
Baumaßnahme: Erschließung Bebauungsplan Stellingen 62

Teilbaumaßnahme: Straßenbau

2. Verschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines
2. Planungsrechtliche Grundlagen
3. Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage
4. Variantenuntersuchung
5. Technische Beschreibung der gewählten Variante
6. Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung
7. Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme
8. Grunderwerb
9. Sonstiges

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	4
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	4
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	5
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	6
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	7
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen	8
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	8
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	8
3.1	Beschreibung des Bestandes.....	8
3.1.1	Verkehrsbelastung	9
3.1.2	ÖPNV.....	9
3.1.3	Rad- und Fußgängerverkehre	10
3.1.4	Barrierefreiheit.....	10
3.1.5	MIV	11
3.1.6	Öffentliche Beleuchtung	12
3.1.7	Straßenbegleitgrün.....	12
3.1.8	Ruhender Verkehr.....	12
3.1.9	Entwässerung	12
3.1.10	Ausstattung	13
3.1.11	Leitungen	13
3.2	Rahmenbedingungen.....	13
3.2.1	Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen.....	13
3.2.2	Überfahrten.....	13
3.2.3	Umweltverträglichkeit	13
3.2.4	Bodengutachten.....	14
3.2.5	Grundwasser.....	15
3.2.6	Kampfmittel.....	15
4	Variantenuntersuchung	15
4.1	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme	15
4.2	Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen	16
4.3	Varianten.....	16
4.4	Varianten Basselweg Nord.....	17
5	Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	22
5.1	Allgemeines	22
5.2	ÖPNV.....	25
5.3	Rad- und Fußgängerverkehr	25
5.4	Barrierefreie Verkehrsanlagen.....	26
5.5	MIV	26
5.6	Lichtsignalanlagen	27
5.7	Öffentliche Beleuchtung	27
5.8	Straßenbegleitgrün.....	27
5.9	Ruhender Verkehr.....	28
5.10	Entwässerung	29
5.11	Ausstattung / Wegweisung	29
5.12	Leitungen	30
5.13	Überfahrten	30
6	Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	30
6.1	Wirtschaftlichkeit	30
6.2	Finanzierung	31
7	Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme	31
7.1	Auswirkungen aus Immissionen	32
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	32
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld.....	32

7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	33
7.5	Anlagevermögen	33
8	Grunderwerb	33
9	Sonstiges	33

1 Allgemeines

1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Die hier vorliegende Maßnahme „Erschließung Stellingen 62“ umfasst einen Teilbereich des Planungsgebietes des Bebauungsplanes (B-Plan) Stellingen 62.

Das Maßnahmenggebiet befindet sich im Nordwesten des Bezirksamtsbereiches Eimsbüttel, im Stadtteil Stellingen, nahe der Autobahn-Anschlussstelle „Stellingen“ (A7), unmittelbar östlich des Knotenpunktes Kieler Straße/Sportplatzring zwischen Kieler Straße und Basselweg.

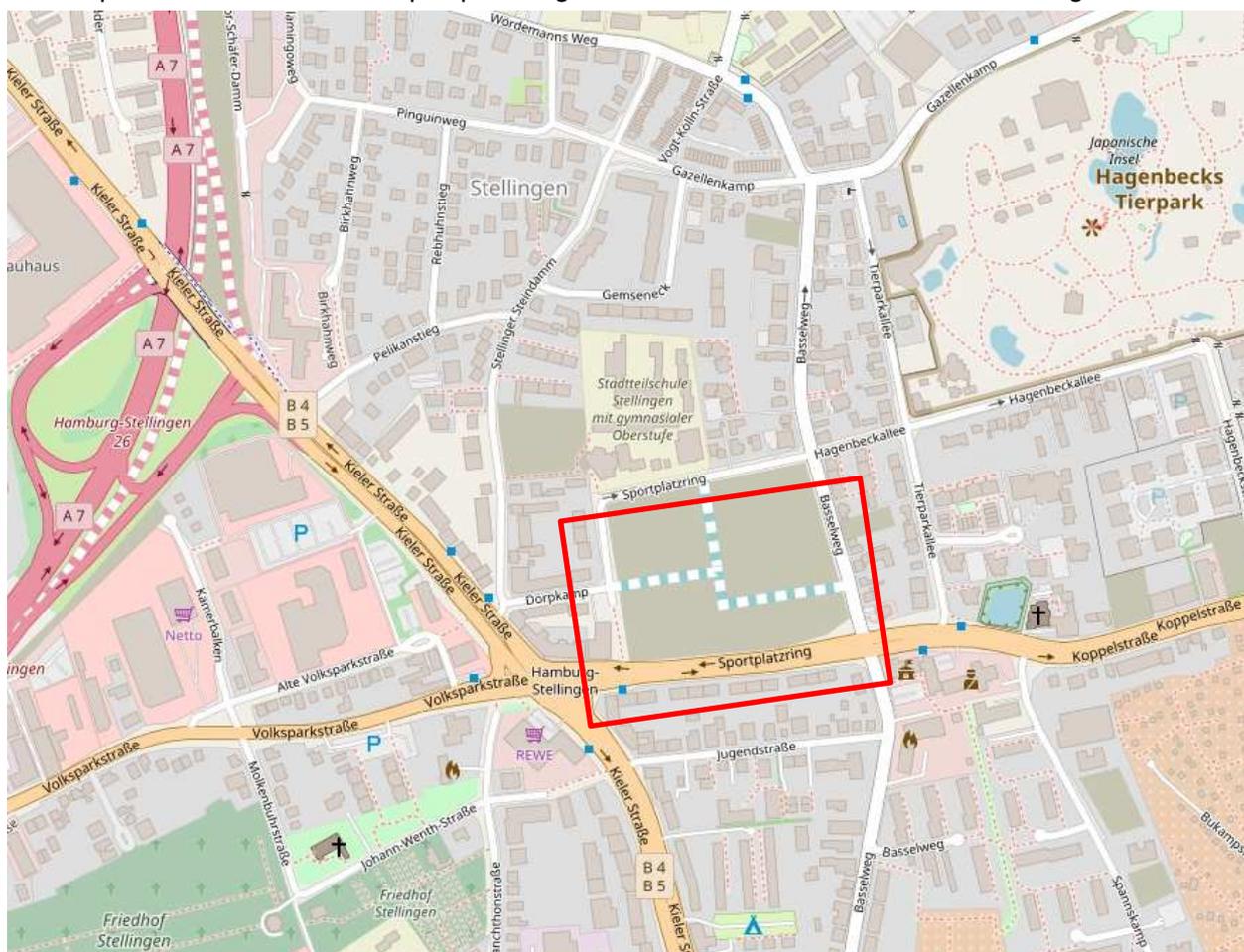


Abbildung: Lage des Erschließungsgebietes (Norden oben)

Die Fläche des Erschließungsgebietes diente bis Sommer 2017 überwiegend der Sportnutzung durch die Vereine SV West Eimsbüttel und TSV Stellingen von 1888 e. V. Auf der Fläche befinden sich derzeit die Überreste von drei Fußballplätzen sowie eine Leichtathletik-Kampfbahn („Kampfbahn Stellingen“).

Die hier vorliegenden Planungs- und Verschickungsunterlagen umfassen folgende Teilbereiche im Rahmen der Erschließung Bebauungsplan Stellingen 62:

- innere Erschließung der ehemaligen Sportplatzflächen; Herstellung von 2 neuen Straßen,
- Umbau der Fahrbahn und Nebenflächen im Bereich der bezirklichen Straßen „westlicher und nördlicher Sportplatzring“;
- Umbau der Fahrbahn und Nebenflächen im Basselweg zwischen Hagenbeckallee und südlicher Sportplatzring.

Parallel dazu findet südlich angrenzend an das Planungsgebiet folgende Maßnahme statt:

- Sportplatzring - Lückenschluss
Verlängerung des Rechtsabbiegefahrstreifens der Hauptverkehrsstraße südlicher Sportplatzring in die Kieler Straße um ca. 100 m, Grundinstandsetzung der Fahrbahn und Nebenflächen Sportplatzring Süd sowie Grundinstandsetzung der stadtauswärtsführenden Fahrbahn und Nebenflächen der Koppelstraße zwischen Tierparkallee und Basselweg

Die vorhandenen Sportplatzflächen werden westlich und nördlich von der bezirklichen Anliegerstraße „Sportplatzring“ umfasst. Östlich der Sportplatzflächen grenzt der Basselweg an, welcher hier eine Funktion als bezirkliche Sammelstraße besitzt. In den Straßenzügen des westlichen und nördlichen Sportplatzringes ist eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Im Basselweg ist Tempo 50 angeordnet.

Im Verlauf der Straßenzüge westlicher und nördlicher Sportplatzring sowie Basselweg sind zahlreiche Längs- und/oder Senkrechtparkstände im Bereich der Nebenflächen zwischen den dortigen Bäumen vorhanden.

Die Bebauung entlang der bezirklichen Straßen besteht auf den dem Sportplatz gegenüberliegenden Straßenseiten aus Ein- und Mehrfamilienhäusern. Im Eckbereich westlicher/nördlicher Sportplatzring befindet sich derzeit der Zugang zu einem Schulzentrum. Der Schulbetrieb wird zum Sommer 2019 eingestellt.

Im südöstlichen Knotenpunktbereich Basselweg/Sportplatzring befindet sich das Rathaus Stellingen mit dem zugehörigen Ortsamt sowie die Feuerwache Stellingen.

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

Grundlage der hier vorliegenden Baumaßnahme ist der B-Plan Stellingen 62, welcher am 07.09.2017 festgestellt wurde.

Durch den Bebauungsplan Stellingen 62 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um ein Quartier mit vielfältigen Wohn- sowie ergänzenden Büronutzungen, Einzelhandel und Gemeinbedarfseinrichtungen (Stadtteilhaus, Sportverein) so zu entwickeln, dass ein neues, identitätsstiftendes Stadtteilzentrum entsteht. Durch die geplanten öffentlichen Grünflächen und Plätze werden qualitätsvolle Freiräume geschaffen.

Mit der hier vorliegenden Maßnahme werden die Grundsätze des im Zuge des B-Plans erarbeiteten Funktionsplanes weiter fortgeschrieben und zur Ausführungsreife gebracht.

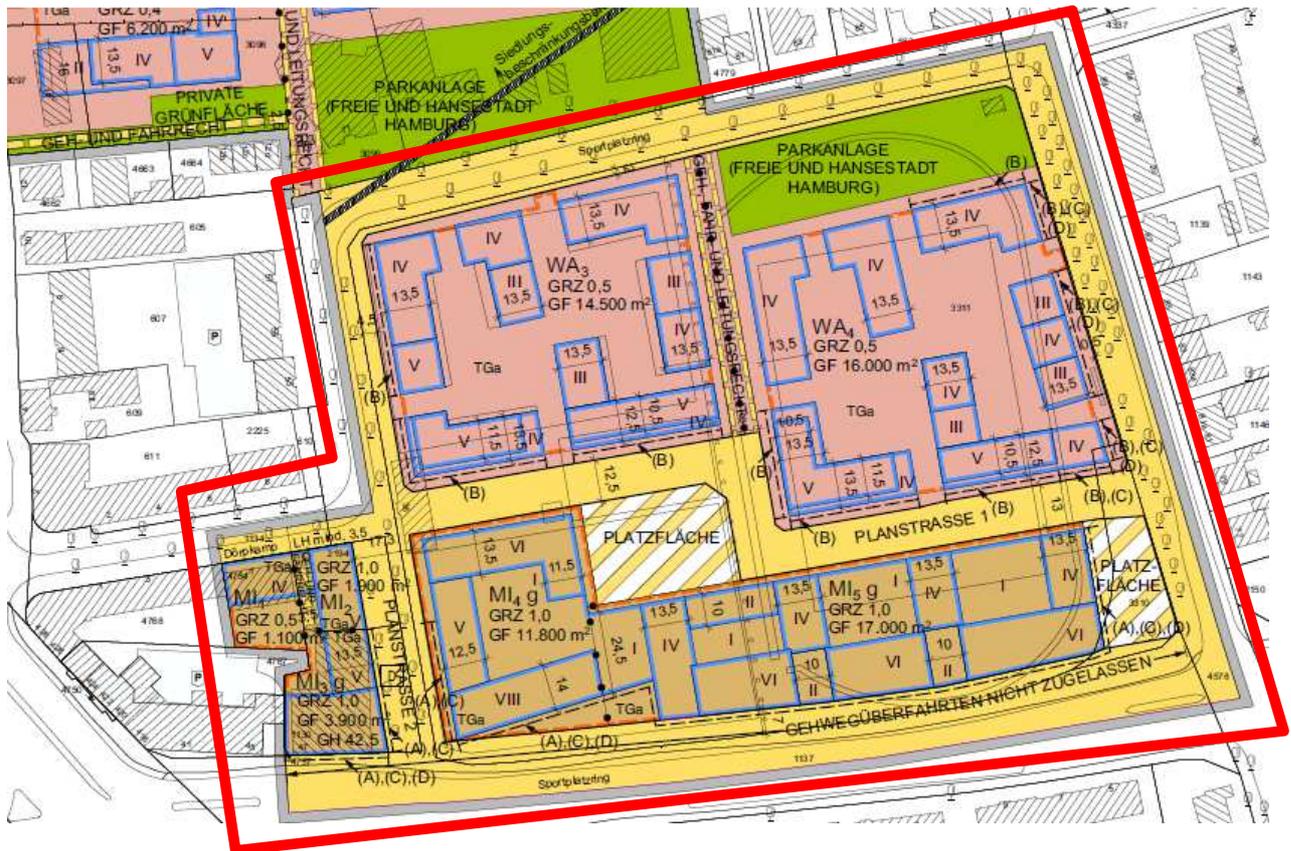


Abbildung: Auszug aus dem B-Plan Stellingen 62. Umrandung: das hier betrachtete Gebiet. (Norden oben)

Durch die Schaffung von ca. 650 neuen Wohnungen ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Aus diesem Grunde erhalten die umliegenden bezirklichen Straßenzüge Sportplatzring und Baselweg neue Querschnittsaufteilungen. Um den zukünftigen Anforderungen zu entsprechend werden diese Flächen im Rahmen der Erschließung neugestaltet. Hierzu werden die Straßenbegrenzungslinien entsprechend angepasst, um die erforderlichen Straßenverkehrsflächen zur Verfügung zu stellen.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Der Vorhabensträger für die Erschließung B-Plan Stellingen 62 ist der Landesbetrieb für Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG).

