

---

**Baumaßnahme: Erschließung Bebauungsplan Stellingen 62**

**Teilbaumaßnahmen: Erschließung B-Plan Stellingen 62**

**Sportplatzring – Lückenschluss**

---

## **1. Verschickung**

# **E R L Ä U T E R U N G S B E R I C H T**

### 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 .....	7
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien .....	7
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen .....	7
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	7
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.....	11
3.1.5	MIV .....	11
3.1.6	Lichtsignalanlagen .....	13
3.1.7	Öffentliche Beleuchtung .....	13
3.1.8	Straßenbegleitgrün.....	13
3.1.9	Ruhender Verkehr.....	14
3.1.10	Entwässerung .....	14
3.1.11	Ausstattung .....	14
3.1.12	Leitungen .....	15
3.2	Rahmenbedingungen.....	15
3.2.1	Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen .....	15
3.2.2	Überfahrten .....	15
3.2.3	Umweltverträglichkeit .....	15
3.2.4	Bodengutachten.....	16
3.2.5	Grundwasser.....	17
3.2.6	Kampfmittel.....	17
4	Variantenuntersuchung .....	18
4.1	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme .....	18
4.2	Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen .....	19
4.3	Varianten.....	19
5	Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	21
5.1	Allgemeines .....	21
5.2	ÖPNV.....	25
5.3	Rad- und Fußgängerverkehr .....	26
5.4	Barrierefreie Verkehrsanlagen.....	27
5.5	MIV .....	28
5.6	Lichtsignalanlagen .....	29
5.7	Öffentliche Beleuchtung .....	29
5.8	Straßenbegleitgrün.....	29
5.9	Ruhender Verkehr.....	31
5.10	Entwässerung .....	33
5.11	Ausstattung / Wegweisung.....	34
5.12	Leitungen .....	35
5.13	Überfahrten .....	36
6	Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung .....	36
6.1	Wirtschaftlichkeit .....	36
6.2	Finanzierung .....	37
7	Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme .....	38
7.1	Auswirkungen aus Immissionen .....	38
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	38
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld.....	38

7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	39
7.5	Anlagevermögen .....	39
8	Grunderwerb .....	39
9	Sonstiges .....	39

## 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 zukünftigen Bebauungsplanes (B-Plan) Stellingen 62.

Das Maßnahmensgebiet 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 Baselweg.

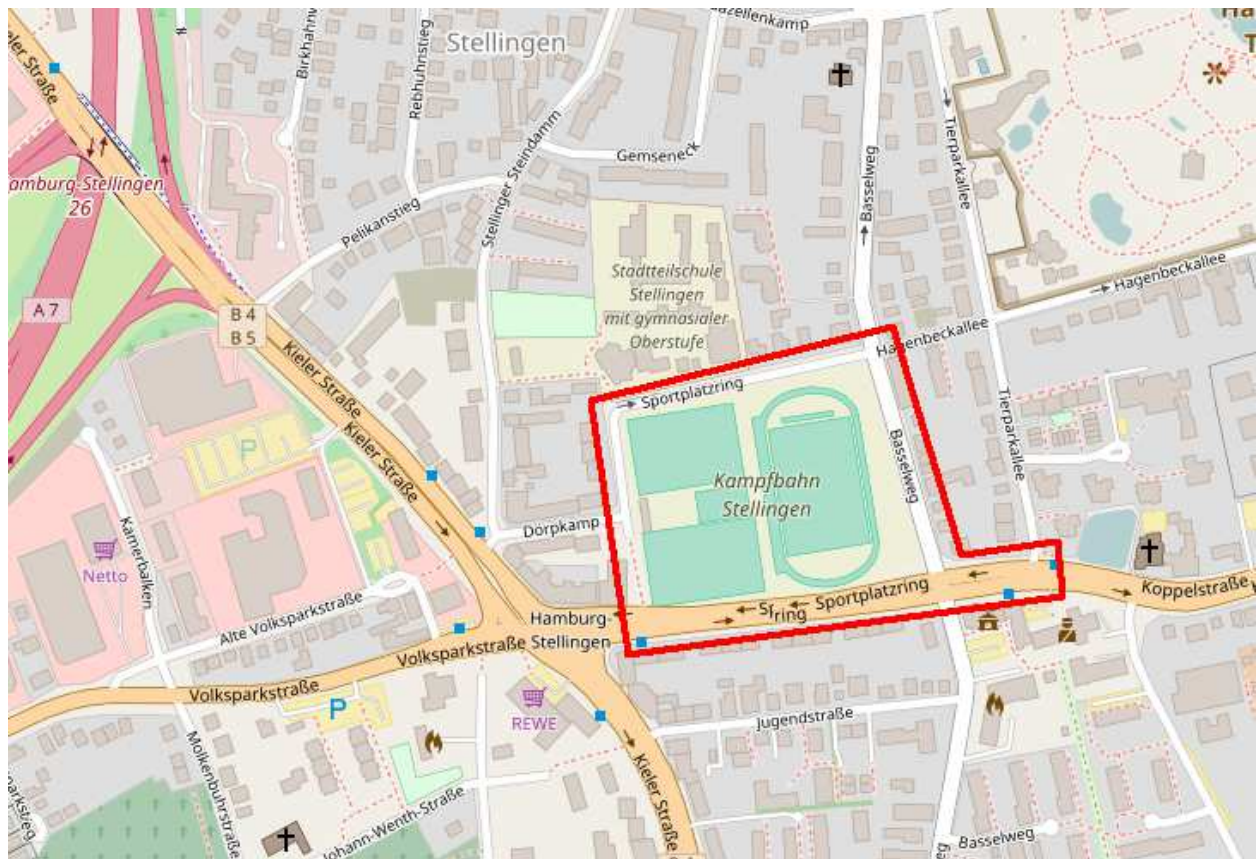


Abbildung: Lage des Erschließungsgebietes

Die Fläche des Erschließungsgebietes dient derzeit überwiegend der Sportnutzung durch die Vereine SV West Eimsbüttel und TSV Stellingen von 1888 e. V., die am westlichen Sportplatzring auch ein Vereinsgebäude besitzen. Auf der Fläche befinden sich derzeit drei Fußballplätze sowie eine Leichtathletik-Kampfbahn („Kampfbahn Stellingen“).

Die hier vorliegenden Planungs- und Verschickungsunterlagen umfassen zwei unabhängige Maßnahmen:

- Erschließung Bebauungsplan Stellingen 62:  
innere Erschließung der heutigen Sportplatzflächen; Herstellung von 2 neuen Planstraßen, Umbau der Nebenflächen im Bereich der bezirklichen Straßen „westlicher und nördlicher Sportplatzring“; Umbau der Nebenflächen im Baselweg
- Sportplatzring - Lückenschluss  
Verlängerung des Rechtsabbiegefahrstreifens der Straße Sportplatzring in die Kieler Straße um ca. 100 m; Herstellung einer neuen Bushaltestelle westlich des Baselweges für die Verlegung der Linien M 22 und 39.

Die Zuwegung zu den Sportplatzflächen erfolgt derzeit in erster Linie über den Haupteingang am westlichen Sportplatzring, Ecke Dörpkamp. Hier befindet sich auch der zum Vereinshaus des TSV Stellingen gehörende private Parkplatz mit etwa 8 Stellplatzmöglichkeiten.

Die 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 angeordnet.

Die Straße „südlicher Sportplatzring“ ist eine 4-streifige Hauptverkehrsstraße und hat eine inner- und überörtliche Verbindungsfunktion zwischen den umliegenden Stadtteilen. Die Straße dient zudem als Zubringer zur Autobahnanschlussstelle Stellingen aus östlicher Richtung. Auf dem südlichen Sportplatzring ist Tempo 50 angeordnet. Auf der südlichen Straßenseite befinden sich diverse Längsparkstände.

Westlich des südlichen Sportplatzringes befindet sich der Knotenpunkt Kieler Straße/Volksparkstraße/Sportplatzring. Östlich des Sportplatzringes befindet sich der Knotenpunkt Basselweg/Sportplatzring. Beide Knotenpunkte sind lichtsignalgeregelt.

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.

Im Verlaufe des südlichen Sportplatzringes ist auf der südlichen Straßenseite eine Bebauung mit mehrgeschossigen Wohnhäusern vorhanden; auf der nördlichen Straßenseite grenzen unmittelbar die derzeitigen Sportplätze an.

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 sich derzeit im Entwurf bzw. in der öffentlichen und behördlichen Abstimmung befindet und in Kürze in Kraft gesetzt werden soll.

Durch den Bebauungsplan Stellingen 62 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, 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.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses soll im Rahmen einer weiteren Maßnahme der vorhandene Rechtsabbiegestreifen am südlichen Sportplatzring auf die Kieler Straße in Richtung Bundesautobahn (BAB) A7 um ca. 100 m in Richtung Basselweg verlängert werden. Darüber hinaus ist die Anlage einer Bushaltestelle (Fahrtrichtung Westen / stadtauswärts) vorgesehen.

Mit den hier vorliegenden Maßnahmen werden die Grundsätze des im Zuge des B-Plan Entwurfes erarbeiteten Funktionsplanes weiter fortgeschrieben und zur Ausführungsreife gebracht.

