Anzahl Bügel)	22	14	-8
-------------------------------------	----	----	----

Vorwiegende Art der Radverkehrsführung:

Planung	Fläche für Radverkehr in Tempo 30-Zone (zufahrtsbeschränkt)
Bestand	Mischverkehr in Tempo 30-Zone

Herstellung von Radverkehrsanlagen [km]:

Radfahrstreifen	0
Schutzstreifen	0
Bauliche Radwege	0
Fahrradstraße	0
Mischverkehr Fahrbahn	0

Baumbilanz:

Baumfällungen	1
Baumeupflanzungen (ortsnah oder in der unmittelbaren Umgebung)	0
Bilanz	-1

Herstellung/Sanierung (falls vorliegend):

Fahrstreifen-km (Asphaltfläche m ² / 3500)	
Gehwegflächen [km]	

Ggf. Flächenversiegelungsbilanz

	Bestand	Planung	Bilanz
Fahrbahn [m ²]			

Parkstände [m ²]			
Nebenflächen [m ²]			
Summe versiegelte Fläche [m²] (Pflaster, bituminös befestigt, wassergebundene Decke)			

Summe nicht versiegelte Fläche [m²] (Grünflächen, Baumscheiben etc.)			
---	--	--	--

Versiegelungsgrad [%]			
------------------------------	--	--	--