Die Planung und Bauausführung erfolgt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).

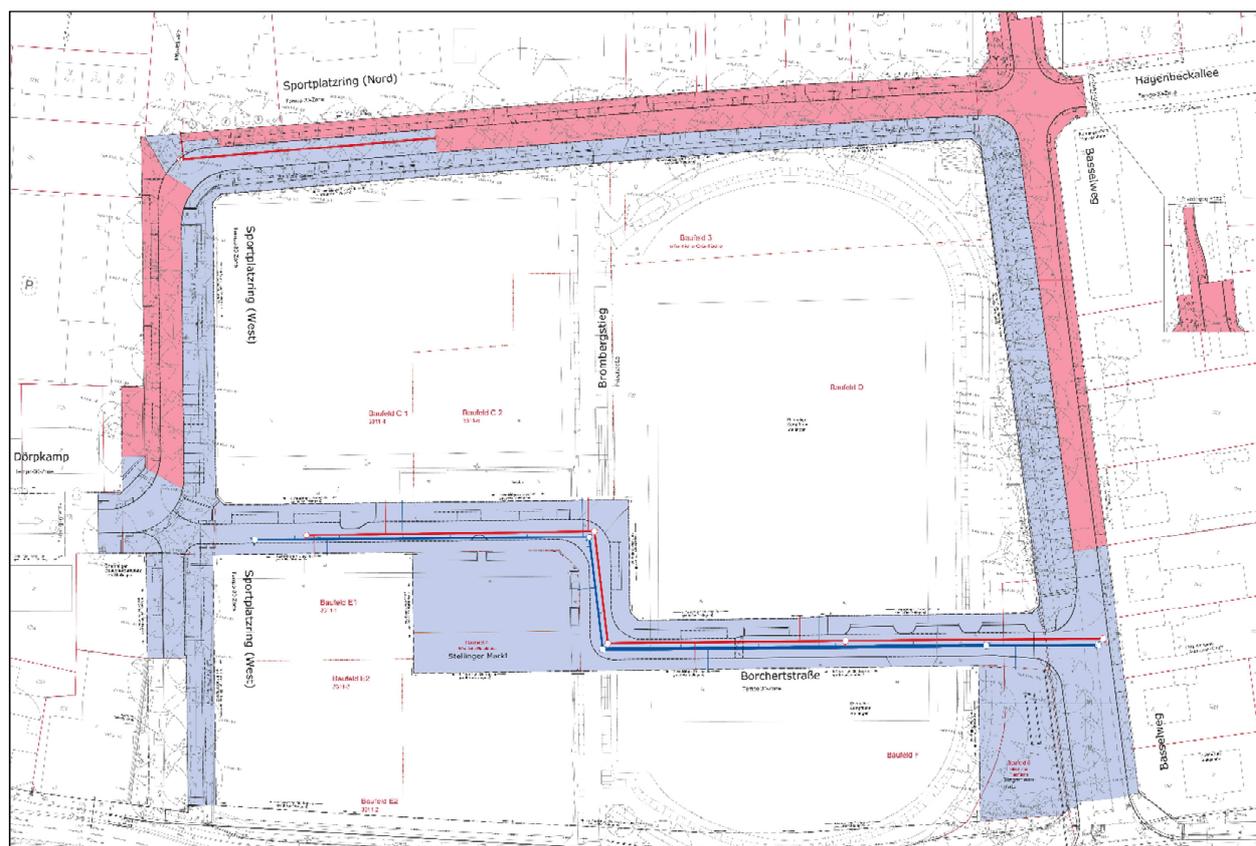


Abbildung: Erschließungsplan (Norden oben)

Die hier vorliegende Maßnahme umfasst zwei Teilbaumaßnahmen, die gemäß des obenstehenden Erschließungsplans geteilt und nachfolgend benannt sind.

1. Erschließungsmaßnahme (blaue Fläche)
2. Bezirksstraßen (rote Fläche)

Der dargestellte Erschließungsplan ist als Anlage zur Vereinbarung zwischen dem Bezirksamt Eimsbüttel (Wegebaulastträger) und dem LIG (Vorhabenträger) mit Datum vom 02.11.2017 gültig. Die Maßnahme der Erschließung (Teilbaumaßnahme 1) wird vom LIG finanziert und umfasst alle Straßen- und Tiefbauarbeiten, die aufgrund der Erschließung notwendig sind. Die im Zuge der Erschließung stattfindende Teilbaumaßnahme 2 der Bezirksstraßen wird zwischen dem LIG und dem Bezirksamt Eimsbüttel gleichermaßen aufgeteilt.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Das zwischen Sportplatzring, Dörpkamp, und Baselweg gelegene Plangebiet stellt eine der letzten großen zusammenhängenden städtischen Liegenschaftsflächen in Eimsbüttel dar.

Laut Wohnungsbauprogramm des Bezirks Eimsbüttel befindet sich Stellingen innerhalb der Urbanisierungszone im Sinne des räumlichen Leitbilds Hamburgs, in der eine nachhaltige bauliche Verdichtung vorgesehen ist.

Durch den Bebauungsplan Stellingen 62 wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um ein Quartier mit vielfältigen Wohn- sowie ergänzenden Büronutzungen, Einzelhandel und Gemeinbedarfseinrichtungen (Stadtteilhaus, Sportverein) so zu entwickeln, dass ein neues, identitätsstiftendes Stadtteilzentrum entsteht. Durch die geplanten öffentlichen Grünflächen und Plätze werden qualitätvolle Freiräume geschaffen.

Im Frühjahr 2013 startete das Bezirksamt Eimsbüttel eine umfangreiche Bürgerbeteiligung zu den Planungen für den Bebauungsplan Stellingen 62 unter dem Titel „Ideen für Stellingen“.

Für das Plangebiet wurde im März 2014 ein städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb ausgelobt. Die Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsprozesses sind dabei in die Planungsvorgaben aufgenommen und bei der Juryentscheidung berücksichtigt worden.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss E 3/16 vom 23.08.2016 (Amtl. Anz. S. 1442) eingeleitet. Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722, 1731).

Die Festsetzung des Bebauungsplan Erschließung Stellingen 62 erfolgte am 07. September 2017 durch das Bezirksamt Eimsbüttel.

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Grundlage der Erschließung und der daraus resultierenden Baumaßnahmen ist der Bebauungsplan Stellingen 62 vom 07.09.2017.

Die Straßenbegrenzungslinien werden durch den B-Plan Stellingen 62 neu festgesetzt.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Erschließungsmaßnahme

Das Plangebiet der hier vorliegenden Maßnahme umfasst die Flächen der Sportplätze am südlichen Sportplatzring („Kampfbahn Stellingen“) sowie die angrenzenden Straßen des westlichen und nördlichen Sportplatzringes und des Basselweges.

Im Jahre 1927 wurde das heutige Sportplatzgelände als „Kampfbahn Stellingen“ mit zwei Sportplätzen aus wassergebundener Decke und einem dritten Rasenplatz mit umlaufender Kampfbahn angelegt. Die Plätze werden zu Trainingszwecken und Ligaheimspielen vom TSV Stellingen von 1888 e.V. und SV West-Eimsbüttel von 1923 e.V. genutzt.

Im Nordosten befindet sich eine Gasdruckregulierungsanlage, die für die Versorgung des umliegenden Quartiers von Bedeutung ist.

Mit dem Bau der Sportplätze in den 1920er Jahren ist eine Lindenallee rund um das Sportplatzgelände angelegt worden, die im Westen, Norden und Osten der Sportplätze bis heute fast vollständig erhalten ist und sich heute in den Nebenflächen der umliegenden Straßenzüge befindet.

Um die Sportplätze herum verläuft ebenfalls eine 2-3 m hohe historische Buchenhecke, die nur an den Zufahrten und im Verlauf des südlichen Sportplatzringes unterbrochen ist.

Westlich der Sportplatzflächen befindet sich das zweigeschossige Vereinshaus des TSV-Stellingen von 1888 e.V. mit Vereinsheim und Sporthalle. Die Zuwegung erfolgt über eine kleine private Stichstraße, welche vom Eckbereich Dörpkamp/westlicher Sportplatzring nach Süden abzweigt.

Östlich des Vereinshauses befindet sich im Gehwegbereich ein Gedenkstein für die in beiden Weltkriegen gefallenen Mitglieder des TSV Stellingen von 1888 e.V.

Das Gelände ist über die Straßen westlicher und nördlicher Sportplatzring, Dörpkamp und Basselweg erschlossen.

Der westliche und nördliche Sportplatzring sowie der Dörpkamp sind derzeit als Einbahnstraßen (Einrichtungsverkehr in Richtung Basselweg) eingerichtet.

Die Topographie des Geländes stellt sich mit einem leichten Höhenunterschied dar. Das gesamte Gelände fällt auf einer Länge von ca. 300 m von Westen nach Osten von ca. 23 m auf 20 m über Normalhöhennull (NHN) ab. Um die Kampfbahn herum ist eine erhöhte Rasentribüne mit drei Stufen angelegt.

Das Sportplatzgelände wurde im Bereich der zukünftigen öffentlichen Flächen im Rahmen einer Vorabmaßnahme geräumt.

3.1.1 Verkehrsbelastung

Es liegen folgende Verkehrserhebungsdaten vor:

Knotenpunkt Station	Knotenpunktarme	Querschnittssumme [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]	Datum der Zählung
Basselweg/ Sportplatzring 0+290	Sportplatzring	47.503	4,1	16.01.2014
	Basselweg Nord	6.774	5,0	
	Koppelstraße	49.096	4,7	
	Basselweg Süd	7.301	5,8	
Basselweg/ Sportplatzring 0+290	Sportplatzring	50.946	4,5	03.03.2016
	Basselweg Nord	6.188	4,8	
	Koppelstraße	52.655	4,7	
	Basselweg Süd	7.531	5,0	

Durch die zukünftige Bebauung des Quartieres wird gemäß einer verkehrstechnischen Untersuchung, die im Rahmen der Funktionsplanung erstellt wurde (Stand 2015) mit einer Zunahme des Verkehrs im Gesamtquartier in Höhe von ca. 4.100 Fahrten/24h gerechnet. Dieser Wert umfasst alle zukünftigen Quell- und Zielverkehre aus allen Richtungen zusammengenommen.

3.1.2 ÖPNV

Im Planungsgebiet der angrenzenden Maßnahme „Sportplatzring, Lückenschluss“ befindet sich die Bushaltestelle „Rathaus Stellingen“ (beide Richtungen). Diese liegt ca. 60 m östlich des Knotenpunktes Sportplatzring (Süd) /Koppelstraße / Basselweg.

An der Bushaltestelle verkehren die Buslinien M22 (Richtung S-Bahn Blankenese) sowie die Linien 39 (Richtung Teufelsbrück) und 281 (Richtung S-Bahn Krupunder).

Im Bereich des Knotenpunktes Kieler Straße befindet sich am südlichen Rand des Sportplatzringes bei Stat. 0+020 die Bushaltestelle „Volksparkstraße“ (Fahrtrichtung Osten), welche von den Metrobuslinien 22 und 39 angefahren wird. Diese Bushaltestelle befindet sich außerhalb des Maßnahmenbereiches.

In rund 700 m Entfernung in östlicher Richtung befindet sich die U-Bahn-Haltestelle „Hagenbecks Tierpark“ der Linie U2.

In rund 800 m Entfernung in westliche Richtung befindet sich die S-Bahn-Haltestelle „Stellingen“.

Im südlichen Sportplatzring verkehren die Buslinien 22 und 39.

Im Basselweg fährt die Buslinie 281.

3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre

Allgemeines

Die Veloroute 2 verläuft entlang des Basselweges durch das Maßnahmengebiet. Die Veloroute 2 führt vom Rathausmarkt über Eimsbüttel weiter nach Stellingen und Eidelstedt. Der Radverkehr wird im hier betrachteten Bereich des Basselwegs auf der Fahrbahn geführt. Der westliche Gehweg ist zusätzlich für Radfahrende in beide Fahrtrichtungen freigegeben.