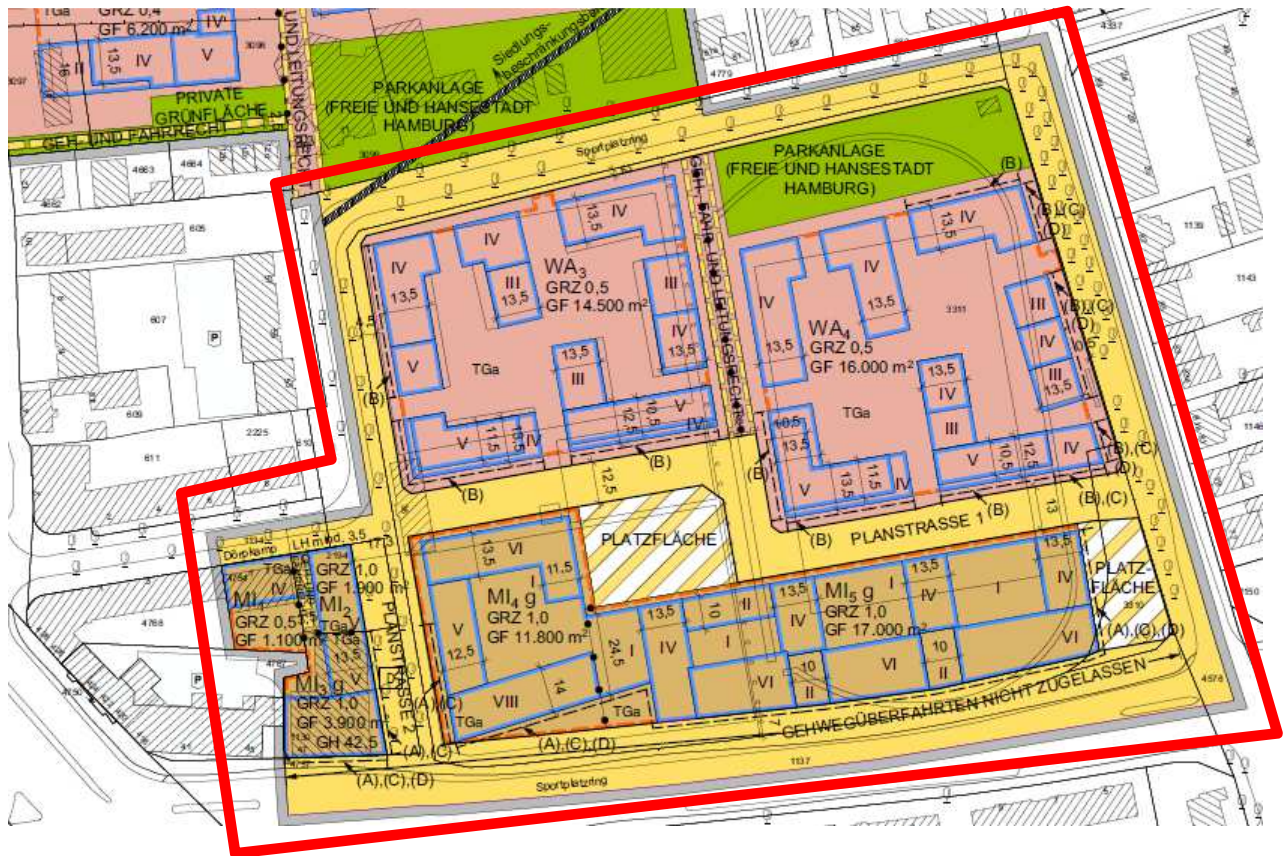


Abbildung: Auszug aus dem B-Plan Stellingen 62. Umrandung: das hier betrachtete Gebiet.

Ziel ist es, nach der amtlichen Festsetzung des B-Planes umgehend mit den erforderlichen Baumaßnahmen zur Erschließung des neuen Quartieres beginnen zu können. Die umliegenden bezirklichen Straßenzüge Sportplatzring und Basselweg erhalten in den jeweils dem Erschließungsgebiet zugewandten Nebenflächen eine neue Querschnittsaufteilung und werden den zukünftigen Anforderungen entsprechend im Rahmen der Erschließung neu gestaltet. Hierzu werden die Straßenbegrenzungslinien entsprechend angepasst, um die erforderlichen Straßenverkehrsflächen zur Verfügung zu stellen.

Die nördliche Straßenbegrenzungslinie des südlichen Sportplatzringes wird um rd. 8 m nach Norden verschoben. Hierdurch wird die zur Verfügung stehende Straßenverkehrsfläche zwischen dem Knotenpunkt Kieler Straße und dem Knotenpunkt Basselweg entsprechend erweitert. Auf diese Weise ist es möglich, den Rechtsabbiegefahrstreifen vom südlichen Sportplatzring in die Kieler Straße um ca. 100 m zu verlängern und so eine deutliche verkehrliche Entlastung zu erreichen.

Der südliche Sportplatzring befindet sich in dem hier betrachteten Abschnitt zudem in einem bautechnisch ungenügenden Zustand. Die Asphaltfahrbahn ist durch zahlreiche Unebenheiten, Verwerfungen und Spurrillen gekennzeichnet. Die baulichen Radwege befinden sich im Hinblick auf die verkehrlichen, rechtlichen und funktional-technischen Anforderungen in einem mangelhaften Zustand und entsprechen nicht mehr den geforderten Standards. Darüber hinaus ist im Bereich des südlichen Sportplatzringes eine neue Bushaltestelle für die Verlegung der Linien M22 und 39 zu schaffen. Diese Bushaltestelle dient der direkten Anbindung des zukünftigen, neuen Wohnquartieres.

Aus den zuvor genannten Gründen ist der südliche Sportplatzring zwischen Kieler Straße und Basselweg vollständig neu zu überplanen. Der Querschnitt wird den heutigen Anforderungen an Verkehrsanlagen entsprechend gestaltet, die Nebenflächen werden neu aufgeteilt und die Fahrbahn durch ein geeignetes Verfahren saniert. Ziel der Planungen ist es, alle Verkehrsteilnehmer bei der Neugestaltung des Straßenquerschnittes zu berücksichtigen und die zurzeit

geltenden Regelwerke umzusetzen. Die Kriterien der Verkehrssicherheit und Funktionalität stehen hierbei im Vordergrund. Die Radverkehrsanlagen sollen unter den Gesichtspunkten Verkehrssicherheit, Komfort, Durchgängigkeit und Befahrbarkeit verbessert werden, so dass die Akzeptanz und die Nutzungsrate gesteigert wird.

### 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).

Der Vorhabensträger für die Maßnahmen Sportplatzring, Lückenschluss, ist die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI).

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

### 1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Das zwischen Sportplatzring, Dörpkamp, und Basselweg 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 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, 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).

### 1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

## 2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Grundlage der Erschließung und der daraus resultierenden Baumaßnahmen ist der Bebauungsplan Stellingen 62 (Entwurf).

Im Maßnahmenbereich für den südlichen Sportplatzring (Hauptverkehrsstraße) gelten weiterhin folgende Rechtsgrundlagen:

- B-Plan Stellingen 34 vom 07.10.1967
- B-Plan Stellingen 18 vom 10.06.1975

- Baustufenplan Stellingen-Langenfelde vom 14.01.1955, Ergänz am 22.11.1960
- B-Plan Stellingen 25 vom 07.09.1965

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

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

#### 3.1 Beschreibung des Bestandes

##### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Das Plangebiet der hier vorliegenden Maßnahme umfasst die Flächen der Sportplätze am südlichen Sportplatzring („Kampfbahn Stellingen“) sowie Teile der 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.

An der Westseite des Sportplatzes steht ein sanierungsbedürftiges, eingeschossiges Funktionsgebäude mit Umkleiden. Im Nordosten befindet sich eine Gasdruckregelanlage, die für die Versorgung des umliegenden Quartiers von Bedeutung ist. Zwischen den beiden Trainingsplätzen liegen zwei Förderbrunnen.

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 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.

##### Sportplatzring, Lückenschluss

Die Straße des südlichen Sportplatzringes verläuft vom Knotenpunkt Kieler Straße bis zum Knotenpunktes Basselweg und ist eine 4-streifige Hauptverkehrsstraße. Sie hat eine inner- und überörtliche Verbindungsfunktion zwischen den umliegenden Stadtteilen. Die Straße dient zudem als Zubringer zur Autobahnanschlussstelle Stellingen aus östlicher Richtung.

Auf dem südlichen Sportplatzring ist Tempo 50 angeordnet. Auf der südlichen Straßenseite befinden sich diverse Längsparkstände (Parkbuchten).



### 3.1.1 Verkehrsbelastung

Es liegen folgende Verkehrserhebungsdaten vor:

Knotenpunkt Station	Knotenpunktarme	Querschnitts- summe [Kfz/24h]	SV-Anteil [%]	Datum der Zählung
Kieler Straße/ Sportplatzring 0+000	Sportplatzring	43.758	4,6	05.12.2013
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	

Der DTVw (Stand 2014) beträgt für den südlichen Sportplatzring 47.000 Kfz/24 h bei 4% Schwerlastanteil.

Durch die zukünftige Bbauung des Quartieres wird gemäß einer verkehrstechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros ARGUS vom 09.09.2015 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 befindet sich die Bushaltestelle „Rathaus Stellingen“ (beide Richtungen). Diese befindet sich ca. 60 m östlich des Knotenpunktes Basselweg.

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

Die Bushaltestelle „Rathaus Stellingen“ (Fahrtrichtung Westen) ist als Haltestelle am Fahrbahnrand und in Betonbauweise ausgeführt. Sie wurde im Zuge jüngerer Baumaßnahmen umgebaut.

Die Haltestelle „Rathaus Stellingen“, stadteinwärts/Richtung Osten befindet sich unmittelbar östlich des Knotenpunktes Basselweg. Sie wurde ebenfalls im Zuge jüngerer Baumaßnahmen umgebaut und wird in der vorliegenden Planung nicht näher betrachtet.

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“.

### 3.1.3 Rad- und Fußgängerverkehre

#### Allgemeines

Die Veloroute 2 verläuft entlang des Basselweges durch das Maßnahmengebiet. Die Veloroute 2 führt von der Hafen-City über Eimsbüttel weiter nach Stellingen und Eidelstedt. Der Radverkehr wird im hier betrachteten Bereich des Basselwegs auf der Straße geführt und 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 sein sowie sicher, konfliktfrei, geradlinig und durchgängig befahrbar sein.

Nördlich des Maßnahmengebietes verläuft die geplante bezirkliche Fahrradroute „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 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-Bahnhaltestellen in einer Entfernung von etwa 1 km.

#### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Innerhalb der Sportplatzflächen sind keine baulichen Geh- und Radwege vorhanden.

Im nördlichen und westlichen Sportplatzring sind die südlichen bzw. östlichen Nebenflächen, welche dem Sportplatz zugewandt sind, unbefestigt oder in Teilen mit Grand befestigt. Aufgrund zahlreicher Schlaglöcher, welche durch den ruhenden Verkehr hervorgerufen werden, sind diese Nebenflächen bei nasser Witterung häufig nicht als Gehweg nutzbar, da die Grandflächen aufweichen oder große Pfützen aufweisen. 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. Die Gehwege sind in beiden Richtungen für den Radverkehr frei gegeben. Der Radfahrende hat daher die Wahl, entweder die Gehwege 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 Haltelinie markiert.

#### Sportplatzring, Lückenschluss

Im Bereich südlicher Sportplatzring befinden sich auf beiden Straßenseiten baulich hergestellte Geh- und Radwege.

In den Anschlussbereichen der Knotenpunkte Kieler Straße und Basselweg sowie in den Knotenpunkten selbst wurden die Nebenflächen im Rahmen von jüngeren Baumaßnahmen umgebaut und teilweise mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Auf der freien Strecke zwischen den beiden Knotenpunkten befinden sich die Radverkehrsanlagen in einem ungenügenden Zustand. Sie sind deutlich zu schmal, uneben, unstet in der Linienführung und mit wechselnden Oberflächenbefestigungen (u.a. Asphalt) hergestellt. Die Funktionalität und insbesondere die sichere Abwicklung des Radverkehrs kann hier nicht mehr gewährleistet werden.

Die Radwege sind zur Fahrbahn bzw. zum Parkstreifen hin durch Sicherheitstrennstreifen variierender Breite abgegrenzt, welche teilweise lediglich auf der vorhandenen Asphaltbefestigung aufmarkiert sind.

Eine taktile Trennung zwischen Geh- und Radweg ist nicht vorhanden. Hierdurch kommt es zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Die Gehwege sind mit Betongehwegplatten befestigt.

#### 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 zu den Knotenpunkten Kieler Straße und Basselweg.

#### 3.1.5 MIV

##### Erschließung B-Plan Stellingen 62

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 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 südlichen bzw. östlichen Nebenflächen, welche dem Sportplatz zugewandt sind, sind überwiegend mit einer Deckschicht ohne Bindemittel 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 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 ausgeschildert. 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 Fahrrad-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.

### Sportplatzring, Lückenschluss

Der südliche Sportplatzring weist eine ca. 13,00 m breite, mit Asphalt befestigte, vierstreifige Fahrbahn auf. Die Gesamtstraßenbreite beträgt rd. 23 m.

Die nördlichen Nebenflächen weisen an ihrer schmalsten Stelle, unmittelbar östlich der Straße „westlicher Sportplatzring“, zwischen Fahrbahn und dem Zaun zur Sportplatzanlage eine Breite von ca. 3,80 m auf. Die nördlichen Nebenflächen teilen sich hier auf in einen, 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen, einen, ca. 1,65 m breiten Radweg sowie einen durch die Zaunanlage zum Sportplatz begrenzten Gehweg von ca. 1,5 m Breite.

Im weiteren Verlauf in Richtung Osten weitet sich die Nebenfläche auf ca. 4,0 m Gesamtbreite auf und besteht aus einem ca. 2,5 m breiten, asphaltierten Radweg einschließlich eines ca. 0,9 m breiten, lediglich aufmarkierten Sicherheitstrennstreifens sowie einen mit Betongehwegplatten befestigten, ca. 1,5 m breiten Gehweg.

Die südlichen Nebenflächen weisen eine Gesamtbreite von ca. 6,0 m auf. Sie sind aufgeteilt in einen ca. 2,0 m breiten Längsparkstreifen, einem ca. 2,0 m breiten Radweg einschließlich Sicherheitstrennstreifen sowie einem 2,0 m breiten Gehweg.

Vor dem Knotenpunkt Basselweg weitet sich der Straßenquerschnitt auf und es entwickelt sich ein gesonderter Linksabbiegefahrstreifen in Richtung des nördlichen Basselwegs.

Vor dem Knotenpunkt Kieler Straße weitet sich die Fahrbahn ebenfalls auf. Es entwickeln sich hier zwei zusätzliche, gesonderter Rechtsabbiegefahrstreifen in Richtung Kieler Straße/BAB-Anschlussstelle Stellingen.

Die Oberflächenbefestigung der Fahrbahn besteht im gesamten Planungsgebiet aus Asphalt. Diese Befestigung ist durch deutliche Beschädigungen gekennzeichnet (u.a. Unebenheiten, Verwerfungen, Spurrillen).

Die Randeinfassungen bestehen aus Asphalt-Bordkanten sowie Hochbordsteinen aus Naturstein. Es sind mehrere Überfahrten aus Kleinpflaster im Streckenabschnitt vorhanden.

Der Straßenquerschnitt skizziert sich typischerweise wie folgt (hier exemplarisch für Stat. 0+120):

#### nördliche Nebenflächen

-	Hecke und Zaun zum Sportplatz	
- ca. 1,53 m	Gehweg	Beton-Gehwegplatten 50/50, grau
- ca. 1,48 m	Radweg	Asphalt
- ca. 0,90 m	einschl. Sicherheitstrennstr.	Asphalt

#### Fahrbahn:

- ca. 13,17 m	4 Richtungsfahrstreifen	Asphalt
---------------	-------------------------	---------

südliche Nebenflächen:

- |              |                          |                                  |
|--------------|--------------------------|----------------------------------|
| - ca. 1,96 m | Längsparkstreifen        | Asphalt                          |
| - ca. 0,65 m | Sicherheitstrennstreifen | Betonpflastersteine, 10/20, grau |
| - ca. 1,00 m | Radweg                   | Betonpflastersteine 25/25, rot   |
| - ca. 1,50 m | Gehweg                   | Beton-Gehwegplatten 50/50, grau  |
| - ca. 0,30 m | Randstreifen             | Grand; unbefestigt               |

### 3.1.6 Lichtsignalanlagen

Folgende Knotenpunkte werden durch Lichtsignalanlagen geregelt:

Knotenpunkt	Station	LSA-Nr.	Bemerkung
Kieler Straße / Volksparkstraße/ Sportplatzring (Süd)	0+000	1069	Busbeeinflusste, verkehrsabhängige Steuerung
Sportplatzring (Süd) / Basselweg / Koppelstraße	0+280	1092	Busbeeinflusste, verkehrsabhängige Steuerung; Beeinflussung durch die Feuerwehr

Die Lichtsignalanlagen sind mit LED-Technik sowie mit akustischen Signalgebern und blindengerechten Tastern nach dem 2-Sinne-Prinzip ausgestattet.

Für die Realisierung der Busbeschleunigung sind die LSA mit der entsprechend Vorrangschaltung für den ÖPNV ausgestattet. Zusätzlich ist eine Beeinflussung der LSA durch die Feuerwehr möglich.

### 3.1.7 Öffentliche Beleuchtung

Im gesamten Planungsgebiet befinden sich die Masten der öffentlichen Beleuchtung in den Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg, am Rande der Straßenbegrenzungslinie sowie in den Knotenpunktbereichen auch auf den Mittelinseln und Fahrbahnteilern.

Im Bereich des südlichen Sportplatzringes befinden sich auf beiden Straßenseiten Masten der öffentlichen Beleuchtung.

Weiterhin befinden sich Masten in den südlichen und östlichen Nebenflächen des nördlichen und westlichen Sportplatzrings sowie in den östlichen Nebenflächen des Basselwegs.

Die Mastenabstände betragen ca. 30 m im südlichen Sportplatzring und variieren zwischen 50 m und 65 m in den übrigen Straßen des Planungsgebietes.

Im Bereich der Knotenpunkte sind überwiegend Großflächenleuchten mit 2 oder 4 Leuchtköpfen installiert. Auf den Streckenabschnitten sind Langfeldleuchten mit Auslegermasten aufgestellt.

### 3.1.8 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.

### 3.1.9 Ruhender Verkehr

#### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Im westlichen Sportplatzring wird aufgrund des hohen Parkdruckes regelwidrig auf den westlichen Nebenflächen geparkt. Auf den östlichen Nebenflächen ist das Längsparken gestattet (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 Basselweg 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 Grandflächen weisen zahlreiche Beschädigungen und Schlaglöcher auf.

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

#### Sportplatzring, Lückenschluss

Im südlichen Sportplatzring ist das Längsparken auf der südlichen Straßenseite gestattet. Hier sind baulich hergestellte Parkbuchten mit einer Oberflächenbefestigung aus Asphalt ausgebildet. Es sind insgesamt ca. 17 Längsparkstände vorhanden.

Am nördlichen Fahrbahnrand ist durchgängig ein Haltverbot angeordnet.

### 3.1.10 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 Siele befinden sich im Basselweg sowie im südlichen Sportplatzring. Sie werden im Bereich 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 System vollständig ausgelastet und verfügt über keine freien Kapazitäten mehr. Es können daher keine weiteren Flächen zur Entwässerung angeschlossen werden.

### 3.1.11 Ausstattung

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

Im Bereich der Hauptverkehrsstraße sind mehrere Verkehrszeichen und im Bereich des Knotenpunktes Kieler Straße wegweisende Beschilderungen vorhanden.

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

<b>vorhandene Ausstattung</b>	<b>Erschließung B-Plan Stellingen 62, Bestand</b>	<b>Sportplatzring, Lückenschluss, Bestand</b>
Baumschutzbügel	41	0
Absperrbügel	16	0
Fahrradanlehnbügel	0	6
Poller	9	9
Werbesäule	0	1
Werbeuhr/ Straßenuhr	0	1
Gedenkstein	1	0

### 3.1.12 Leitungen

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

Innerhalb der Flächen des Sportplatzes ist mit Versorgungsleitungen für die Flutlichtmasten und die Sanitäreanlagen sowie mit Rohrleitungen für die Sportplatzbe- und Entwässerung (Drainage) zu rechnen.

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

## 3.2 Rahmenbedingungen

### 3.2.1 Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen

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 Ergeb-

nisse der Untersuchungen, insbesondere auch die lärmtechnischen Auswirkungen des durch die Erschließung zunehmenden Verkehrs, sind in das Ergebnis des B-Plan-Entwurfes 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.

### 3.2.4 Bodengutachten

#### Erschließung B-Plan Stellingen 62

##### 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. Entwurfsrichtlinie 1 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 Planstraßen 1 und 2

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.

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 Bo-



denaushub 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 Frostepfindlichkeitsklasse F 1 (nicht frostepfindlich) eingestuft werden. Da die aufgefüllten Sande teilweise aber auch Schluffanteile > 15 % aufweisen, werden die im Bereich des Planums anstehenden Böden einheitlich in die Frostepfindlichkeitsklasse F 3 (sehr frostepfindlich) eingestuft.

### Sportplatzring, Lückenschluss

Im Streckenverlauf der Hauptverkehrsstraße wurden fünf Proben in der Fahrbahn sowie vier Proben in den Nebenflächen entnommen.

Die Bohrkerne der stadtauswärts führenden Fahrstreifen können zusammengefasst werden. Die Dicke des Asphaltaufbaus beträgt zwischen 30,9 – 44,1 cm. Die Asphalttragschicht ist in zwei Lagen vorhanden und weist eine Dicke von insgesamt 18,2 bis 31,5 cm auf. Darüber befinden sich die Asphaltbinderschicht mit einer Dicke von 8,6 – 13,4 cm sowie eine Asphaltdeckschicht von 3,6 – 4,3 cm. Ein Bohrkern nördlich des Sperrfelds am östlichen Ende der Hauptverkehrsstraße weist kein Schichtenverbund zwischen Asphalttrag- und Binderschicht auf. Auf der stadteinwärts gelegenen Fahrbahn ist der Aufbau dünner. Dort weisen die Bohrkerne in den Binderschichten zwischen 2,7 und 4,3 cm Dicke auf. Die Deckschicht ist hier zwischen 3,5 und 3,7 cm dick.