Durch den Verlauf der Veloroute 2 durch den Basselweg werden an die zukünftige Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen erhöhte Anforderungen gestellt. Durch die übergeordnete und überörtliche Bedeutung der Velorouten ist ein generell höherer Ausbaustandard erforderlich. So sollen Velorouten bei jeder Witterung und auch bei Dunkelheit nutzbar sowie sicher, konfliktfrei, geradlinig und durchgängig befahrbar sein.

Nördlich des Maßnahmengebietes verläuft die geplante bezirkliche Fahrradrouten „A“. Sie verläuft von der Stellingener Chaussee östlich des Plangebiets bis in die Volksparkstraße und knüpft im Westen an die Freizeitroute 10 an. Übergeordnete Zielpunkte, wie die Osterstraße (Entfernung ca. 3 km), die Sternschanze (Entfernung ca. 4,5 km) und die Hamburger Innenstadt (Entfernung ca. 7 km) können über die zukünftigen Bezirksrouten (Route „A“ und „B“) per Fahrrad erreicht werden. Die Freizeitroute 10, an welche die Bezirksroute „A“ anbindet, verläuft vom Norden Eimsbüttels bis an die Binnenalster. Das Plangebiet ist damit über die Freizeitroute an die Alster und den Jungfernstieg in einer Entfernung von ca. 6 bis 7 km verbunden.

Die nächstgelegenen StadtRAD-Stationen befinden sich an den umliegenden S- und U-Bahnhaltstellen in einer Entfernung von etwa 1 km.

Innerhalb der Sportplatzflächen wurden im Zuge der Herstellung der Baustraße ein Gehweg aus Glensanda hergestellt.

Der nördliche und westliche Sportplatzring ist derzeit als Einbahnstraße vom Dörpkamp bis zum Basselweg befahrbar. Für den Radverkehr ist die Fahrt in Gegenrichtung zulässig.

Die südlichen bzw. östlichen Nebenflächen des Sportplatzrings (Tempo-30-Zone) sind unbefestigt oder in Teilen mit Grand befestigt. Durch den ruhenden Verkehr werden zahlreiche Schlaglöcher hervorgerufen. Durch nasse Witterung weichen die Grandflächen auf und bilden große Pfützen, sodass der Gehweg häufig unbenutzbar ist. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf den Fahrbahnen geführt (Tempo-30-Zone).

Im Basselweg sind auf beiden Nebenflächen baulich hergestellte Gehwege mit einer Oberflächenbefestigung aus Betongehwegplatten vorhanden. Der Radfahrende hat die Wahl, entweder den westlichen Gehweg zu nutzen oder die Fahrbahn im Mischverkehr zusammen mit den Kfz zu befahren.

Etwa 60 m vor dem Knotenpunkt Basselweg/Sportplatzring/Koppelstraße weitet sich die Fahrbahn des Basselweges auf. In diesem Bereich sind beidseitig auf einem kurzen Teilstück Schutzstreifen für den Radverkehr vorhanden. Für den Radverkehr ist weiterhin unmittelbar vor der LSA eine Aufstellmöglichkeit in Form einer vorgezogenen Haltlinie markiert.

3.1.4 Barrierefreiheit

Es sind im gesamten Planungsgebiet keine taktilen Leitelemente für Menschen mit Sehbehinderung vorhanden.

Ausnahmen sind hier die im Zuge anderer Maßnahmen umgebauten Nebenflächen unmittelbar in den Anschlussbereichen zum Knotenpunkt Basselweg / Sportplatzring Süd / Koppelstraße.

3.1.5 MIV

Der nördliche und westliche Sportplatzring weisen jeweils eine Straßenbreite von ca. 14 m auf. Der Querschnitt teilt sich dabei auf in zwei ca. 4,0 m breite Nebenflächen sowie eine ca. 6,0 m breite, mit Asphalt befestigte Fahrbahn.

Die nördlichen bzw. westlichen Nebenflächen des Sportplatzrings (Bezirksstraße) bestehen aus einem an die Fahrbahn angrenzenden, ca. 1,8 m bis 2,5 m breiten Grünstreifen, einem ca. 1,5 m bis 2,2 m breiten Gehwegstreifen aus Betongehwegplatten sowie einem bis zu 0,5 m breiten Grün-/Grandstreifen. Die dem Sportplatzring abgewandten Nebenflächen sind mit Gehwegplatten befestigt. Auf der zugewandten Seite sind die Nebenflächen unbefestigt.

Die südlichen bzw. östlichen Nebenflächen, welche dem Sportplatz zugewandt sind, sind überwiegend mit einer Deckschicht ohne Bindemittel (grau) befestigt. Der Gehweg verläuft hier hinter einem ca. 2,0 m breiten Baum/Grünstreifen, unmittelbar entlang des Zaunes bzw. der Hecke zu den Sportplatzflächen.

Die Nebenflächen werden durch mehrere Gehwegüberfahrten aus Klein- oder Betonwabenpflaster unterbrochen.

In den vorhandenen Grünstreifen sind zahlreiche große Straßenbäume, hauptsächlich Linden, gepflanzt.

Im westlichen und nördlichen Sportplatzring ist ein Einrichtungsverkehr in Richtung Basselweg eingerichtet. Eine Befahrung der Straße in Gegenrichtung durch Radfahrende ist gestattet.

Der südlich der Straße Dörpkamp befindliche Abschnitt des westlichen Sportplatzringes ist als Stichstraße bzw. Sackgasse eingerichtet und als Privatparkplatz für das dortige Vereinshaus ausgemaltes. Die Zufahrt zu dieser Stichstraße erfolgt über eine mit Kleinpflaster hergestellte Gehwegüberfahrt im Eckbereich Dörpkamp/westlicher Sportplatzring.

Der Basselweg weist eine Gesamtbreite von ca. 19 m auf. Die östliche Nebenfläche besteht aus einem ca. 2,10 m bis 2,50 m breiten Gehweg. Dieser ist mit Ausnahme eines ca. 0,5 m breiten, straßenseitigen Asphaltstreifens durchgängig mit Betonplatten 50/50 befestigt.

Die Asphaltfahrbahn weist unterschiedliche Fahrbahnbreiten auf. Südlich des Knotenpunktes Hagenbeckallee ist die Fahrbahn auf einer Länge von ca. 20 m lange in westliche Richtung aufgeweitet. Im weiterem Verlauf in Richtung Süden besitzt die Fahrbahn eine Breite von 6,00 m und weitet sich schließlich unmittelbar vor dem Knotenpunkt Basselweg/Sportplatzring auf eine Fahrbahnbreite von ca. 10 m auf. Diese Fahrbahnverbreiterung wurde im Rahmen eines in jüngerer Zeit erfolgten Knotenpunktumbaus zur Anlage von beidseitigen Schutzstreifen genutzt.

Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem bis zu 7,30 m breiten Grün- bzw. Grandstreifen sowie einem daran anschließenden, etwa 2,75 m breiten mit Rasengittersteinen und Betonplatten befestigten Gehweg. In dem Grünstreifen sind zweireihig angeordnete Linden gepflanzt, zwischen denen paarweise das Parken in Senkrechtaufstellung zugelassen ist.

Die Randeinfassungen bestehen im gesamten Planungsgebiet aus Hochbordsteinen aus Naturstein.

Im westlichen Sportplatzring bezieht sich die Teilbaumaßnahme der Bezirksstraßen auf die Fahrbahn und die westlichen Nebenflächen. Die östlichen Nebenflächen sind Bestandteil der Erschließungsmaßnahme des LIG's.

Im Frühjahr 2018 wurde die Verlängerung des Schmutzwassersiels im Sportplatzring Nord vom LIG durchgeführt. Daher ist auch die Herstellung der Fahrbahn in diesem Abschnitt der Erschließungsmaßnahme zuzuordnen. Zusätzlich vergrößert sich die Straßenverkehrsfläche auf Grund der Erschließung nach Süden, sodass auch die südlichen Nebenflächen im Sportplatzring Nord vom LIG getragen werden. Die Fahrbahn und nördlichen Nebenflächen sind Bestandteil der Teilbaumaßnahme Bezirksstraßen.

Der Basselweg wird im Abschnitt zwischen dem Einmündungsbereich Basselweg / Borchertstraße und Basselweg / Sportplatzring / Koppelstraße auf Grund der Erschließung neugestaltet

und gehört zur Maßnahme der Erschließung. Nördlich davon beginnt auf der Fahrbahn und in den östlichen Nebenflächen die Teilbaumaßnahme der Bezirksstraßen. Die westlichen Nebenflächen sind Bestandteil der Erschließungsmaßnahme.

3.1.6 Öffentliche Beleuchtung

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich die Masten der öffentlichen Beleuchtung in den Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg bzw. am Rande der Straßenbegrenzungslinie.

Es befinden sich Masten in den südlichen und östlichen Nebenflächen des nördlichen und westlichen Sportplatzrings sowie in den östlichen Nebenflächen des Baselwegs.

Die Mastenabstände im betrachteten Gebiet variieren zwischen 25 m und 45 m.

3.1.7 Straßenbegleitgrün

Im Planungsgebiet sind in den Nebenflächen eine Vielzahl an Bäumen, hauptsächlich Linden, mit Stammdurchmessern von 45 cm bis 65 cm sowie Kronendurchmessern von ca. 12 m bis 16 m, vereinzelt bis zu 23 m, vorhanden.

Die Nebenflächen, Gehwege und unbefestigte Parkflächen sind großflächig durchwurzelt. An den öffentlichen Grund angrenzend wird der Sportplatz von einer umlaufenden, erhaltungswürdigen Hecke eingefasst. (Quelle: Baumgutachterliche Stellungnahme Bauvorhaben „Entwicklung Stellingen“, Gartenbau-Ingenieur U. Thomsen, 23.06.2015).

Das gesamte Umfeld des Erschließungsgeländes ist insgesamt durchgrünt und bietet in fußläufiger Entfernung große Kleingartenanlagen, Parkanlagen und – eingeschränkt zugänglich – Hagenbecks Tierpark zur Naherholung; sie sind Bestandteil der Eimsbütteler Landschaftsachse.

3.1.8 Ruhender Verkehr

Im westlichen Sportplatzring ist das Parken am Fahrbahnrand zulässig. In den westlichen Nebenflächen wird das Parken akzeptiert. Eine Anordnung besteht nicht. Auf den östlichen Nebenflächen ist das Längsparken angeordnet (ca. 7 Parkstände).

Im nördlichen Sportplatzring wird am nördlichen Fahrbahnrand geparkt, ausgenommen ist der Bereich vor der Stadtteilschule mit einem beschilderten eingeschränkten Haltverbot. Am südlichen Fahrbahnrand ist durchgehend ein Haltverbot ausgeschildert. Zwischen den Straßenbäumen auf den südlichen Nebenflächen ist das Längsparken auf den unbefestigten Bereichen der Nebenflächen zugelassen. Es sind ca. 18 Parkstände am nördlichen Fahrbahnrand und 22 Parkstände auf den südlichen Nebenflächen vorhanden.

Im Baselweg ist das Senkrechtparken auf den westlichen Nebenflächen zwischen den zweireihig angelegten Straßenbäumen zugelassen. Es sind ca. 32 Parkmöglichkeiten vorhanden, bis zu 2 weitere Parkmöglichkeiten werden regelwidrig durch „wildes“ Parken genutzt. Die durch das Parken genutzten Grundflächen weisen zahlreiche Beschädigungen und Schlaglöcher auf.

Am östlichen Fahrbahnrand des Baselwegs ist ein eingeschränktes Haltverbot (zwischen 7-9 Uhr sowie 16-19 Uhr) eingerichtet.

3.1.9 Entwässerung

Das Oberflächenwasser der Fahrbahnen wird durch die jeweiligen Querneigungen in Richtung Fahrbahnrand und der dortigen Straßenabläufe geführt.

Die Nebenflächen entwässern in Richtung Fahrbahn bzw. in die vorhandenen Grünflächen.

Die Straßenabläufe leiten das anfallende Niederschlagswasser über Anschlussleitungen in die vorhandene Regenwasser-Siele der Hamburger Stadtentwässerung (HSE).

Die getrennten Siele befinden sich im Basselweg in der Fahrbahn, im Sportplatzring West und Nord jeweils in den westlichen bzw. nördlichen Nebenflächen. Die Regenwassersiele werden im Bereich der Koppelstraße zusammengeführt und verlaufen von dort aus weiter in östliche Richtung zur nächsten Vorflut (Einleitung in die Schillingsbek). Gemäß Auskunft der HSE ist das vorhandene Regenwassersiel vollständig ausgelastet und verfügt über keine freien Kapazitäten mehr. Es können daher keine weiteren Flächen ohne Drosselung zur Entwässerung angeschlossen werden.

3.1.10 Ausstattung

Im Planungsgebiet befinden sich diverse Ausstattungselemente, die in der untenstehenden Tabelle aufgeführt sind.

Im gesamten Planungsbereich sind zahlreiche Absperrelemente in unterschiedlichen Ausführungsformen (Stahl- und Holzpoller, Bügel) vorhanden. Weiterhin sind zahlreiche Baumschutzbügel vorhanden.

vorhandene Ausstattung	Teilbaumaßnahme: Erschließungsgebiet	Teilbaumaßnahme: Bezirksstraßen
Baumschutzbügel	20	21
Absperrbügel	16	0
Poller	9	0

3.1.11 Leitungen

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen im Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsflächen vorhanden.