Die Bohrkerne in den nördlichen Nebenflächen besitzen eine Dicke von 7,5 – 8,9 cm und weisen jeweils 2 Lagen auf. Sie zeigen eine Tragschicht von 4,8 – 5,1 cm Dicke und eine Deckschicht von 2,4 – 4,1 cm Dicke. Unterhalb der gebundenen Schichten stehen verschiedene Schichten aus eng gestuften Sanden sowie Sand-Schluff-Gemische an.

In den südlichen Nebenflächen wurden Bohrkerne aus dem Parkstreifen bzw. dem Sicherheitstrennstreifen entnommen. Die Deckschicht ist zwischen 5,2 – 5,6 cm dick. Im Parkstreifen folgt eine Binderschicht mit 4,8 cm Dicke und drei Lagen Tragschicht mit insgesamt 23,3 cm Stärke. Die Tragschichten weisen senkrechte Risse auf. Die unterste Asphalttragschicht weist keinen Schichtenverbund zur darüber liegenden Tragschicht auf. Der Sicherheitstrennstreifen weist unter seiner Deckschicht eine lediglich 4,0 cm dicke Asphalttragschicht auf.

Teilweise besteht ein mangelnder Schichtenverbund zwischen den Asphaltschichten. Vereinzelt sind senkrechte Risse aufzufinden. Grundsätzlich zeigt sich, dass der Aufbau aus einer Vielzahl von verschiedenen Asphaltschichten besteht, die jedoch für eine Straße dieser Belastungsklasse in Teilen zu dünn sind.

Die LAGA- und PAK-Analysen werden derzeit durchgeführt. Die Ergebnisse werden im Zuge der weiteren Entwurfsbearbeitung berücksichtigt und ergänzt.

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses wird ein geeignetes Sanierungsverfahren für den Asphaltoberbau festgelegt.

### 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.

### 3.2.6 Kampfmittel

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

### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Es besteht in mehreren Teilbereichen Verdacht auf vergrabene Kampfmittel sowie ein allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Weiterhin ist ein konkreter Verdachtspunkt durch Bombenkra-ter vorhanden.

### Sportplatzring, Lückenschluss

In einem kleinen Teilbereich besteht ein 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 sich derzeit im Entwurf bzw. in der öffentlichen und behördlichen Abstimmung befindet und in Kürze in Kraft gesetzt werden soll.

Die geplante Bebauung im Rahmen des B-Planes Stellingen 62 erfordert die Herstellung zusätzlicher Straßen- und Platzflächen (hier die Planstraßen 1 und 2) 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 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-Entwurf ist mit der vorliegenden Maßnahme hinsichtlich der Querschnittsaufteilung, Straßengestaltung und Parkmöglichkeiten fortzuschreiben, bei Bedarf ggf. anzupassen und zur Ausführungsreife zu bringen.

Als eigenständige und von der Erschließung unabhängige Maßnahme soll zur Verbesserung des Verkehrsflusses der vorhandene Rechtsabbiegestreifen am südlichen Sportplatzring auf die Kieler Straße in Richtung Bundesautobahn BAB A7 um ca. 100 m in Richtung Basselweg verlängert werden. Der südliche Sportplatzring befindet sich zudem in einem bautechnisch ungenügenden Zustand. Die Asphaltfahrbahn ist durch zahlreiche Unebenheiten, Verwerfungen und Spurrillen gekennzeichnet und durch ein geeignetes Verfahren zu sanieren.

Die baulichen Radwege befinden sich im Hinblick auf die verkehrlichen, rechtlichen und funktional-technischen Anforderungen in einem mangelhaften Zustand und entsprechen nicht mehr den geforderten Standards. Zudem besteht insbesondere zukünftig ein hoher Bedarf an Radverkehrsanlagen. Die Radverkehrsführung ist daher den heutigen Ansprüchen und Regelwerken (u.a. PLAST, 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 soll deutlich gesteigert werden.

Darüber hinaus ist im Bereich des südlichen Sportplatzringes eine neue Bushaltestelle als Busbucht für die Verlegung der Linien M22 und 39 zu schaffen. Diese Bushaltestelle dient der direkten Anbindung des zukünftigen neuen Wohnquartiers.

Bei der Neugestaltung des Straßenquerschnitts 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 sich derzeit im Entwurf bzw. in der öffentlichen und behördlichen Abstimmung befindet und in Kürze in Kraft gesetzt werden soll.

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

Durch den B-Plan werden weiterhin die Voraussetzungen für die Maßnahme „Sportplatzring, Lückenschluss, geschaffen.

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

### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Grundlage der Querschnittsaufteilung der neu herzustellenden Erschließungsstraßen (hier die Planstraßen 1 und 2 sowie die zugehörigen Platzflächen) sind die Vorgaben des zum B-Plan-Entwurfes 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 sowie zum Umbau der umliegenden Bezirksstraßen wurden bereits im Rahmen des B-Plan-Verfahrens erarbeitet, bewertet und abgewogen. Der vorgelegte Entwurf entspricht somit den Vorgaben des Funktionsplanes.

Ergänzend zu den Vorgaben des B-Planes bzw. des Funktionsplanes wurde der Basselweg zwischen Einmündung Planstraße 1 und dem Anschluss an den Knotenpunkt Sportplatzring nochmals überprüft.

Die Querschnittsaufteilung wurde unter Beachtung der Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer optimiert. Unter Berücksichtigung der im Basselweg verlaufenden Veloroute 2 wurde insbesondere der Anschluss des Radverkehrs im Knotenpunktbereich 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.

Zur Realisierung der geänderten Querschnittsaufteilung sind am westlichen Rand des Basselweges mehrere Straßenbäume zu entfernen. Hierfür werden Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Umgebung durchgeführt.

### Sportplatzring, Lückenschluss

Die generelle Querschnittsaufteilung des südlichen Sportplatzringes mit 4 Richtungsfahrstreifen ist beizubehalten. Der sich vor dem Knotenpunkt Kieler Straße entwickelnde Rechtsabbiegefahrstreifen ist zu verlängern und der Straßenquerschnitt entsprechend zu verbreitern. Die nördliche Straßenbegrenzungslinie wird im Rahmen des B-Planes Stellingen 62 hierzu um ca. 8 m nach Norden verschoben.

Im Zuge der Planung wurden folgende grundsätzliche Varianten zur Querschnittsaufteilung untersucht, bewertet und abgewogen:

- Anlage eines baulich hergestellten Radweges auf den nördlichen Nebenflächen oder Anlage eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Westen
- Lage der Bushaltestelle sowie Art der Ausgestaltung der Bushaltestelle

Aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärke von 47.000 Kfz/24h bei 4% Schwerlastanteil (entspr. ca. 4.300 Kfz/h in der Spitzenstunde bzw. ca. 1.960 Kfz/h gleichmäßig gemittelt) ist gemäß ERA die Anlage eines Radfahrstreifens (Belastungsbereiche III bis IV) grundsätzlich möglich.

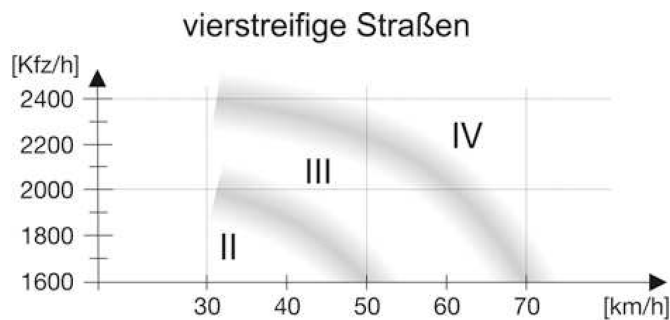


Abbildung: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei vierstreifigen Stadtstraßen gemäß ERA

Belastungs- bereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>• Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>	3.2 und 3.4	oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radfahrstreifen</li> <li>• Radweg</li> <li>• gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>	3.3 3.4 3.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden</li> </ul>

Abbildung: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen gemäß ERA

Im Rahmen der Bewertung von zahlreichen Detailvarianten wurde unter Berücksichtigung aller Randbedingungen entschieden, auf der nördlichen Straßenseite einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zu realisieren. Hierdurch werden die verkehrspolitischen Ziele des Senats in idealer Weise umgesetzt.

In der Koppelstraße wird auf Höhe der Tierparkallee der Radverkehr auf die Fahrbahn abgeleitet. Der Radfahrstreifen führt über den Knotenpunkt Basselweg hinweg über den Sportplatzring bis kurz vor den Knotenpunkt Kieler Straße, wo eine Aufleitung auf die dortigen Nebenflächen erfolgt.

Der Radfahrstreifen ermöglicht eine geradlinige und durchgängige Befahrung des Abschnittes. Insbesondere im Knotenpunktbereich sowie im Bereich der Bushaltestelle sind keine Verschwenkungen o.ä. erforderlich, wie es bei einem Radweg auf den Nebenflächen der Fall wäre. Der gesonderte Radfahrstreifen in der Koppelstraße zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen bietet zusätzliche Sicherheit. Durch die Anlage von Radfahrstreifen werden Konflikte mit Fußgängern im Bereich der Furten sowie mit wartenden Busfahrgästen im Bereich der Haltestelle vermieden.

Auf der Südseite des Sportplatzringes wird ebenfalls ein Radfahrstreifen eingerichtet. Hierdurch erfolgt der nahtlose Lückenschluss des Radfahrstreifens zwischen den bereits vorhandenen Radfahrstreifen im Bereich Knotenpunkt Kieler Straße bzw. Knotenpunkt Basselweg.

Hinsichtlich der Lage und Ausgestaltung der neuen Bushaltestelle wurden u.a. eine Haltestelle am Fahrbahnrand sowie eine Busbucht mit offener Einfahrt direkt aus dem Knotenpunkt heraus überprüft.

Aufgrund der starken Verkehrsbelastung des Sportplatzringes unmittelbar vor dem Knotenpunkt Kieler Straße sowie aufgrund der beginnenden Aufweitung in mehrere Fahrstreifen ist eine Haltestelle am Fahrbahnrand nicht zweckmäßig. Diese würde den Verkehrsfluss in diesem Bereich auf eine nicht vertretbare Weise behindern und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage herabsetzen. Eine Haltestelle am Fahrbahnrand würde zudem zu Konflikten mit den Radfahrenden auf dem Radfahrstreifen führen, was aufgrund der hohen Verkehrsbelastung an dieser Stelle nicht zu vertreten ist. Darüber hinaus würde eine Haltestelle am Fahrbahnrand zu Zeiten des Berufsverkehrs sehr häufig durch Rückstauungen bzw. Überstauungen der Knotenpunkte nicht durch Busse anfahrbar sein.