Das Oberflächenwasser der öffentlichen Verkehrsflächen wird über Regenwassersiele abgeführt (siehe Abschnitt „Entwässerung“).

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen

Die im Lageplan zur Kenntnis dargestellte Baumaßnahme „Sportplatzring, Lückenschluss“ ist zeitlich vor der Herstellung der Erschließung Stellingen 62 geplant, sodass keine Arbeiten parallel stattfinden werden

Aktuell befinden sich keine weiteren Baumaßnahmen im Einflussbereich des Planungsgebietes.

3.2.2 Überfahrten

Die Zufahrten zu den Grundstücken sind zu jeder Zeit aufrecht zu erhalten.

3.2.3 Umweltverträglichkeit

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

Im Zuge der Erstellung des B-Planes Stellingen 62 wurden sämtliche Aspekte zu den unterschiedlichsten Schutzgütern, z.B. Klima, Boden, Lärm etc. untersucht und bewertet. Die Ergebnisse der

Untersuchungen, insbesondere auch die lärmtechnischen Auswirkungen des durch die Erschließung zunehmenden Verkehrs, sind in das Ergebnis des B-Plans und des dazugehörigen Funktionsplanes eingeflossen. Die erforderlichen Maßnahmen an den baulichen Lärmschutz werden in der Begründung zum B-Plan ausführlich dargestellt und erläutert.

Im Rahmen der hier vorliegenden Planung ist keine weitere Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien (Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg) mehr erforderlich.

3.2.4 Bodengutachten

Bereich westlicher und nördlicher Sportplatzring sowie Basselweg

Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden mehrere Bohrkerne sowohl in der Fahrbahn als auch in den Nebenflächen der betrachteten Straßen entnommen. In den Straßen Sportplatzring West und Nord wurden jeweils eine Probe in der Fahrbahn entnommen, im Basselweg wurden zwei Entnahmestellen in der Fahrbahn gewählt.

Die Bohrkerne im Sportplatzring West und Nord besitzen einen Asphaltgesamtaufbau von 4,6 – 5,9 cm und weisen jeweils 3 Lagen auf. Diese unterteilen sich jeweils in 2 Deckschichtlagen (0,8 – 2,7) und eine Einstreudecke mit einer Dicke von 1,1 – 2,4 cm. Die Einstreudecke weist Verfärbungen nach dem Lacksprühverfahren auf und ist somit als pechbelastet einzustufen. Unterhalb der gebundenen Schichten stehen verschiedene Tragschichten aus Schotter und unterschiedlichen Schichten mit Ziegelbruch, eng gestuften Sanden, sowie Sand-Schluff-Gemischen an. Die Dicke der Asphaltaufbauten im Sportplatzring West und Nord sowie im Basselweg, sind deutlich geringer als die gem. ReStra geforderten Schichtdicken.

Ein weiterer Bohrkern befindet sich im nördlichen Bereich des Basselwegs. Der Bohrkern besteht aus drei Asphaltdeckschichtlagen mit insgesamt 9 cm Stärke sowie einer 2 cm dicken Einstreudecke. Unterhalb der gebundenen Schichten stehen verschiedene Tragschichten aus Schotter und unterschiedlichen Schichten mit Kies-Sand-Gemischen und eng gestuften Sanden an. Im südlichen Bereich des Basselwegs, im Bereich der Fahrbahnaufweitung am Knotenpunkt Sportplatzring/Koppelstraße, liegt ein 34 cm starker Asphaltaufbau vor, bestehend aus 4,9 cm Deckschicht, 2,3 cm Binderschicht und zwei Tragschichten mit insgesamt 27,3 cm Dicke. Unterhalb der gebundenen Schichten steht eine Schicht aus intermittierend gestuften Sand-Kies-Gemischen an.

Es ist festzustellen, dass der vorhandene Oberbau in allen genannten Straßenzügen deutlich unterdimensioniert ist und nicht den heutigen Anforderungen für die vorhandenen Verkehrsstärken entspricht.

Der erforderliche Sanierungsumfang für die umliegenden Straßen einschließlich des südlichen Bereiches des Basselwegs wird im Zuge des weiteren Planungsverfahrens mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt.

Bereich Borchertstraße und Sportplatzring West

Zur Erkundung der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse und der Versickerungsfähigkeit des Untergrunds im Gebiet des Bebauungsplans Stellingen 62 wurden im Zeitraum vom 27.01. bis 10.02.2016 insgesamt 20 Kleinrammbohrungen im Bereich der Sportplatzflächen abgeteuft sowie am 17.02.2016 insgesamt 3 Handbohrungen im Bereich der Nebenflächen der Straßen Sportplatzring und Basselweg durchgeführt.

Im Bereich des ehemaligen Rasenplatzes wurden bindige Böden mit anstehendem Schicht- und Stauwasser vorgefunden. Im Zuge der Herstellung der Baustraße wurde im Bereich der zukünftigen Fahrbahn und Parkstände ein Bodenaustausch von 50 cm vorgenommen, sodass die Dicke des späteren frostsicheren Oberbaus 1,20 m beträgt.

Die Ergebnisse zeigen, dass im Bereich der geplanten Verkehrsflächen im Bereich Erschließung B-Plan Stellingen 62 der Mutterboden und, soweit vorhanden, vorhandenes Auffüllungsmaterial

mit groben Bauschuttanteilen vollständig entfernt werden müssen. Nach dem Bodenaushub steht auf dem Planum überwiegend eine sandig ausgebildete Auffüllung an. Unterhalb dieser Auffüllungsschicht folgen im Bereich der geplanten öffentlichen Erschließungsstraßen überwiegend die Geschiebelehme bzw. –mergel. Die sandige Auffüllung kann überwiegend in die Frostempfindlichkeitsklasse F 1 (nicht frostempfindlich) eingestuft werden. Da die aufgefüllten Sande teilweise aber auch Schluffanteile > 15 % aufweisen, werden die im Bereich des Planums anstehenden Böden einheitlich in die Frostempfindlichkeitsklasse F 3 (sehr frostempfindlich) eingestuft.

3.2.5 Grundwasser

Der Grundwasserstand im betrachteten Gebiet liegt laut Geo-online Hamburg bei ca. 10 mNHN.

Der Grundwasserflurabstand liegt im Planungsraum zwischen 5 m und 7,5 m, in Teilbereichen bis 10,0 m.

Im Bereich der ehemaligen Rasenflächen des Sportplatzgeländes ist mit Schicht- und Stauwasser ab einer Tiefe von 0,70 m bis 1,00 m unter der Geländeoberkante zu rechnen.

3.2.6 Kampfmittel

Im Rahmen der Planung wurde eine Luftbildauswertung beauftragt. Die Ergebnisse skizzieren sich wie nachfolgend beschrieben.

Die Luftbildauswertung ergab allgemeinen Bombenblindgängerverdacht in der Mitte des Sportplatzgeländes auf Höhe der zukünftigen Borchertstraße. Im Zuge der Baufeldfreimachung (Sommer 2017) wurde die zukünftig öffentliche Straßenverkehrsfläche fachtechnisch auf Kampfmittel geprüft und freigegeben.

Der Sportplatzring West ist vom Sportplatzring Süd bis Sportplatzring Nord sowohl in der Fahrbahn als auch in beiden Nebenflächen mit allgemeinem Bombenblindgängerverdacht auf Grund von Bäumen versehen.

Bezirksstraßen

In den öffentlichen Verkehrsflächen des Erschließungsgebietes befinden sich unterhalb der Bäume teilweise allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Vor den Häusern Basselweg 87 und 87 befindet sich auch in der Fahrbahn und in den östlichen Nebenflächen allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Grundlage der hier vorliegenden Baumaßnahme ist der B-Plan Stellingen 62, welcher mit Datum vom 07.09.2017 festgestellt wurde.

Die geplante Bebauung im Rahmen des B-Planes Stellingen 62 erfordert die Herstellung zusätzlicher Straßen- und Platzflächen (hier die Borchertstraße und Verlängerung des Sportplatzrings West) sowie den Umbau vorhandener Straßenräume im Rahmen der allgemeinen Erschließung des neuen Quartiers.

Neben der Schaffung von Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Kfz- und Radverkehr sind die Belange des Fußverkehrs hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit und Barrierefreiheit bei der Neugestaltung der Straßenräume zu beachten.

Der vorhandene Funktionsplan und der daraus abgeleitete B-Plan ist mit der vorliegenden Maßnahme hinsichtlich der Querschnittsaufteilung, Straßengestaltung und Parkmöglichkeiten fortzuschreiben, bei Bedarf ggf. anzupassen und zur Ausführungsreife zu bringen.

Die Radverkehrsführung im Basselweg entspricht nicht den Anforderungen an eine Veloroute. Zudem besteht insbesondere zukünftig ein hoher Bedarf an Radverkehrsanlagen. Die Radverkehrsführung ist daher den heutigen Ansprüchen und Regelwerken (u.a. ReStra, ERA) entsprechend neu anzulegen. Insbesondere ist den gehobenen Anforderungen durch die Veloroute 2 im Verlauf des Planungsgebietes Rechnung zu tragen. Die Akzeptanz der Radverkehrsanlagen und ihre Nutzungsrate sollen deutlich gesteigert werden.

Bei der Neugestaltung der Straßenquerschnitte im Plangebiet sollen generell alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden.

Alle Verkehrsanlagen sind barrierefrei gemäß den heute geltenden Richtlinien auszugestalten (u.a. durch taktile Leitelemente).

4.2 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen

Grundlage der hier vorliegenden Baumaßnahme ist der B-Plan Stellingen 62, welcher verbindlich einzuhalten ist.

Durch den B-Plan werden die Straßenbegrenzungslinien neu festgesetzt und die zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsflächen der vorhandenen Straßenzüge teilweise verbreitert.

Aus dem übrigen bestehenden Planungsrecht (bestehende B-Pläne) ergeben sich keine weiteren zusätzlichen Maßgaben für das Vorhaben.

Die vorhandenen und zu erhaltenden Bäume im Planungsraum sind während der Baumaßnahme durch entsprechende Maßnahmen besonders zu schützen.

4.3 Varianten

Grundlage der Querschnittsaufteilung der neu herzustellenden Erschließungsstraßen (hier die Borchertstraße, die Verlängerung des Sportplatzrings West sowie die zugehörigen Platzflächen) sind die Vorgaben des zum B-Plan gehörenden Funktionsplanes. Art und Umfang der anzupassenden Nebenflächen im westlichen und nördlichen Sportplatzring sowie im Basselweg basieren ebenfalls auf den Vorgaben des Funktionsplanes.

Sämtliche Varianten zur Gestaltung der Planstraßen (Borchertstraße, Sportplatzring West) sowie zum Umbau der umliegenden Bezirksstraßen wurden bereits im Rahmen des B-Plan-Verfahrens erarbeitet, bewertet und abgewogen. Die vorgelegte Planung entspricht somit den Vorgaben des Funktionsplanes.

Ergänzend zu den Vorgaben des B-Planes bzw. des Funktionsplanes wurde der Basselweg zwischen Einmündung Borchertstraße und dem Anschluss an den Knotenpunkt Sportplatzring weiterentwickelt.

Die Querschnittsaufteilung des Basselwegs wurde unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer optimiert. Unter Berücksichtigung der im Basselweg verlaufenden Veloroute 2 wurde insbesondere der Anschluss des Radverkehrs im Knotenpunktbereich weiter verbessert und dort die Anlage von Radverkehrsanlagen in beide Fahrrichtungen vorgesehen. Diese sind aufgrund der im Basselweg vorhandenen Verkehrsbelastung erforderlich und dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich.

Zur Realisierung der geänderten Querschnittsaufteilung sind am westlichen Rand des Basselweges vier Straßenbäume zu entfernen. Als Ersatz erfolgt die Pflanzung einer doppelreihigen Baumreihe zwischen Sportplatzring Süd und der Einmündung Basselweg und der neu geplanten Borchertstraße (9 Ersatzpflanzungen).

4.3.1 Varianten KP Basselweg / Hagenbeckallee / Sportplatzring (Nord)

Im hier betrachteten Bereich des Basselwegs befindet sich ein Teilabschnitt der Veloroute 2, die insgesamt von Rathausmarkt bis Eidelstedt verläuft. Im Basselweg ist auf ganzer Länge Tempo 50 angeordnet. Ab dem nördlichen Rand des hier betrachteten Plangebiets, von der Hagenbeckallee bis Wördemannsweg, ist eine Einbahnstraße in nördlicher Richtung angeordnet. In den westlichen Nebenflächen befindet sich ein Zweirichtungs-Radweg, der in südlicher Fahrtrichtung benutzungspflichtig ist. Radfahrer in nördlicher Fahrtrichtung können zusätzlich im Mischverkehr fahren. Am Knotenpunkt Basselweg / Hagenbeckallee / Sportplatzring (Nord) ist die Vorfahrt mit „rechts vor links“ geregelt.

Im Basselweg verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt die Buslinie 281. Der stadtauswärtsfahrende Linienbus fährt geradewegs über den Knotenpunkt, demnach vollständig im Basselweg in nördlicher Fahrtrichtung. Der stadteinwärts fahrende Linienbus kommt von Osten aus der Hagenbeckallee und biegt am Knotenpunkt nach links in den Basselweg ein.

Die Auf- und Ableitung für Radfahrer von der und auf die Fahrbahn befindet sich unmittelbar im Knotenpunktbereich Basselweg / Hagenbeckallee / Sportplatzring (Nord). Für nach Norden fahrende Radfahrer ist die Nutzung des Radwegs nur möglich, wenn der Knotenpunktbereich diagonal gequert wird. Da hier Tempo 50 erlaubt ist, der Linienbus mit hoher Frequenz den Knotenpunkt tangiert und der Radfahrer einseitig unmittelbar im Knotenpunktbereich auf- und abgeleitet wird, ist hier im Bestand erhöhtes Gefahrenpotenzial vorhanden. Dies entspricht nicht den Vorgaben an eine Veloroute.

Es wurden vier verschiedene Varianten zur Verbesserung der Situation untersucht. Generell wird dabei ca. 10 m nördlich des Knotenpunktbereichs eine Ableitung des Radweges hergestellt und der Radfahrer ca. 10 m auf einem Radfahrstreifen in Gegenrichtung zur Einbahnstraße geführt. Anschließend wird der Radfahrer auf einem Radfahrstreifen über den Knotenpunkt geleitet. Durch die verschobene Ableitung kann die nördliche Fußgängerquerung barrierefrei mit taktilen Leitelementen ausgestattet werden. Die Schleppkurvenprüfung des einbiegenden 3-achsigen Müllfahrzeugs verlief bei den aufgetragenen Varianten positiv.

In Variante 3 wurde der Radfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 1,85 m hergestellt und zusätzlich eine bauliche Trennung bis kurz vor der barrierefreien Querung aufgetragen. Dadurch kann der Radfahrer mit hoher Sicherheit auf die Fahrbahn geleitet werden. Die bauliche Trennung nimmt zusätzliche Querschnittsbreite ein, sodass die barrierefreie Querung näher an den vorhandenen Baum rückt und die Platzverhältnisse dort beengt.

In Variante 4 wurde der in den nordwestlichen Nebenflächen befindliche Baum entfernt, sodass insgesamt deutlich mehr Platz für den nach Süden fahrenden Radfahrer entsteht. Dadurch kann der MIV besser nach Norden einbiegen ohne in Konflikt mit dem aus Norden kommenden Radfahrer zu gelangen. Für die Versetzung des Bordes ist eine Baumfällung notwendig.

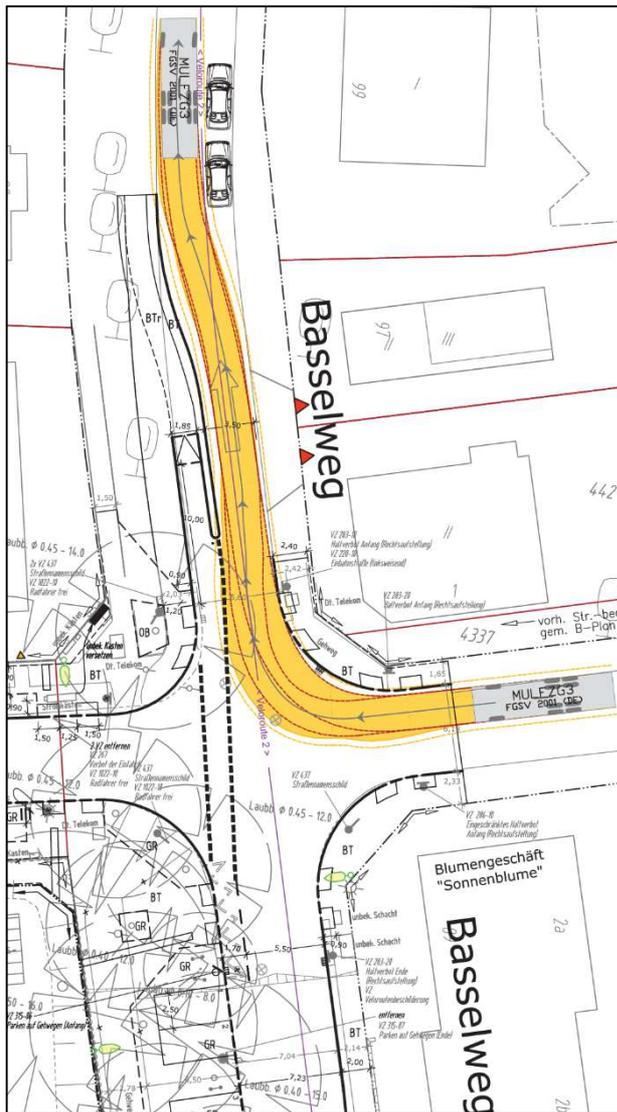


Abbildung Variante 3: Radfahrstreifen Breite: 1,85 m, bauliche Trennung.

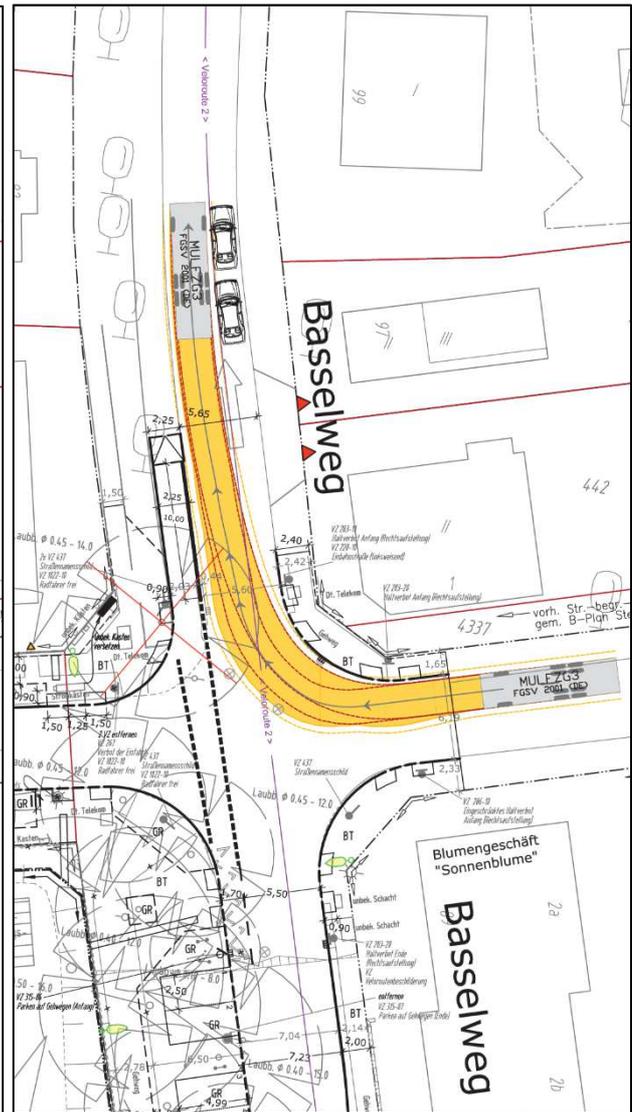


Abbildung Variante 4: Radfahrstreifen Breite: 2,25 m, Baumfällung.

In Abstimmung mit E/MR wurde sich auf die Variante 2 geeinigt, da diese den örtlichen Anforderungen entspricht. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens ist die Errichtung eines Radfahrstreifens mit Regelbreite (2,25 m) gem. Variante 1 oder die Herstellung einer baulichen Trennung (Variante 3) nicht erforderlich. Die Baumfällung in Variante 4 wird als nachteilig betrachtet und daher nicht bevorzugt.

4.3.2 Varianten Basselweg

Im hier betrachteten Abschnitt des Basselwegs vom südlichen Sportplatzring bis zur Hagenbeckallee verläuft die Veloroute 2. Auf dem gesamten Streckenabschnitt sind bis auf den unmittelbaren Knotenpunktbereich (Sportplatzring / Basselweg / Koppelstraße) keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radfahrende fährt hier im Mischverkehr. Zusätzlich ist das Radfahren auf dem westlichen Gehweg in beide Fahrtrichtungen zugelassen.

Im vorliegenden Abschnitt des Basselwegs ist Tempo 50 angeordnet. Entsprechend der vorliegenden Verkehrsbelastung in diesem Bereich und der ERA Radverkehrsanlagen erforderlich.

In den vorhandenen Nebenflächen ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Breiten die Anlage von Radverkehrsanlagen nicht oder nur unter großen Verlusten von Bäumen und Parkständen möglich.

Da grundsätzlich und im Besonderen auf Velorouten die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn angestrebt wird, wurden nachfolgend die Auswirkungen einer Verbreiterung der Fahrbahn zur Herstellung von Radverkehrsanlagen auf dem vorhandenen Baumbestand und die geplanten Anlagen des ruhenden Verkehrs im Basselweg untersucht.

Der Basselweg ist in diesem Abschnitt ca. 6,15 m breit. Zum Knotenpunkt (Basselweg / Sportplatzring Nord / Hagenbeckallee) hin wird die Fahrbahn auf ca. 7,04 m aufgeweitet, damit der Linienbus von der Hagenbeckallee nach Süden in den Basselweg einbiegen kann.

Es wurde eine alternative Planungsvariante aufgestellt, bei der im Basselweg beidseitig Schutzstreifen (jew. 1,50 m breit) vorgesehen werden. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn ist in den westlichen Nebenflächen zu wenig Platz um die vorhandenen und auch zukünftig vorgesehenen Senkrechtparkstände zu erhalten. Daher sind in dieser Variante Längsparkstände mit einer Breite von 2,10 m geplant. Zwischen Schutzstreifen und Längsparkstände ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,62 m vorgesehen. Westlich des Längsparkstandes ist der vorhandene Grünstreifen zu erhalten, welcher auf ganzer Länge im Mittel ca. 2,20 m breit ist. Der Gehweg am westlichen Rand der Straßenverkehrsfläche kann in einer Breite von 3,00 m erhalten bleiben.

In dieser Variante würden im Basselweg insgesamt 13 Bäume gefällt werden müssen, was das grüne, natürliche Charakterbild des Straßenraums erheblich verändern würde.

In der gewählten Variante (vgl. Lageplan) der 2. Verschickung können 26 Senkrechtparkstände hergestellt werden. Durch die Anordnung von Längsparkständen würden nur 16 Parkstände im Basselweg zwischen Borchertstraße und Hagenbeckallee realisiert werden können. Da die Anzahl der geforderten Parkstände gem. Begründung zum Bebauungsplan Stellingen 62 bereits unterschritten wird, wäre eine weitere Reduzierung der Parkstände nicht im Sinne des Bebauungsplans.

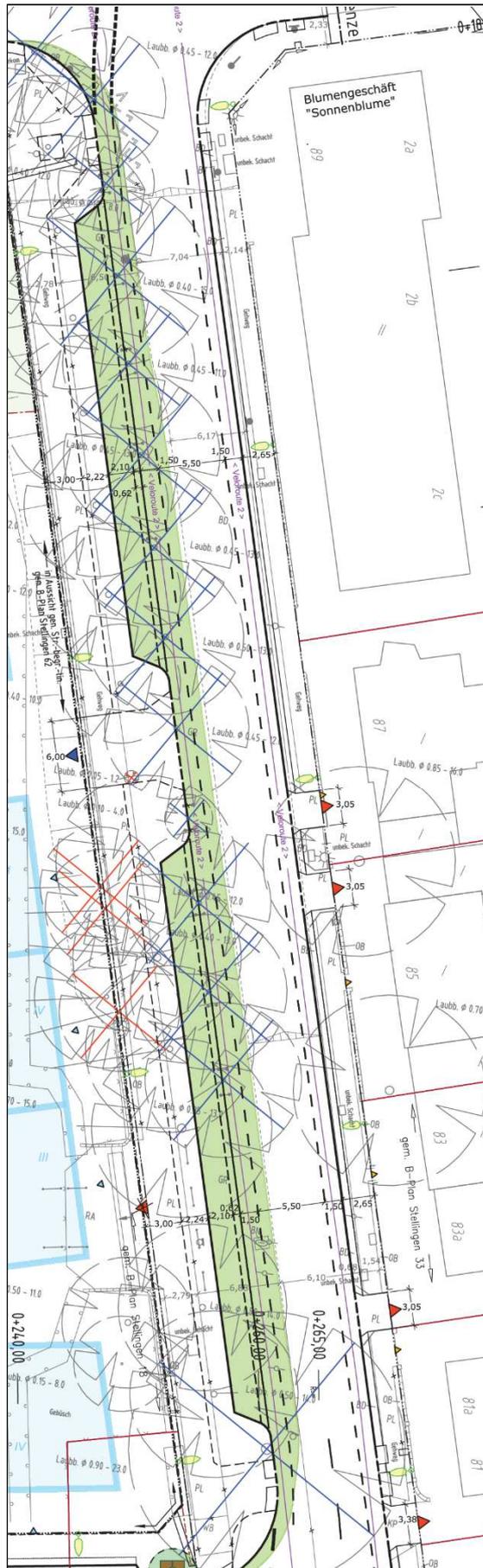


Abbildung Baselweg: Die Herstellung von zwei Schutzstreifen im Bereich des Baselwegs würde zu erheblichem Baum- und Stellplatzverlust führen.

- Blaue Kreuze = Baumfällung dieser Variante
- Rote Kreuze = Baumfällungen 2. Verschiebung
- Grüne Fläche = Verschiebung der Bordkante im Gegensatz zur finalen Planung.