Ein Bushaltestelle mit einer offenen Einfahrt aus dem Knotenpunkt Basselweg heraus würde zu einer deutlichen Veränderung des Knotenpunktes mit deutlich verlängerten Furten führen. Die erforderliche Anpassung an der LSA sowie den Signalprogrammen würden auch in diesem Falle zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage führen.

Aus den zuvor genannten Gründen wird die neue Bushaltestelle als Busbucht ausgestaltet.

In zahlreichen internen Abstimmungsrunden wurden weitere Details der Straßenraumaufteilung aufskizziert, diskutiert und abgewogen. So wurden u.a. diverse Optimierungen im Knotenpunkt Basselweg im Hinblick auf die Barrierefreiheit und Sicherheit des Radverkehrs (indirektes Linksabbiegen) durchgeführt. Die generelle Querschnittsaufteilung wurde hiervon jedoch nicht berührt, so dass es keine weiteren grundsätzlichen Planungsvarianten gibt.

## **5 Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante**

### 5.1 Allgemeines

#### Erschließung B-Plan Stellingen 62

##### Westlicher und nördlicher Sportplatzring

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. 4,0 m breiten westlichen Nebenflächen sowie einer ca. 6,00 m breiten Fahrbahn aus Asphalt vorgesehen. Die Fahrbahn und die westliche Nebenflächen bleiben somit wie im Bestand erhalten.

Die östlichen Nebenflächen werden im Rahmen der Umbauarbeiten auf insgesamt 8,20 m verbreitert. Die Straßenbegrenzungslinie wird nach Osten verschoben. Das bisherige Längsparken wird durch baulich angeordnete Senkrechtparkstände zwischen den vorhandenen Straßenbäumen ersetzt. An die 5,10 m tiefen Parkstände schließt ein 3,0 m breiter Gehweg an. Das Parken am westlichen Fahrbahnrand wird durch ein Haltverbot aufgehoben, um den senkrechtparkenden Fahrzeugen auf den östlichen Nebenflächen das Ein- und Ausparken sowie den Zweirichtungsverkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Die Oberflächenbefestigung der Parkstände wird in Abhängigkeit der Ergebnisse eines noch zu erstellenden Baumgutachtens im weiteren Entwurfsprozess festgelegt. Der Gehweg erhält eine Oberflächenbefestigung aus einem Son-

derpflaster 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. 16,0 m auf. Die nördlichen, ca. 4,0 m breiten Nebenflächen sowie die ca. 6,0 m breite Fahrbahn aus Asphalt werden neu aufgeteilt. Für die bisher auf der Straße 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 aufmarkiert. 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 Straßebäume unterbrochen. Analog zum westlichen Sportplatzring wird die Oberflächenbefestigung der Parkstreifen und der Überhang-/Sicherheitstrennstreifen in Abhängigkeit der Ergebnisse eines noch zu erstellenden Baumgutachtens gewählt. Der Gehweg wird mit Sonderpflaster 60/40/12, grau, befestigt.

### Planstraße 1

Die neu herzustellende Planstraße 1 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 Planstraße 1 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 Planstraße 1 befindet sich ein S-förmiger Verschwenk sowie ein ca. 30 x 45 m großer, zentraler Platz.

Die Planstraße 1 weist im westlichen Bereich (weiche Separation) eine Gesamtbreite von 12,5 m auf. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,0 m, im Bereich von verkehrsberuhigenden Maßnahmen 3,50 m. Die Fahrbahn erhält gemäß Gestaltungsvorgabe gem. B-Plan eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 20/40/12, grau. 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. 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 (2,0 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, welche als Tiefbord versetzt sind. Die Einfassung der Parkstände erfolgt durch Tiefbordsteine aus Basalt.

Der rund 30 x 45 m große Platz erhält wie die umliegende Gehwege eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 60/40/12, grau. Innerhalb des Platzbereiches ist die Anlage von mehreren Bäumen vorgesehen.

Im östlichen Bereich der Planstraße 1 (Separation) beträgt die Gesamtstraßenbreite 13,0 m. Der Straßenraum unterteilt sich in eine 5,50 m breite Fahrbahn aus Asphalt und einem 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. Die Gehwege erhalten ein Sonderpflaster 60/40/12, grau.

Im Verlaufe der Planstraße 1 werden zwei Feuerwehzufahrten 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. 25 m breite Überfahrt/Zufahrt als Anlieferbereich für den dort zukünftig vorgesehenen Einzelhandel angelegt.

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

## Planstraße 2

Die Planstraße 2 verläuft vom Dörpkamp in südliche Richtung bis zum südlichen Sportplatzring. Sie wird als Sackgasse ausgebildet und mit abschließbaren Pollern gegen eine Durchfahung gesichert. Für Fußgänger ist ein freier Durchgang zum südlichen Sportplatzring möglich.

Die Fahrbahn der Planstraße 2 weist eine Breite von 5,50 m auf. Es wird am Ende der Planstraße 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 mit Beton-Gehwegplatten 50/50 angelegt. Im Bereich von Baumscheiben ist die verfügbare Gehwegbreite auf kurzer Strecke auf 1,50 m eingeeengt.

Die östlichen Nebenflächen unterteilen sich in Senkrechtparkstände (5,10 m Tiefe) und einem daran anschließenden Gehweg von 2,50 m Breite. Die Senkrechtparkstände sind durch Grünflächen und Baumscheiben unterbrochen. Die Oberflächenbefestigung der Senkrechtparkstände wird in Abhängigkeit der Ergebnisse eines noch zu erstellenden Baumgutachtens im weiteren Entwurfsprozess festgelegt. 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 Basalt.

Im Verlaufe der Planstraße 2 wird eine neue Überfahrt zum zukünftig östlich der Straße befindlichen Hochbau-Baufeld vorgesehen.

Am südlichen Ende der Planstraße 2 erfolgt der fußläufige Anschluss an den südlichen Sportplatzring. Eine Durchfahung für Kfz in den südlichen Sportplatzring ist baulich unterbunden (Poller; Hochbordkante mit einer Ansicht von 8 cm als Abschluss der Fahrbahn). Fahrzeuge der Feuerwehr erhalten die Möglichkeit, die Sackgasse bzw. die dortigen Poller bei Bedarf zu öffnen und die Straße zu Durchfahren.

## Basselweg

Im nördlichen Abschnitt des Basselweges zwischen Hagenbecksallee und ca. Haus Nr. 83a werden ausschließlich die westlichen Nebenflächen neu geordnet. Die Fahrbahn des Basselweges sowie die östlichen Nebenflächen bleiben wie im Bestand erhalten.

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, welche in Abhängigkeit von den Ergebnissen eines Baumgutachtens im Rahmen des weiteren Planungsprozesses festgelegt wird. Die Parkstände sind zur Fahrbahn mit einem Tiefbordstein aus Basalt abgegrenzt.

An den Überhangstreifen schließt der Gehweg mit einer Breite von 3,0 m und einer Befestigung mit Sonderpflaster 60/40/12, grau, an.

Der südliche Abschnitt des Basselweges verläuft von Haus Nr. 83a bis zur Einmündung in den südlichen Sportplatzring. In diesem Abschnitt mündet ca. 50 m vor dem Knotenpunkt von Westen kommend die Planstraße 1 in den Basselweg.

Der südliche Basselweg weist eine Gesamt-Straßenbreite von ca. 19 m auf. Die östlichen Nebenflächen bleiben unverändert und erhalten lediglich eine neue Oberflächenbefestigung aus Beton-Gehwegplatten 50/50/7.

Die Fahrbahn des Basselweges wird verbreitert, so dass zwischen der Einmündung der Planstraße 1 und dem Knotenpunkt Sportplatzring insgesamt 3 Fahrstreifen eingerichtet werden können (ein Rechtsabbiegefahrstreifen, ein kombinierter Geradeaus/Linksabbiegefahrstreifen sowie ein Richtungsfahrstreifen in Richtung Norden).

Zwischen dem Rechtsabbiegefahrstreifen und dem Geradeaus/Linksabbieger wird ein 1,25 m breiter Vorbeifahrstreifen für Radfahrer eingerichtet. Der Fahrstreifen in Richtung Norden erhält einen Schutzstreifen, welcher etwa bis zur Einmündung der Planstraße 1 verläuft.

Die westlichen Nebenflächen teilen sich auf in einen ca. 2,12 m breiten Baum- und Grünstreifen sowie einen ca. 2,50 m breiten Gehweg, welcher mit Sonderpflaster 60/40/12, grau, befestigt wird.

Im westlichen Eckbereich zwischen Planstraße 1 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. Die Überplanung bzw. die detaillierte Ausgestaltung der Platzfläche erfolgt unabhängig von der hier vorliegenden Verkehrsplanung.

Durch die neue Anbindung der Planstraße 1 an den Basselweg ist es erforderlich, 3 Bäume zu entfernen. Für die erforderliche Verbreiterung des Basselwegs müssen 4 Bäume gefällt werden. Für alle Bäume werden Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe durchgeführt.

### Sportplatzring, Lückenschluss

Im Bereich des südlichen Sportplatzringes wird die nördliche Straßenbegrenzungslinie um ca. 8 m nach Norden verschoben. Durch diese Verbreiterung des Straßenraumes wird der erforderliche Raum geschaffen, um den Rechtsabbiegefahrstreifen vom Sportplatzring in die Kieler Straße um ca. 100 m zu verlängern, um einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn einzurichten und um eine neue Bushaltestelle auf der nördlichen Straßenseite herzustellen. Der Knotenpunkt Basselweg wird an die Querschnittsänderungen des Sportplatzringes sowie des nördlichen Basselweges entsprechend angepasst.

Die südlichen Nebenflächen des Sportplatzringes erhalten einen Gehweg sowie – wie bisher – Längsparkstände in Form von Parkbuchten. Der Radverkehr wird von den Nebenflächen auf die Fahrbahn verlegt und zukünftig auf einem Radfahrstreifen geführt.

Der Sportplatzring erhält wie im Bestand 4 Richtungsfahrstreifen von ca. 3,25 m Breite. Ab Station 0+130 entwickelt sich der verlängerte Rechtsabbiegefahrstreifen in die Kieler Straße.