Die alternative Planungsvariante mit Längsparkständen verschlechtert die Baum- und Parkbilanzen erheblich und wurde daher für nicht zielführend erachtet. Der Erhalt von 14 weiteren Bäumen wird durch die Verschiebung der Bordkante in Richtung Westen kritisch gesehen bzw. ist gefährdet.

5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

5.1 Allgemeines

Die einzelnen Materialien und Mobiliare der hier vorliegenden Planung wurden gemäß dem zum Bebauungsplan Stellingen 62 ergänzend wirkenden Gestaltungshandbuch gewählt. Hierbei handelt es sich größtenteils um Vorgaben bzgl. der farblichen Gestaltung und um Vorschläge bzgl. der Wahl bestimmter Materialien. Die genaue Wahl der einzelnen Materialien sowie die exakte Lage einzelner Objekte (Bäume, Fahrradanhänger, Sitzbänke, Mülleimer etc.) kann in Abstimmung mit E/SL zu einem späteren Zeitpunkt angepasst werden. Die Wahl der Sondermaterialien erfolgt vorbehaltlich der Finanzierung.

Sportplatzring Nord und West (Nördlich Borchertstraße)

Die bisherige Einbahnstraßenregelung in Fahrtrichtung Basselweg wird aufgehoben. Zukünftig ist ein Zweirichtungsverkehr möglich.

Für den westlichen Sportplatzring ist eine Straßenraumbreite von ca. 18,25 m mit ca. 4,00 m breiten westlichen Nebenflächen sowie einer ca. 6,00 m breiten Fahrbahn aus Asphalt vorgesehen. Der gesamte Querschnitt wird grundinstandgesetzt.

Die östlichen Nebenflächen werden im Rahmen der Umbauarbeiten auf insgesamt 8,20 m verbreitert. Die Straßenbegrenzungslinie wird nach Osten verschoben. Es werden angeordnete Senkrechtparkstände zwischen den vorhandenen Straßenbäumen vorgesehen. An die 5,10 m tiefen Parkstände schließt ein 3,00 m breiter Gehweg an. Die Oberflächenbefestigung der Parkstände wird mit einer Deckschicht ohne Bindemittel hergestellt. Der Gehweg erhält eine Oberflächenbefestigung aus einem Sonderpflaster 60/40/12, grau. Das Sonderpflaster entspricht den Vorgaben der Gestaltungsrichtlinien des B-Planes Stellingen 62.

Der nördliche Sportplatzring weist zukünftig eine Straßenraumbreite von ca. 16,00 m auf. Die nördlichen, ca. 4,00 m breiten Nebenflächen sowie die ca. 6,00 m breite Fahrbahn aus Asphalt werden neu aufgeteilt. Für die bisher auf der Fahrbahn parkenden Kfz wird zukünftig das halbseitige Parken auf den nördlichen Nebenflächen angeordnet. Dadurch verbleibt für den nördlichen Gehweg eine verfügbare Breite von ca. 2,50 m neben den parkenden Fahrzeugen. Die halbseitigen Längsparkstände werden auf der Fahrbahn markiert. Die nutzbare Fahrbahnbreite erhöht sich auf 5,0 m; hierdurch wird zukünftig der Zweirichtungsverkehr für den Begegnungsfall Lkw-Pkw mit eingeschränktem Bewegungsspielraum ermöglicht.

Die südlichen Nebenflächen erhalten eine Breite von ca. 5,75 m und unterteilen sich in einen ca. 2,75 m breiten Längsparkstreifen einschl. Sicherheitstrennstreifen sowie einen ca. 3,0 m breiten Gehweg. Die Längsparkstände werden regelmäßig durch die vorhandenen Straßenbäume unterbrochen. Analog zum westlichen Sportplatzring wird die Oberflächenbefestigung der Parkstreifen und der Überhang-/Sicherheitstrennstreifen mit einer Deckschicht ohne Bindemittel, grau hergestellt. Der Gehweg wird mit Sonderpflaster 60/40/12, grau, befestigt. Im Bereich der Baumwurzeln muss während der Bauausführung die Realisierbarkeit je Baum einzeln überprüft werden.

Borchertstraße

Die neu herzustellende Borchertstraße ist unterteilt in einen westlichen Bereich (Stat. 0+000 bis 0+170) sowie einen östlichen Bereich (Stat. 0+170 bis 0+250). Im westlichen Bereich wird die Borchertstraße als niveaugleiche Verkehrsfläche mit weicher Separation ausgestaltet. Der östliche Bereich wird als Anliegerstraße mit Separation von Fahrbahn und Nebenflächen durch Hochbordsteine angelegt. Der Übergang zwischen Mischverkehrsfläche und Separationsfläche erfolgt über eine Aufpflasterung. Etwa in der Mitte der Borchertstraße befindet sich ein S-förmiger Verschwenk sowie ein zukünftig ca. 30 x 45 m großer, zentraler Platz (Stellinger Markt).

Die Borchertstraße weist im westlichen Bereich (weiche Separation) eine Gesamtbreite von 12,50 m auf. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,00 m, im Bereich von verkehrsberuhigenden Maßnahmen 3,50 m. Generell werden in der Borchertstraße Sondermaterialien für Oberflächenbefestigung und Mobiliar verwendet. Hierzu werden die Vorgaben des Gestaltungshandbuch ergänzend zum Bebauungsplan Stellingen 62 angewendet.

Die Fahrbahn erhält gemäß Gestaltungsvorgabe gem. B-Plan eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 20/40/12, grau (vorbehaltlich der Finanzierung). Südlich der Fahrbahn schließen niveaugleich die Nebenflächen bzw. der Gehweg mit einer Breite von 2,65 m an. Der Gehweg erhält eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 60/40/12, grau (vorbehaltlich der Finanzierung). Die nördlichen Nebenflächen schließen ebenfalls niveaugleich an die Fahrbahn an. Hier werden Längsparkstände (2,15 m Breite), ein Sicherheitstrennstreifen (0,60 m Breite) sowie ein Gehweg (2,00 m Breite) angelegt. Die Längsparkstände erhalten die gleiche Oberflächenbefestigung wie die Fahrbahn. Die Längsparkstände werden durch Baumscheiben unterbrochen.

Die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Nebenflächen erfolgt durch Hamburger Kanten mit einer 3 cm Ansicht. Die Einfassung der Parkstände erfolgt durch Tiefbordsteine aus Basalt.

Der ca. 30 x 45 m große Platz erhält wie die umliegenden Gehwege eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 60/40/12, grau (vorbehaltlich der Finanzierung). Innerhalb des Platzbereiches ist die Anlage von mehreren Bäumen, Sitzbänken und Fahrradbügeln vorgesehen. Auf der Platzfläche soll ein Wochenmarkt stattfinden. Die Platzgestaltung fand unter Rücksichtnahme der von E/SL gestellten Anforderungen statt.

Im östlichen Bereich der Borchertstraße (Separation) beträgt die Gesamtstraßenbreite 13,00 m. Der Straßenraum unterteilt sich in eine 5,50 m breite Fahrbahn aus Asphalt und einen 2,65 m breiten Gehweg in den südlichen Nebenflächen. Die nördlichen Nebenflächen bestehen aus 2,10 m breiten Längsparkständen, welche als Parkbuchten für jeweils 2 Fahrzeuge ausgebildet sind und durch Baumscheiben unterbrochen werden. An die Parkbuchten schließen ein 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen und ein 2,00 m breiter Gehweg an. Die Parkbuchten erhalten eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 20/40/12, grau (vorbehaltlich der Finanzierung). Die Gehwege erhalten ein Sonderpflaster 60/40/12, grau (vorbehaltlich der Finanzierung).

Im Verlaufe der Borchertstraße werden zwei Feuerwehruzufahrten zu den nördlichen Hochbau-Baufeldern vorgesehen. Weiterhin wird im Bereich des S-förmigen Verschwenkes eine Zufahrt zu einer zukünftigen Privatstraße zum nördlichen Hochbau-Bereich angelegt.

Bei Station 0+220 wird auf der südlichen Straßenseite eine ca. 12 m breite Überfahrt/Zufahrt als Anlieferbereich für den dort zukünftig vorgesehenen Einzelhandel angelegt. Die Lage der Überfahrt ist noch nicht final festgelegt. Die dazugehörigen Abstimmungen erfolgen zwischen den Vertretern der Bauherren des Hochbaus und der Verkehrsdirektion 52.

In Abstimmung mit der Verkehrsdirektion 52 werden Auflagen zur Anlieferungsthematik im Baugenehmigungsverfahren festgehalten.

Alle Überfahrten erhalten eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 20/40/12, grau (vorbehaltlich der Finanzierung).

Sportplatzring West, südlich Dörpkamp

Im Bebauungsplan Stellingen 62 wurde die Fläche des angrenzenden Flurstücks 1130 als zukünftige öffentliche Fläche deklariert. Dies geschah vorbehaltlich des durchzuführenden Flächenankaufs. Da dieser Flächenankauf aktuell nicht zustande gekommen ist, wird dieser Bereich zum jetzigen Zeitpunkt aus der Planung entfernt.

Der Sportplatzring West verläuft vom Dörpkamp in südliche Richtung bis zum südlichen Sportplatzring. Sie wird als Sackgasse ausgebildet mit der Überfahrt auf Baufeld E1 als Wendemöglichkeit. Für Fußgänger ist ein freier Durchgang zum südlichen Sportplatzring Süd möglich.

Die Fahrbahn vom Sportplatzring West weist in diesem Abschnitt eine Breite von 5,50 m auf. Es wird am Ende der Borchertstraße eine Wendemöglichkeit für PKW eingerichtet (Aufweitung auf

9,0 m Fahrbahnbreite). Die Fahrbahn erhält eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 20/40/12, grau.

Die westlichen Nebenflächen werden als Gehweg mit einer Breite von 4,15 m und einer Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 20/40/12, grau angelegt. Im Bereich von Baumscheiben ist die verfügbare Gehwegbreite auf kurzer Strecke auf 1,50 m eingeengt.

Die östlichen Nebenflächen unterteilen sich in Senkrechtparkstände (5,10 m Tiefe) und einen daran anschließenden Gehweg von 2,50 m Breite. Die Senkrechtparkstände sind durch Grünflächen und Baumscheiben unterbrochen. Die Oberflächenbefestigung der Senkrechtparkstände wird mit einer Deckschicht ohne Bindemittel, grau hergestellt. Der Gehweg wird mit Sonderpflaster 60/40/12 befestigt.

Die Einfassung der Parkstände erfolgt durch Tiefbordsteine aus Basalt. Die Einfassung der Fahrbahn erfolgt durch Hochbordsteine aus Granit. Der Einbau sämtlicher Bordseiten und Oberflächenbefestigungen erfolgt unter Rücksichtnahme auf vorhandene Baumwurzeln.

Im Verlaufe vom Sportplatzring West wird eine neue Überfahrt zum zukünftig östlich der Straße befindlichen Baufeld E1 vorgesehen.

Südlich der Überfahrt zu Baufeld E1 endet die Herstellung der Fahrbahn aus Sondermaterialien mit einem Anschluss an die private Asphaltstraße auf Flurstück 1130. Es wird lediglich ein fußläufiger Anschluss in den östlichen Nebenflächen vom Sportplatzring West an den südlichen Sportplatzring hergestellt. Unmittelbar nördlich der Nebenflächen im Sportplatzring Süd werden im Grünstreifen 4 Fahrradabweisbühgel hergestellt.

Basselweg

Im Basselweg zwischen Hagenbeckallee und Sportplatzring Süd inklusive des Knotenpunktes Basselweg / Hagenbeckallee / Sportplatzring Nord werden Fahrbahn und Nebenflächen grundinstandgesetzt. Der Anschluss an den Sportplatzring Süd und an die Koppelstraße erfolgen im Zuge der Maßnahme Sportplatzring, Lückenschluss.

In den westlichen Nebenflächen werden zwischen den dortigen Straßenbäumen Senkrechtparkstände angeordnet. Diese erhalten eine Parkstandtiefe von ca. 5,60 m. An die Parkstände schließt ein Überhang- und Sicherheitstrennstreifen von ca. 2,10 m Breite an; in diesem Überhangstreifen befinden sich auch die vorhandenen Bäume. Parkstände und Überhangstreifen erhalten eine Oberflächenbefestigung mit einer Deckschicht ohne Bindemittel (grau). Die Parkstände werden zur Fahrbahn mit einem abgesenkten Hochbordstein abgegrenzt.

An den Überhangstreifen schließt der Gehweg mit einer Breite von 3,00 m und einer Befestigung mit Sonderpflaster 60/40/12, grau, an.

Der südliche Basselweg weist zukünftig eine Gesamt-Straßenbreite von ca. 19 m auf. Die östlichen Nebenflächen werden mit Sonderpflaster 60/40/12, grau, neu hergestellt. Der Gehweg erhält dabei eine Breite von 2,65 m. Zum Knotenpunkt Basselweg / Sportplatzring Nord / Hagenbeckallee verengt sich der Gehweg auf 2,00 m zu Gunsten einer nötigen Fahrbahnverbreiterung. Die Fahrbahnverbreiterung erfolgt zur Ermöglichung des von der Hagenbeckallee in den Basselweg links abbiegenden Busses bei gleichzeitigem Halten des im Basselweg nach Norden fahrenden Individualverkehrs.

Die Fahrbahn des Basselweges wird zum Knotenpunkt Sportplatzring Süd / Basselweg / Koppelstraße verbreitert, sodass zwischen der Einmündung der Borchertstraße und dem Knotenpunkt Sportplatzring insgesamt 3 Fahrstreifen eingerichtet werden können (ein Rechtabbiegefahrstreifen, ein kombinierter Geradeaus/Linksabbiegefahrstreifen sowie ein Richtungsfahrstreifen in Richtung Norden).

Zwischen dem Rechtsabbiegefahrstreifen und dem Geradeaus/Linksabbieger wird ein 1,75 m breiter Vorbeifahrstreifen für Radfahrer eingerichtet. Der Fahrstreifen in Richtung Norden erhält einen Schutzstreifen, welcher kurz vor der Überfahrt zu Hausnummer 77 endet.

In den westlichen Nebenflächen ist ein 2,50 m breiter Gehweg aus Sonderpflaster 60/40/12, grau, umgeben von einer doppelreihigen Baumreihe geplant. Die westliche Baumreihe wird mit 5 begehbaren Baumscheiben geplant um die flächige Querung zum dort befindlichen Stegemannplatz zu ermöglichen. Da die innere Leitlinie dadurch wegfällt, sind durchgängige taktile Leitelemente vom Knotenpunkt Basselweg / Sportplatzring Süd / Koppelstraße bis zur Einmündung Borchertstraße / Basselweg vorgesehen. Die zweite Baumreihe befindet sich in einem 2,50 m breiten Grünstreifen und besteht aus insgesamt 4 Bäumen.

Im westlichen Eckbereich zwischen Borchertstraße und Basselweg wird ein ca. 20 x 35 m großer Platz eingerichtet. Dieser reicht bis an die Nebenflächen des südlichen Sportplatzringes heran und erhält eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 60/40/12, grau. Auf dem Platz wird u.a. eine neue Stadtrad-Station eingerichtet.

Für die erforderliche Verbreiterung des Basselwegs müssen 4 Bäume gefällt werden. Es werden in unmittelbarer Nähe 9 Ersatzpflanzungen (doppelte Baumreihe) vorgenommen.

5.2 ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr ist von der Baumaßnahme nicht betroffen.

5.3 Rad- und Fußgängerverkehr

Die Querschnittsaufteilung der Nebenflächen wird gemäß den Vorgaben des B-Planes Stellingen 62 durchgeführt sowie gemäß den heutigen Anforderungen und Regelwerke optimiert. Die zur Verfügung stehenden Breiten werden unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer neu aufgeteilt.

Die Gehwege im westlichen und nördlichen Sportplatzring erhalten eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 60/40/12, grau (vorbehaltlich der Finanzierung). Es werden Gehwegbreiten von 3,0 m realisiert.

Die erzielten Breiten entsprechen den Empfehlungen der aktuellen Richtlinien (ReStra, EFA) und ermöglichen die Begegnung mobilitätseingeschränkter Personen gemäß den Anforderungen der ReStra.

Der westliche Gehweg im Basselweg erhält eine Breite von 3,0 m und wird ebenfalls mit Sonderpflaster 60/40/12 befestigt.

Der östliche Gehweg erhält eine Breite von 2,65 m aus Sonderpflaster 60/40/12. Zum nördlichen Knotenpunkt Basselweg / Hagenbeckallee / Sportplatzring Nord verzweigt sich der Gehweg kurz auf 2,00 m.

Neu geplante sowie umzubauende Querungen im Planungsgebiet werden mit taktilen Elementen versehen und barrierefrei hergestellt.

Die Gehwege in der Borchertstraße sowie auf der Ostseite der vom Sportplatzring West erhalten Breiten von 2,00 bis 2,65 m. Sie werden ebenfalls mit Sonderpflaster aus Beton 60/40/12, grau, befestigt.

Die westliche Nebenfläche vom Sportplatzring West südlich des Dörpkamps erhalten Gehwege mit Sonderpflaster aus Beton 60/40/12, grau und einer Breite von 2,50 m. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist eine Breite von 4,15 m mit Engstellen von 1,50 m im Bereich der Baumscheiben vorgesehen.

Im westlichen und nördlichen Sportplatzring sowie in der Borchertstraße und im Sportplatzring West wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Tempo-30-Zone). Es sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorgesehen bzw. erforderlich.

Im Basselweg werden unmittelbar vor dem Knotenpunkt Basselweg / Sportplatzring ein gesonderter Vorbeifahrstreifen (1,75 m) in Fahrtrichtung Süden sowie ein Radfahrstreifen (2,25 m) in Fahrtrichtung Norden auf der Fahrbahn eingerichtet. Weiterhin wird unmittelbar vor der LSA in

Fahrtrichtung Süden ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) mit einer Tiefe von 3,00 m eingerichtet.

Nördlich der zukünftigen Einmündung der Borchertstraße in den Basselweg wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Nördlich des Knotenpunktes Basselweg / Sportplatzring Nord / Hagenbeckallee ist für Radfahrer in südlicher Fahrtrichtung eine Radfahrerableitung vor dem Knotenpunkt vorgesehen. Anschließend wird der Radfahrer im 1,85 m breiten Radfahrstreifen über den Knotenpunkt geführt. Südlich des Knotenpunktes befindet sich ein ca. 10 m langer Schutzstreifen bis der Radfahrer im Mischverkehr geführt wird. Nördlich des Knotenpunktes befindet der Radfahrer sich dabei in Fahrtrichtung entgegen der Einbahnstraße. Der nach Norden fahrende Radfahrer wird vor, während und hinter dem Knotenpunkt auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Im gesamten Planungsgebiet werden zahlreiche neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen, z.B. im Bereich der neuen Plätze.

Im westlichen Eckbereich Basselweg/südlicher Sportplatzring ist eine neue Stadtradstation auf dem dortigen Platz vorgesehen.

5.4 Barrierefreie Verkehrsanlagen

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der H BVA durchgeführt.

Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen im Bereich von Fußgängerquerungen vorgesehen. Die Herstellung der Leitelemente erfolgt mit Sonderpflaster 30/60/12 in anthrazit.

Sämtliche Querungen werden als getrennte Querungen ausgeführt. So werden die Belange von sehbehinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen im gleichen Maße berücksichtigt.

Die Bordsteine werden an den Querungen ReStra-gerecht auf 0 cm am Sperrfeld und 6 cm am Richtungsfelder abgesenkt.

Die Begrenzungsstreifen, Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppenplatten im Sonderformat 30/60/12 cm ausgeführt. Die Richtungsfelder, Leitstreifen und Einstiegsfelder werden in Rippenplatten im Sonderformat 30/60/12 cm ausgeführt.

5.5 MIV

Der bisher im Bereich westlicher und nördlicher Sportplatzring eingerichtete Einrichtungsverkehr wird aufgehoben. Zukünftig ist hier der Verkehr in beiden Fahrtrichtungen zugelassen. Die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreiten werden durch die Anlage von Parkständen auf den Nebenflächen optimiert.

Im Bereich westlicher und nördlicher Sportplatzring sowie Borchertstraße wird eine Tempo-30-Zone eingerichtet.

Im Basselweg beträgt die zugelassene Geschwindigkeit 50 km/h. Der südliche Abschnitt zwischen Einmündung der Borchertstraße und dem Knotenpunkt Sportplatzring wird verbreitert und erhält eine neue Fahrbahnaufteilung mit einem kombinierten Geradeaus-/Linksabbiegerfahrstreifen, einem Radfahrstreifen sowie einem Rechtsabbiegerfahrstreifen. Hierdurch wird die Übersichtlichkeit für den Radfahrenden und den Kfz-Verkehr verbessert und die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert.

Der vorhandene Oberbau im westlichen und nördlichen Sportplatzring ist deutlich unterdimensioniert und entspricht nicht den heutigen Anforderungen für die vorhandenen Verkehrsstärken. Der erforderliche Sanierungsumfang wird im Zuge des Weiteren Planungsverfahrens mit den zuständigen Dienststellen abgestimmt.

Die Fahrbahn im südlichen Bereich des Basselweges befindet sich augenscheinlich in einem schlechten Allgemeinzustand und weist zahlreiche Schäden auf (u.a. Längs-, Quer- und Netzrisse). Im Zuge der weiteren Planungen werden vertiefende Asphalt- und Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Auf Basis der Ergebnisse dieser Untersuchungen wird im Zuge der weiteren Entwurfsbearbeitung das geeignete Sanierungsverfahren zur Instandsetzung der Fahrbahnen festgelegt.

5.6 Lichtsignalanlagen

Es befinden sich keine Lichtsignalanlagen innerhalb des Erschließungsgebietes.

5.7 Öffentliche Beleuchtung

Im Bereich der Borchertstraße ist die Herstellung einer öffentlichen Beleuchtung in den nördlichen sowie südlichen Nebenflächen vorgesehen. Es werden Sondermasten in Anlehnung an das Gestaltungshandbuch verwendet.

Im Bereich der Einmündung Dörpkamp/westlicher Sportplatzring muss ein bestehender Beleuchtungsmast umgesetzt werden.

In den übrigen Straßen des Planungsgebietes sind die Masten der öffentlichen Beleuchtung aufgrund der Neuaufteilung der Nebenflächen und der Verschiebung der Straßenbegrenzungslinie in weiten Teilen zu versetzen.

5.8 Straßenbegleitgrün

Die vorhandenen Straßenbäume im westlichen und nördlichen Sportplatzring sowie im nördlichen Bereich des Basselweges bleiben weitestgehend beibehalten. Für die neu anzulegenden Überfahrten zu den zukünftigen Hochbau-Quartieren und deren Tiefgaragen müssen drei Bäume entfallen.

Die Verkehrsplanung sieht im Bereich zwischen der Einmündung Basselweg / Borchertstraße bis zum Knotenpunkt Sportplatzring Basselweg / Koppelstraße vor, 4 Linden zu fällen und dafür einen zusätzlichen Fahrstreifen (Rechtsabbieger) herzustellen. Ein Baumgutachten (09.05.2017 sowie Nachtrag vom 30.08.2017) hat ergeben, dass die Bäume nicht erhalten bleiben können, solange der Bord entsprechend der geforderten Verkehrsführung an den Baum versetzt werden soll.

Im Bereich der zukünftigen Einmündung der Borchertstraße in den Basselweg sowie im Rahmen der neuen Querschnittsaufteilung im Basselweg entfallen insgesamt 15 Bäume.

Im Hinblick auf den Baumbestand wurden verschiedene Varianten geprüft. Es hat sich gezeigt, dass es keine Planungslösung gibt, welche gleichzeitig alle Belange der Verkehrssicherheit und des Baumschutzes erfüllt. Unter Abwägung aller Varianten wurde zugunsten der vorliegenden Variante entschieden. Es werden zahlreiche Neu- und Ersatzpflanzungen im unmittelbaren Umfeld durchgeführt.

Am neuen Knotenpunkt Dörpkamp/Sportplatzring West/Borchertstraße entfällt ein Baum.

Als Ausgleich für alle zu fällenden Bäume sind Ersatz- und Neupflanzungen im Planungsgebiet vorgesehen.

Im Bereich der Borchertstraße, des großen Platzes in der Mitte des Planungsgebietes sowie im Bereich des Platzes im westlichen Eckbereich Borchertstraße/Basselweg werden insgesamt 19 Bäume neu gepflanzt. Es werden hier zusätzlich begehbare Baumscheiben vorgesehen.

Während der Bauausführung werden die Erdarbeiten im Bereich von Bäumen durch einen Baumpfleger begleitet.

Ort	Teilbaumaßnahme: Erschließung		Teilbaumaßnahme: Bezirksstraßen	
	Baumfällungen	Neupflanzungen	Baumfällungen	Neupflanzungen
Sportplatzring West	1	1	0	0
Sportplatzring Nord	2	0	0	0
Basselweg	15	9	0	0
Borchertstraße	2	19		

Insgesamt werden 20 Bäume gefällt und 29 Bäume neu gepflanzt.

5.9 Ruhender Verkehr

Im westlichen Sportplatzring werden durch die Erweiterung der Nebenflächen insgesamt 18 Senkrechtparkstände hergestellt.

Im nördlichen Sportplatzring befinden sich im Bestand 17 Parkstände am nördlichen Fahrbandrand. Diese werden zukünftig halbseitig auf den Gehweg verlagert. Hierdurch vergrößert sich die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite und es wird somit der zukünftige Zweirichtungsverkehr ermöglicht. In den südlichen Nebenflächen werden 18 Längsparkstände eingerichtet. Aufgrund des dichten Baumbestandes sind diese teilweise geringfügig kürzer als Regelparkstände und damit hauptsächlich für kleinere PKW vorgesehen.

In der Borchertstraße sind 18 Längsparkstände vorgesehen. Davon werden zwei Parkstände für Elektrofahrzeuge freigehalten und mit einer E-Ladesäule versehen. Im Sportplatzring West südlich des Dörpkamps werden 4 Senkrechtparkstände eingerichtet. Einer davon wird barrierefrei hergestellt.

Im Basselweg werden die vorhandenen Senkrechtparkstände zwischen den Bäumen der westlichen Nebenflächen ertüchtigt und so wie bisher insgesamt 27 Parkstände ausgewiesen.