Der zukünftige Straßenquerschnitt skizziert sich typischerweise wie folgt (hier exemplarisch für Stat. 0+110):

nördliche Nebenflächen

- |              |                   |                                  |
|--------------|-------------------|----------------------------------|
| - ca. 3,00 m | Gehweg            | Gehwegplatten aus Beton, 50/50/7 |
| - ca. 2,09 m | Grün/Baumstreifen | Oberboden, Rasen, Bäume          |

Fahrbahn:

- |               |                           |         |
|---------------|---------------------------|---------|
| - ca. 2,25 m  | Radfahrstreifen           | Asphalt |
| - ca. 3,25 m  | Rechtsabbiegefahrstreifen | Asphalt |
| - ca. 12,80 m | 4 Richtungsfahrstreifen   | Asphalt |



- |              |                          |         |
|--------------|--------------------------|---------|
| - ca. 2,25 m | Radfahrstreifen          | Asphalt |
| - ca. 0,62 m | Sicherheitstrennstreifen | Asphalt |

südliche Nebenflächen:

- |              |                          |                                      |
|--------------|--------------------------|--------------------------------------|
| - ca. 2,10 m | Längsparkstreifen        | Wabensteinpflaster aus Beton         |
| - ca. 0,65 m | Sicherheitstrennstreifen | Pflastersteine aus Beton 25/25, grau |
| - ca. 2,0 m  | Gehweg                   | Gehwegplatten aus Beton, 50/50       |

Unmittelbar westlich des Knotenpunktes Basselweg wird auf der nördlichen Straßenseite eine neue Bushaltestelle eingerichtet (für die Verlegung der Linien M 22 und 39). Die Bushaltestelle wird als Busbucht in Betonbauweise ausgebildet und wird für 1 Doppelgelenkbus ausgelegt werden. Im Bereich der nördlichen Nebenflächen werden die Fahrgastwarteflächen eingerichtet sowie Haltestellenmast und Fahrgastunterstand aufgestellt. Die Fahrgastwarteflächen erhalten eine Oberflächenbefestigung aus Pflastersteinen aus Beton, 25/25, grau.

In den nördlichen Nebenflächen werden im zukünftigen Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg zahlreiche neue Bäume gepflanzt. Hierdurch soll das „alte“ Baumquarree rund um die ehemaligen Sportplätze wieder vervollständigt bzw. wiederhergestellt werden. Die Längsparkstände in den südlichen Nebenflächen werden durch neu anzulegende Baumscheiben unterbrochen.

Vor dem Knotenpunkt Basselweg in Fahrtrichtung Osten weitet sich die Fahrbahn des Sportplatzringes auf. Hier entwickeln sich wie bisher ein Linksabbiegefahrstreifen, ein Geradeausfahrstreifen sowie ein kombinierter Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen. Neben dem Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen wird der zukünftige Radfahrstreifen neu angelegt. Die Haltlinie des Radfahrstreifens ist gegenüber den Haltlinien des Kfz-Verkehres vorgezogen.

In der Koppelstraße wird unmittelbar östlich des Knotenpunktes Basselweg ein Radfahrstreifen neu angelegt. Im Bereich Tierparkallee wird der Radverkehr frühzeitig vom dortigen Radweg abgeleitet und ab hier auf dem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Aus der Tierparkallee können aufgrund einer Einbahnstraßenregelung in Richtung Norden keine Fahrzeuge rechts auf die Koppelstraße ausbiegen. Aus diesem Grunde erfolgt die Ableitung bereits unmittelbar vor der Einmündung Tierparkallee.

Der Radfahrstreifen wird vor dem Knotenpunkt Basselweg zwischen den beiden Geradeaus- und dem Rechtsabbiegefahrstreifen angelegt. Die Haltlinie wird gegenüber den übrigen Haltlinien vorgezogen. Hierdurch reduzieren sich die Konflikte zwischen rechtsabbiegenden Kfz und dem Radverkehr.

Innerhalb des Knotenpunktes Basselweg wird der Radverkehr über Furten geführt. Für das indirekte Linksabbiegen in den Basselweg werden jeweils entsprechende Aufstellbereiche eingerichtet. Für das Linksabbiegen werden zudem zusätzliche Lichtsignale ergänzt.

Der nördliche Radfahrstreifen des Sportplatzringes wird vor dem Knotenpunkt Kieler Straße, westlich der Planstraße 2, auf die dortigen Nebenflächen aufgeleitet. Der Knotenpunkt Kieler Straße wurde bereits im Rahmen von früheren Maßnahmen umgebaut und erneuert.

Der südliche Radfahrstreifen des Sportplatzringes schließt nahtlos an den bereits hergerichteten Radfahrstreifen des Knotenpunktes Kieler Straße an. Der Anschluss erfolgt bei Stat. 0+020, unmittelbar hinter der Busbucht der Haltestelle „Volksparkstraße“.

Im westlichen Eckbereich des Knotenpunktes Basselweg weiten sich die nördlichen Nebenflächen auf bis zu 9 m Breite auf. Dieser Bereich geht niveaugleich und nahtlos in die platzartig gestaltete Fläche zwischen Planstraße 1 und Sportplatzring über.

## 5.2 ÖPNV

### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Der öffentliche Personennahverkehr ist von der Baumaßnahme nicht betroffen. Jedoch besteht durch die zukünftige Wohnbebauung ein erhöhter Bedarf an einer verbesserten ÖPNV-Anbindung des Quartieres. Aus diesem Grunde wird eine neue Bushaltestelle für die Anbindung des Wohnquartieres vorgesehen .

#### Sportplatzring, Lückenschluss

Auf Höhe der Stat. 0+200, unmittelbar westlich des Knotenpunktes Basselweg, wird auf der nördlichen Straßenseite des Sportplatzringes eine neue Bushaltestelle für die Verlegung der Linien M 22 und 39 eingerichtet. Die Bushaltestelle wird als Busbucht in Betonbauweise hergestellt. Die Haltestelle dient der direkten fußläufigen Anbindung des neuen Wohnquartieres an den ÖPNV.

Die bestehende Bushaltestelle „Rathaus Stellingen“ (Fahrtrichtung Westen) bleibt unverändert erhalten. Sie wird jedoch nur noch von der Linie 281 angefahren. Eine Umsteigebeziehung ist an der U-Bahn-Station Hagenbecks Tierpark gegeben, so dass sich keine Verschlechterung der Anbindungen ergibt.

Die neue Bushaltestelle wird in Betonbauweise gemäß ER 2, Bauweise 9-1, befestigt. Im Bereich der Busaufstellfläche werden Bussonderborde vorgesehen.

Die Fahrgastwartefläche wird mit Pflastersteinen aus Beton 25/25/7 cm befestigt und weist eine Breite von ca. 4,0 m auf. Im Bereich der Fahrgastwartefläche werden taktile Leitelemente gem. PLAST 10 vorgesehen.

Der Fahrgastunterstand wird zwischen der ersten und zweiten Tür des Busses positioniert. Der Fahrgastunterstand wird mit einer Werbetafel und einer Seitenscheibe geplant.

Der Gehweg wird hinter dem Fahrgastunterstand geführt. An der zweiten Bustür wird ein Bewegungsraum von 2,5 x 2,5 m für den Rollstuhlfahrer von Einbauten freigehalten.

### 5.3 Rad- und Fußgängerverkehr

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

#### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Die auf der Seite des Erschließungsgebietes befindlichen Gehwege im westlichen und nördlichen Sportplatzring erhalten eine Oberflächenbefestigung aus Sonderpflaster 60/40/12, grau. Es werden Gehwegbreiten von 3,0 m realisiert.

Die erzielten Breiten entsprechen den Empfehlungen der aktuellen Richtlinien (RASt, EFA) und ermöglichen die Begegnung mobilitätseingeschränkter Personen gemäß den Anforderungen der PLAST 10.

Der westliche Gehweg im Basselweg erhält eine Breite von 3,0 m und wird ebenfalls mit Sonderpflaster 60/40/121 befestigt.

Neu geplante sowie umzubauende Querungen am Rande des Planungsgebiets werden mit taktilen Elementen versehen und barrierefrei hergestellt.

Die Gehwege in der Planstraße 1 sowie auf der Ostseite der Planstraße 2 erhalten Breiten von 2,0 bis 2,65 m. Sie werden ebenfalls mit Sonderpflaster aus Beton 60/40/12, grau, befestigt.

Der südliche Abschnitt des Basselweges sowie die westliche Nebenfläche der Planstraße 2 erhalten Gehwege mit einer Befestigung aus Beton-Gehwegplatten 50/50/7. Die Breiten variieren zwischen 2,0 m und 2,50 m im Basselweg sowie bis zu 4,15 m in der Planstraße 2

Im westlichen und nördlichen Sportplatzring sowie in den Planstraßen 1 und 2 wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Tempo-30-Zone). Es sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Im Basselweg werden unmittelbar vor dem Knotenpunkt Sportplatzring ein gesonderter Vorbeifahrstreifen in Fahrtrichtung Süden mit sowie ein Schutzstreifen in Fahrtrichtung Norden auf der Fahrbahn eingerichtet. Weiterhin wird unmittelbar vor der LSA in Fahrtrichtung Süden ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) eingerichtet.

Nördlich der zukünftigen Einmündung der Planstraße 1 in den Basselweg wird der Radverkehr 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.

### Sportplatzring, Lückenschluss

Die Gehwege im Bereich südlicher Sportplatzring werden aufgrund der Querschnittsanpassung neu gestaltet. Diese werden wie im Bestand entlang der Straßenbegrenzungslinie geführt.

Die Gehwege erhalten eine Breite von 3,0 m bis 4,0 m auf der nördlichen Nebenfläche sowie eine Breite von 2,0 m auf der südlichen Nebenfläche. Sie werden mit Gehwegplatten aus Beton 50/50/7 befestigt. Zur Fahrbahn und zu den Parkständen hin werden Sicherheitstrennstreifen in einer Breite von min. 0,65 m vorgesehen. Diese werden mit Pflastersteinen aus Beton, 25/25/7 cm, befestigt.

Alle Querungen, Furten und Bushaltestellen werden mit taktilen Leitelementen für Menschen mit Sehbehinderung ausgestattet (siehe auch Abschnitt „Barrierefreiheit“). Die Querungen werden als getrennte Querungen angelegt.

Die vorhandenen Radwege in den Nebenflächen werden zurückgebaut. Es werden auf beiden Straßenseiten Radfahrstreifen auf der Fahrbahn eingerichtet. Die Radfahrstreifen werden mit einer Breite von mindestens 2,25 m (inklusive Markierung) vorgesehen.

In der Koppelstraße erfolgt auf Höhe der Tierparkallee die Ableitung des Radverkehrs in Richtung Westen auf einen neu herzustellenden Radfahrstreifen.

Im Bereich des Knotenpunktes Basselweg werden die Radfahrstreifen zwischen dem Geradeaus- und dem Rechtsabbiegestreifen geführt. Für das indirekte Linksabbiegen in den Basselweg werden Aufstellbereiche vorgesehen und LSA-Signale ergänzt.

An den Planungsgrenzen werden sinnvolle Anschlüsse an die bestehenden Radverkehrsanlagen vorgesehen.

Radwege sowie Auf- und Ableitungen werden mit Pflastersteinen aus Beton, 25/25/7, rot, befestigt.

Insgesamt wird eine geradlinige, durchgängige und einheitliche Radverkehrsführung geplant. Die Sicherheit wird durch verbesserte Sichtbeziehungen zum MIV und durch die räumliche Trennung vom Fußgängerverkehr deutlich erhöht. Durch die Steigerung der Attraktivität der Radverkehrsanlagen ist eine Erhöhung der Nutzung und Akzeptanz zu erwarten.

Im gesamten Planungsgebiet werden zahlreiche neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

## 5.4 Barrierefreie Verkehrsanlagen

Die Planung der Maßnahme wird unter Berücksichtigung der PLAST 10 (barrierefreie Verkehrsanlagen) durchgeführt.

Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen im Bereich von Fußgängerquerungen, Lichtsignalanlagen sowie der Bushaltestelle vorgesehen.

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 PLAST-gerecht auf 0 cm am Sperrfeld und 6 cm am Richtungsfelder abgesenkt.

Die Begrenzungsstreifen, Aufmerksamkeitsstreifen und -felder werden in Noppenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt. Die Richtungsfelder, Leitstreifen und Einstiegsfelder werden in Rippenplatten im Format 25/25/7 cm ausgeführt.

## 5.5 MIV

### Erschließung B-Plan Stellingen 62

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 Planstraße 1 und 2 wird eine Tempo-30-Zone eingerichtet.

Im Basselweg beträgt die zugelassene Geschwindigkeit 50 km/h. Der südliche Abschnitt zwischen Einmündung der Planstraße 1 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.

### Sportplatzring, Lückenschluss

Die grundsätzliche Anzahl der vorhandenen 4 Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr bleibt auf dem Streckenabschnitt im südlichen Sportplatzring erhalten. Der Rechtsabbiegerfahrstreifen in die Kieler Straße wird um rd. 100 m in Richtung Basselweg verlängert. Der Radverkehr wird von den Nebenflächen auf Radfahrstreifen auf die Fahrbahn verlegt. Hierdurch ist eine Verbreiterung des gesamten Straßenquerschnittes erforderlich.

Im Bereich des Knotenpunktes Basselweg weitet sich die Fahrbahn auf und es entwickeln sich ein Linksabbiegerfahrstreifen, ein Geradeausfahrstreifen, ein kombinierter Geradeaus-/Rechtsabbiegerfahrstreifen sowie der Radfahrstreifen.

Östlich des Knotenpunktes Basselweg wird die Fahrbahn der Koppelstraße neu aufgeteilt. Ab der Einmündung Tierparkallee wird hier der Radverkehr von den Nebenflächen auf die Fahr-

bahn geführt, was zu einer neuen Aufteilung der Abbiegefahrstreifen vor dem Knotenpunkt führt.

Die vorhandene Fahrbahn weist teilweise Schäden wie Unebenheiten, Verwerfungen und Spurrillen auf. Zur Beseitigung der Schäden wird die Asphaltbefestigung der Fahrbahn sowie auch die Fahrbahn im Bereich des Knotenpunktes Basselweges durch ein geeignetes Verfahren saniert. Die Festlegung des Sanierungsverfahrens erfolgt im Zuge der weiteren Entwurfsbearbeitung.

Durch die Neuaufteilung der Fahrbahn und der Nebenflächen sind im Knotenpunktbereich Basselweg die Furten sowie die Lage der LSA-Masten und die Signalsteuerung anzupassen.

## 5.6 Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlage im Knotenpunkt Basselweg/Sportplatzring wird der neuen verkehrsräumlichen Situationen entsprechend angepasst. Die LSA-Masten werden teilweise versetzt bzw. neu aufgestellt. Die Ausleger werden an die neuen Fahrbahnbreiten angepasst und teilweise ausgetauscht.

Für die indirekt linksabbiegenden Radfahrer im Knotenpunkt Basselweg werden neue Signale aufgestellt. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht.

Das Signalprogramm wird der veränderten Verkehrssituation angepasst.

Sämtliche LSA im Streckenzug sind bereits mit einer busbeeinflussten, verkehrsabhängigen Steuerung ausgestattet. Dies wird bei den Umplanungen berücksichtigt.

Der Knotenpunkt Kieler Straße ist nicht betroffen.

## 5.7 Öffentliche Beleuchtung

### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Im Bereich der Planstraße 1 ist die Herstellung einer öffentlichen Beleuchtung in den südlichen Nebenflächen vorgesehen.

Im Bereich der Einmündung Dörpkamp/westlicher Sportplatzring/Planstraße 2 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.

### Sportplatzring, Lückenschluss

Durch die Umgestaltung des Straßenquerschnittes und der damit verbundenen Verlegung der Bordsteine ist es erforderlich, die Masten der öffentlichen Beleuchtung lagenmäßig zu versetzen bzw. anzupassen.

## 5.8 Straßenbegleitgrün

Im Zuge der Gesamtmaßnahme müssen 20 Bäume gefällt werden. Es werden insgesamt 38 neue Bäume gepflanzt.

### Erschließung B-Plan Stellingen 62

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 zwei Bäume entfallen.

Im Bereich der zukünftigen Einmündung der Planstraße 1 in den Basselweg sowie im Rahmen der neuen Querschnittsaufteilung im Basselweg entfallen 11 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/Planstraße 1/Planstraße 2 entfällt ein Baum.

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

Im Bereich der Planstraße 1, des großen Platzes in der Mitte des Planungsgebietes sowie im Bereich des Platzes im westlichen Eckbereich Planstraße 1/Basselweg werden insgesamt 15 Bäume neu gepflanzt. Es werden hier zusätzlich begehbare Baumscheiben vorgesehen.

Zur Prüfung der Realisierbarkeit der Planung werden im weiteren Entwurfsprozess Wurzelsuchgrabungen durchgeführt und ein Baumgutachten erstellt. Die Wurzelsuchgrabungen umfassen insbesondere auch die Bereiche der geplanten Längsparkstände zwischen den Bäumen.

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

<b>Baumbilanz westlicher Sportplatzring</b>			
<b>Lageplan-Nr.</b>		<b>Baumfällungen</b>	<b>Neupflanzungen</b>
1		0	0

<b>Baumbilanz nördlicher Sportplatzring</b>			
<b>Lageplan-Nr.</b>		<b>Baumfällungen</b>	<b>Neupflanzungen</b>
1		2	0

<b>Baumbilanz Basselweg</b>			
<b>Lageplan-Nr.</b>		<b>Baumfällungen</b>	<b>Neupflanzungen</b>
1		11	4

<b>Baumbilanz Planstraße 1</b>			
<b>Lageplan-Nr.</b>		<b>Baumfällungen</b>	<b>Neupflanzungen</b>
1		2	15

<b>Baumbilanz Planstraße 2</b>			
<b>Lageplan-Nr.</b>		<b>Baumfällungen</b>	<b>Neupflanzungen</b>
1		1	0

Insgesamt werden 16 Bäume gefällt und 19 Bäume neu gepflanzt.

Sportplatzring, Lückenschluss

Im Zuge der Umgestaltung des südlichen Sportplatzringes ist es erforderlich, insgesamt 4 Bäume zur Herstellung der Fahrbahnverbreiterung und der Bushaltestelle zu entfernen. Als Ausgleich sind 19 Bäume als Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe vorgesehen.

Auf den nördlichen Nebenflächen wird zwischen Radfahrstreifen und Gehweg ein neuer Baum- und Grünstreifen angelegt. Art und Größe der Bäume werden im Zuge der weiteren Planung näher bestimmt.

Die Längsparkstände auf der südlichen Straßenseite werden durch neu anzulegende Straßenbaumscheiben bzw. kleinere Grünflächen unterbrochen.

Baumbilanz südlicher Sportplatzring			
Lageplan-Nr.		Baumfällungen	Neupflanzungen
1 und 2		4	19

5.9 Ruhender Verkehr

Erschließung B-Plan Stellingen 62

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

Im nördlichen Sportplatzring werden die 17 bisher am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge künftig halbseitig auf der Fahrbahn parken. 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 Baumabstandes sind diese teilweise geringfügig kürzer als Regelparkstände und damit hauptsächlich für kleinere PKW vorgesehen.

In der Planstraße 1 sind 18 Längsparkstände vorgesehen. In der Planstraße 2 werden 8 Senkrechtparkstände eingerichtet.

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):

Westlicher Sportplatzring					
Parkstände		Ladezonen		Fahrradanlehnbügel	
Bestand	Planung	Bestand	Planung	Bestand	Planung

7	18	0	0	0	16
---	----	---	---	---	----

Nördlicher Sportplatzring, Nordseite					
Parkstände		Ladezonen		Fahrradanlehnbügel	
Bestand	Planung	Bestand	Planung	Bestand	Planung
18	17	0	0	0	0

Nördlicher Sportplatzring, Südseite					
Parkstände		Ladezonen		Fahrradanlehnbügel	
Bestand	Planung	Bestand	Planung	Bestand	Planung
22	18	0	0	0	30

Basselweg					
Parkstände		Ladezonen		Fahrradanlehnbügel	
Bestand	Planung	Bestand	Planung	Bestand	Planung
32	27	0	0	0	20
				Plus 16 Stadtrastations-Räder	

Planstraße 1					
Parkstände		Ladezonen		Fahrradanlehnbügel	
Bestand	Planung	Bestand	Planung	Bestand	Planung
0	18	0	0	0	92

Planstraße 2					
Parkstände		Ladezonen		Fahrradanlehnbügel	
Bestand	Planung	Bestand	Planung	Bestand	Planung
0	8	0	0	0	8

Summenbilanz					
Parkstände		Ladezonen		Fahrradanlehnbügel	
Bestand	Planung	Bestand	Planung	Bestand	Planung
79	106	0	0	0	166
Bilanz: + 27		Bilanz: 0		Bilanz: + 166	



Sportplatzring, Lückenschluss

Durch die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn sowie durch die neue Querschnittsaufteilung der Nebenflächen und Fahrbahn sind auch die südlichen Längsparkstände im Planungsgebiet betroffen. Diese müssen in ihrer Länge und Breite den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Es werden insgesamt 18 Längsparkstände ausgewiesen.