Eine harte Oberflächenbefestigung der Parkstände im Basselweg und im Sportplatzring ist aufgrund der vorhandenen Durchwurzelung durch die angrenzenden Bäume nicht möglich. Ausnahme hiervon sind die insgesamt 3 Behindertenparkstände, welche aus Gründen der Barrierefreiheit grundsätzlich hart befestigt werden müssen. Im Zuge der weiteren Entwurfsbearbeitung wird die Realisierbarkeit der Parkstände im Baumbereich auf der Grundlage eines Baumgutachtens geprüft. Die endgültige Festlegung der Oberflächenbefestigung erfolgt ebenfalls in Abhängigkeit der Ergebnisse des Baumgutachtens.

Im Planungsgebiet sind zahlreiche Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradanlehnbügel) vorgesehen. Auf der neuen Platzfläche im Eckbereich Basselweg/südlicher Sportplatzring ist eine neue StadtRAD-Station mit 16 Fahrrädern geplant.

Die Parkstand- und Fahrradabstellbügelbilanz stellt sich wie folgt dar (es sind nur von der Planung direkt betroffene Parkstände aufgeführt):

Teilbaumaßnahme: Erschließung				
	Parkstände		Fahrradanlehnbügel	
	Bestand	Planung	Bestand	Planung
Westlicher Sportplatzring, nördlich Dörpkamp	7	24	0	18
Nördlicher Sportplatzring, Nordseite	18	17	0	0
Summen	25	41	0	18
Bilanz	+ 16		+ 18	

Teilbaumaßnahme: Bezirksstraßen				
	Parkstände		Fahrradanlehnbügel	
	Bestand	Planung	Bestand	Planung
Westlicher Sportplatzring, südlich Dörpkamp	0	4	0	4
Nördlicher Sportplatzring, Südseite	22	18	0	30
Basselweg	32	27	0	10 + 16 Stadträder
Borchertstraße	0	18 Inklusive 2 Parkstände für „Elektrofahrzeuge frei“ inkl. E-Ladesäule	0	47
Summen	54	67	0	91
Bilanz		+ 13		+ 91 + 16 Stadträder

Im öffentlichen Raum werden keine Ladezonen ausgewiesen. Die Fläche des Stelling Marktes darf zum Be- und Entladen genutzt werden. Auf den Privatgrundstücken sind gewerbliche Ladezonen vom Hochbau vorzusehen.

5.10 Entwässerung

Im Rahmen der inneren Erschließung des B-Plangebietes wird über die gesamte Länge der Borchertstraße ein Regenwassersiel hergestellt, welches zugleich aufgrund einer vorhandenen Einleitbegrenzung im Basselweg als Speichersiel dient. Das Regenwassersiel wurde im Frühjahr 2018 hergestellt. Die Entwässerung der Borchertstraße erfolgt einseitig über neu zu setzende Trummen am Fahrbahnrand.

Das Niederschlagswasser im Bereich des Stelling Marktes wird über Punkteinläufe in eine bereits verlegte Sammelleitung angeschlossen. Im Bereich des Stelling Marktes wurde im Zuge der vorbereitenden Maßnahme ein Regenrückhaltebecken aus Rigolen-Blockelementen hergestellt und an das Bestandssiel in der Borchertstraße angeschlossen.

An die vorgelagerte Straßenentwässerungsleitung werden insgesamt 6 Punkteinläufe das Niederschlagswasser des Stelling Marktes auffangen.

Im nördlichen und westlichen Sportplatzring sind durch die Erweiterung der Nebenflächen zahlreiche Trummen zu verschieben bzw. neu zu setzen. Die Entwässerung erfolgt hier über ein bereits vorhandenes Regenwassersiel.

In einer vorbereitenden Baumaßnahme wurde eine Baustraße im Bereich der Borchertstraße hergestellt und die Trummen am Fahrbahnrand bereits gesetzt. Die Entwässerung erfolgt über die Regenwassersiele in der Borchertstraße in Richtung Basselweg.

Im südlichen Bereich des Basselwegs erfolgt die Entwässerung über Trummen, welche beidseitig am Fahrbahnrand angeordnet werden. Am Fahrbahnrand werden zudem Wasserläufe aus Gußasphalt vorgesehen.

5.11 Ausstattung / Wegweisung

Im gesamten Planungsgebiet werden zahlreiche neue Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Fahrradanlehnbügeln geschaffen.

Die Verkehrszeichen einschließlich der wegweisenden Beschilderung werden an den neuen Straßenquerschnitt angepasst und zum Teil erneuert. Nicht mehr benötigte Verkehrszeichen werden entfernt.

Auf dem neu anzulegenden Stegemanplatz wird eine Stadtrad-Station neu eingerichtet.

Sämtliche Baumschutzbügel und/oder Poller im Bereich der Straßenbäume Sportplatzring und Basselweg werden nur unter baumschutzfachlicher Begleitung zum Schutze der Baumwurzeln eingebaut.

Die vorhandene Ausstattung / Möblierung ist wie folgt von der Planung betroffen:

vorhandene Ausstattung	Teilbaumaßnahme: Erschließung		Teilbaumaßnahme: Bezirksstraßen	
	Bestand	Planung	Bestand	Planung
Baumschutzbügel/-poller	20	19	21	21
Absperrbügel	16	0	0	0
Fahrradanlehnbügel	0	104	0	0
Poller	9	10	0	0

5.12 Leitungen

Der Bereich der inneren Erschließung ist mit Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Medien neu zu erschließen. Zusätzlich sollen Anschlüsse auf der zentralen Platzfläche für zukünftige Märkte vorgesehen werden. Die genaue Festlegung der Leitungstrassen und Anschlüsse erfolgt im Rahmen der Leitungsplanung.

5.13 Überfahrten

Im Bereich westlicher Sportplatzring wird eine neue Zufahrt zum zukünftigen Hochbau-Baufeld E hergestellt. Im Sportplatzring Nord erfolgt die Zufahrt zum zukünftigen Baufeld C sowie zur Privatstraße Brombergstieg.

Im Basselweg wird eine neue Zufahrt auf das Grundstück von Baufeld D hergestellt.

Die Borchertstraße erhält im Bereich des S-förmigen Verschwenkens eine weitere Zufahrt sowie 2 Feuerwehruzufahrten zu den angrenzenden Baufeldern. Die Feuerwehruzufahrten sind mit Pollern gesichert.

Die südliche Zufahrt im östlichen Bereich der Borchertstraße dient zusätzlich der Anlieferung des zukünftigen Einzelhandels und ist in ihrer Breite und Dimensionierung für einen Sattelzug ausgelegt.

Alle Überfahrten erhalten eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 20/40/12, grau.

6 Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach den Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht in allen Belangen den technischen Anforderungen.

Durch den Bebauungsplan Stellingen 62 wurden Voraussetzungen geschaffen, um ein neues Quartier mit vielfältigen Wohn- sowie ergänzenden Büronutzungen, Einzelhandel und Gemeinbedarfseinrichtungen (Stadtteilhaus, Sportverein) zu entwickeln, so dass ein neues, identitätsstiftendes Stadtteilzentrum entsteht.

Die geplante Bebauung im Rahmen des B-Planes Stellingen 62 erfordert die Herstellung zusätzlicher Straßen- und Platzflächen (hier Borchertstraße sowie Verlängerung Sportplatzring West) sowie den Umbau vorhandener Straßenräume im Rahmen der allgemeinen Erschließung des neuen Quartiers (Nebenflächen des westlichen und nördlichen Sportplatzringes sowie Nebenflächen des Basselweges).

Neben der Schaffung von Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Kfz- und Radverkehr werden dabei insbesondere auch die Belange des Fußverkehrs hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit und Barrierefreiheit bei der Neugestaltung der Straßenräume beachtet.

Unter Berücksichtigung der im Basselweg verlaufenden Veloroute 2 wurde der Anschluss des Radverkehrs im Knotenpunktbereich Basselweg/Sportplatzring überprüft und dort die Anlage von Radverkehrsanlagen in beide Fahrrichtungen vorgesehen. Diese sind aufgrund der im Basselweg vorhandenen Verkehrsbelastung erforderlich und dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich.

Bei der Neugestaltung der Straßenquerschnitte werden generell alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Alle Verkehrsanlagen werden barrierefrei gemäß den heute geltenden Richtlinien ausgestaltet (u.a. durch taktile Leitelemente).

Zur Realisierung der Verkehrsplanung sind mehrere Straßenbäume zu entfernen. Hierfür werden Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Umgebung durchgeführt.

Eine weitergehende Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne sind nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen zu den dargestellten Maßnahmen anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der einzelnen Maßnahmen sowie des Gesamtprojektes lässt sich daher nicht darstellen. Die Umsetzung der Maßnahmen führt im Bereich der Erschließungsmaßnahme zur Sicherstellung der Nutzung des neuen Wohnquartiers zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses bei gleichzeitig erheblicher Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen ist die aufgetragene Planung die wirtschaftlichste Lösung.

6.2 Finanzierung

Die Finanzierung der Teilbaumaßnahme „Erschließung Stellingen 62“ erfolgt durch Mittel des LIG. Die Teilbaumaßnahme „Bezirksstraßen“ wird vom LIG und dem Bezirksamt Eimsbüttel finanziert.

PSP-Nr.: 12579

7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

Der Baubeginn der Baumaßnahme ist für 2022 vorgesehen.

Die Baustraße im Bereich der Borchertstraße wurde im Juli 2018 benutzungsfertig hergestellt. Voraussichtlich ab Frühjahr 2019 werden die Hochbaumaßnahmen auf den Baufeldern E und F sowie C und D beginnen.

Die endgültige Herstellung der Oberflächenbefestigungen der Borchertstraße sowie der Umbau der übrigen Straßen erfolgt nach Fertigstellung der Hochbaumaßnahmen.

7.1 Auswirkungen aus Immissionen

Die gesetzlich vorgegebenen Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

Im Zuge der Erstellung des B-Planes Stellingen 62 wurden sämtliche Aspekte zu den unterschiedlichsten Schutzgütern, z.B. Klima, Boden, Lärm etc. untersucht und bewertet. Die Ergebnisse der Untersuchungen, insbesondere auch die lärmtechnischen Auswirkungen des durch die Erschließung zunehmenden Verkehrs, sind in das Ergebnis des B-Plans und des dazugehörigen Funktionsplanes eingeflossen. Die erforderlichen Maßnahmen an den baulichen Lärmschutz werden in der Begründung zum B-Plan ausführlich dargestellt und erläutert.

Im Rahmen der hier vorliegenden Planung ist daher keine weitere Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien (Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg) mehr erforderlich.

7.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es müssen im Vorfeld bzw. parallel zum Straßenbau Ver- und Entsorgungsleitungen verlegt bzw. umgelegt werden. Dies ist Bestandteil der weiteren Entwurfsbearbeitung.

Die Räumung des Erschließungsgebietes wurde bereits im Vorfeld durchgeführt. Die erforderlichen Baumfällungen werden im Vorfeld der Erschließungsmaßnahme durchgeführt.

Im Zuge der Errichtung der Baustraße wurde die südliche Mastreihe der öffentlichen Beleuchtung in der Borchersstraße bereits aufgestellt, um während der Hochbaumaßnahme die öffentlichen Flächen zu beleuchten. Auf Grund der etwas abweichenden Geometrie der Baustraße wurden zusätzlich 2 provisorische Maststandorte gewählt, die während der finalen Herstellung der Oberflächen durch Hamburg Verkehrsanlagen entfernt bzw. umgesetzt werden.

Am südlichen Sportplatzring (Hauptverkehrsstraße) ist die Verlängerung des Rechtsabbiegefahrstreifens sowie eine Grundinstandsetzung der Fahrbahn geplant. Es ist mit parallelen Straßenbauarbeiten in diesem Bereich zu rechnen.

Auf dem Erschließungsgelände ist eventuell mit parallelen Hochbauarbeiten zu rechnen.

7.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Die Maßnahme ist dazu bestimmt, die innere und äußere Erschließung im Rahmen des B-Planes Stellingen 62 zu realisieren sowie die vorhandenen Straßenverkehrsanlage an den aktuellen Stand der Technik anzupassen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- Herstellung von zwei neuen Erschließungsstraßen
- Schaffung neuer Fahrradanhängerbügel
- Herstellung von barrierefreien Fußgängeranlagen (Gehweg, Furten) führt zur Steigerung des Komforts für Fußgänger
- Herstellung einer Radwegableitung
- Reduzierung der Konflikte in den Nebenflächen
- Fällung von Bäumen mit Ersatzpflanzungen
- Herstellung von Parkständen
- Steigerung der Verkehrssicherheit

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Durch die geplante Fällung von 16 Straßenbäumen werden im näheren Umfeld die notwendigen Ersatzpflanzungen durchgeführt. Es werden 29 neue Bäume gepflanzt.

7.5 Anlagevermögen

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen des Bezirksamtes Hamburg-Eimsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt somit E/MR.

8 Grunderwerb

Durch den B-Plan Stellingen 62 werden die Straßenbegrenzungslinien im Planungsgebiet neu festgesetzt. Der für die öffentlichen Straßenverkehrsflächen zur Verfügung stehende Raum wird vergrößert.

9 Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst-, Zweit- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Im weiteren Planungsverlauf wird die Maßnahme im entsprechend betroffenen Ausschuss vorgestellt.

Verfasst:

Aufgestellt:

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

.....

.....

Anerkannt gem. Vereinbarung zwischen E/MR
und LIG:
Bezirksamt Eimsbüttel, E/MR L

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

.....