Für den Radverkehr werden an geeigneten Stellen (u. a. an der neuen Bushaltestelle) insgesamt 10 neue Fahrradanhänger vorgesehen. Damit werden 20 Fahrradparkstände realisiert. Es wird somit eine deutliche Erhöhung der Fahrradparkstände im Vergleich zum Bestand erreicht.

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

<b>Südlicher Sportplatzring</b>					
<b>Parkstände</b>		<b>Ladezonen</b>		<b>Fahrradanhänger</b>	
<b>Bestand</b>	<b>Planung</b>	<b>Bestand</b>	<b>Planung</b>	<b>Bestand</b>	<b>Planung</b>
17	18	0	0	6	10
Bilanz: + 1		Bilanz: 0		Bilanz: + 4	

5.10 Entwässerung

Erschließung B-Plan Stellingen 62

Im Rahmen der inneren Erschließung des B-Plangebietes wird über die gesamte Länge der Planstraße 1 ein Regenwassersiel hergestellt, welches zugleich aufgrund einer vorhandenen Einleitbegrenzung im Basselweg als Speichersiel dient. Das Regenwassersiel ist nicht Bestandteil dieser Planung. Die Entwässerung der Planstraße 1 erfolgt einseitig über neu zu setzende Trummen am Fahrbahnrand.

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 vorhandene Regenwassersiel.

Im Verlauf der Planstraßen sind neue Trummen am Fahrbahnrand zu setzen. Die Entwässerung erfolgt über die Regenwassersiele im westlichen und südlichen Sportplatzring.

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

Im Zuge der Erschließung des Gesamtgebietes sind zahlreiche zusätzliche Flächen neu zu entwässern. Da das System der vorhandenen Regenwassersiele ausgelastet ist und keine freien Kapazitäten mehr aufweist, ist eine Rückhaltung der Oberflächenwässer erforderlich. Ein Gesamtkonzept hierzu ist als gesonderte Maßnahme in Bearbeitung und nicht Bestandteil der hier vorliegenden Straßenbaumaßnahme.

Sportplatzring, Lückenschluss

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

Durch die neue Querschnittsaufteilung ist die Herstellung von zahlreichen neuen Trummen sowie neuen Trummenanschlussleitungen auf beiden Straßenseiten erforderlich.

Am tiefliegenden Fahrbahnrand werden Wasserläufe aus Gussasphalt in einer Breite von 0,30 m geplant. In den Wasserläufen sind Trummen vorgesehen.

Durch die Verbreiterung des Straßenquerschnittes erhöht sich die Menge des abzuführenden Oberflächenwassers im Sportplatzring. Das vorhandene Regenwassersiel der HSE ist jedoch vollständig ausgelastet und hat keine freien Kapazitäten für zusätzliche Mengen frei. Eine Einleitung kann nur begrenzt/gedrosselt stattfinden. Darüber hinaus sind zur Erfüllung der Maßgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie WRRL die Oberflächenabwässer von Straßenverkehrsanlagen grundsätzlich vor der Einleitung in ein Gewässer zu reinigen.

Aus beiden genannten Randbedingungen ergibt sich die Notwendigkeit, das Oberflächenwasser im Sportplatzring gesondert zu sammeln, zu reinigen und anschließend gedrosselt in die vorhandenen Sielsysteme einzuleiten.

Die Umsetzung dieser Anforderungen im Rahmen eines übergeordneten Gesamtkonzeptes für das gesamte Einzugsgebiet ist zeitlich nicht absehbar. Aus diesem Grunde ist es vorgesehen, im Bereich des neuen Platzes im westlichen Eckbereich Basselweg/Sportplatzring eine Abwasserreinigungsanlage sowie eine Rückhaltung zu installieren.

Das Wasser der Trummen wird daher über eine neu herzustellende Straßenentwässerungsleitung gesammelt und zwischengespeichert. Die neue Straßenentwässerungsleitung verläuft unter der nördlichen Richtungsfahrbahn des Sportplatzringes von Stat. 0+030 beginnend in Richtung Basselweg. Die Leitung endet im Bereich des neu herzustellenden Platzes in der westlichen Ecke Basselweg/Sportplatzring. Hier wird das Oberflächenwasser durch eine technische Abwasser-Reinigungsanlage mit integrierter Rückhaltung gereinigt und anschließend gedrosselt in das vorhandene Regenwassersiel im Basselweg abgeleitet.

Die genaue Art, Dimensionierung und Ausführung der Abwasser-Reinigungsanlage wird im Zuge der weiteren Entwurfsplanung festgelegt. Im Rahmen der weiteren Planungen werden zudem weitere Optionen in Abstimmung mit der HSE geprüft.

<b>Flächenbilanz zur Entwässerung südlicher Sportplatzring</b>	
Bestand: derzeitig zu entwässernde Fläche	6.311 m <sup>2</sup>
Planung: zukünftig zu entwässernde Fläche	8.044 m <sup>2</sup>
Bilanz: zusätzlich zu entwässernde Fläche	+ 1.733 m <sup>2</sup>

### 5.11 Ausstattung / Wegweisung

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

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

Im westlichen Eckbereich Basselweg/Sportplatzring wird auf dem dortigen neu anzulegenden Platz eine Stadtrad-Station neu eingerichtet.

Etwa mittig der Planstraße 2 befindet sich ein Gedenkstein mit den Namen der im 2. Weltkrieg gefallenen Mitglieder der örtlichen Sportvereine. Dieser Gedenkstein ist denkmalgeschützt und daher grundsätzlich zu erhalten. Der endgültige zukünftige Standort des Gedenksteines wird im weiteren Planungsverlauf mit den ortsansässigen Sportvereinen abgestimmt.

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:

<b>vorhandene Ausstattung</b>	<b>Erschließung B-Plan Stellingen 62, Bebauungsplan Bestand</b>	<b>Erschließung B-Plan Stellingen 62, Bebauungsplan Planung</b>	<b>Sportplatzring, Lückenschluss, Sportplatzring Süd Bestand</b>	<b>Sportplatzring, Lückenschluss, Sportplatzring Süd Planung</b>
Baumschutzbügel	41	0	0	0
Absperrbügel	16	0	0	0
Fahrradanlehnbügel	0	176	6	12
Poller	9	10	9	4
Werbesäule	0	0	1	1
Werbeuhr/ Straßenuhr	0	0	1	1
Gedenkstein	1	1	0	0

## 5.12 Leitungen

### Erschließung B-Plan Stellingen 62

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.

### Sportplatzring, Lückenschluss

Im Plangebiet sind die ortsüblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die vorhandenen Leitungen sind wie von den Leitungsträgern angegeben in die Planung übernommen worden. Soweit Ver- und Entsorgungsleitungen von der Maßnahme betroffen sind, werden diese im Vorwege der Arbeiten neu verlegt bzw. umgelegt.

Für die Oberflächenentwässerung ist eine Straßenentwässerungsleitung neu herzustellen.

### 5.13 Überfahrten

#### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Im Bereich westlicher und nördlicher Sportplatzring werden 2 neue Zufahrten zu den zukünftigen Hochbau-Baufeldern hergestellt.

Im Basselweg und in der Planstraße 2 werden jeweils eine neue Zufahrt zu den zukünftigen Hochbau-Baufeldern eingerichtet.

Die Planstraße 1 erhält im Bereich des S-förmigen Verschwenkes eine weitere Zufahrt sowie 2 Feuerwehrezufahrten zu den angrenzenden Baufeldern. Die Feuerwehrezufahrten sind mit Pollern gesichert.

Die südliche Zufahrt im östlichen Bereich der Planstraße 1 dient zusätzlich der Anlieferung des zukünftigen Einzelhandels und ist in ihrer Breite und Dimensionierung für einen Sattelzug ausgelegt.

Am südlichen Ende der Planstraße 2 wird zum südlichen Sportplatzring eine Durchfahrmöglichkeit für die Feuerwehr hergestellt und mit Sperrpfosten vor der Befahrung durch den Kfz-Verkehr gesichert.

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

#### Sportplatzring, Lückenschluss

Alle Überfahrten im Planungsbereich werden an den neuen Straßenquerschnitt angepasst und mit einer Oberflächenbefestigung aus Wabensteinen aus Beton befestigt.

## **6 Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung**

### 6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach den „Planungshinweisen“ für Stadtstraßen sowie den „Entwurfsrichtlinien“ ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht in allen Belangen den technischen Anforderungen.

Durch den Bebauungsplan Stellingen 62 werden 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 die Planstraßen 1 und 2) 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.

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses wird als weitere Maßnahme der vorhandene Rechtsabiegestreifen am südlichen Sportplatzring auf die Kieler Straße in Richtung Bundesautobahn BAB A7 um ca. 100 m in Richtung Basselweg verlängert.

Der südliche Sportplatzring befindet sich zudem in einem bautechnisch ungenügenden Zustand. Die Asphaltfahrbahn ist durch zahlreiche Unebenheiten, Verwerfungen und Spurrillen gekennzeichnet und wird durch ein geeignetes Verfahren saniert.

Die baulichen Radwege im Sportplatzring befinden sich im Hinblick auf die verkehrlichen, rechtlichen und funktional-technischen Anforderungen ebenfalls in einem mangelhaften Zustand und entsprechen nicht mehr den geforderten Standards. Zudem besteht zukünftig durch das neue Wohnquartier ein hoher Bedarf an Radverkehrsanlagen. Die Radverkehrsführung wird daher den heutigen Ansprüchen und Regelwerken (u.a. PLAST, ERA) entsprechend als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn neu angelegt. Hierdurch wird den verkehrspolitischen Zielen des Senats in idealer Weise entsprochen und es kann insbesondere den gehobenen Anforderungen durch die Veloroute 2 im Verlauf des Planungsgebietes Rechnung getragen werden. Die Akzeptanz der Radverkehrsanlagen und ihre Nutzungsrate kann deutlich gesteigert werden.

Zusätzlich wird im Bereich des südlichen Sportplatzringes eine neue Bushaltestelle als Busbucht für die Verlegung der Linien M22 und 39 geschaffen. Diese Bushaltestelle dient der direkten Anbindung des zukünftigen neuen Wohnquartieres an den ÖPNV.

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 ist 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 Wohnquartieres und im Bereich südlicher Sportplatzring 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 Maßnahme erfolgt durch Mittel des LIG (Erschließung) sowie durch Mittel der BWVI (Sportplatzring, Lückenschluss).

### Erschließung B-Plan Stellingen 62

PSP-Nr.: 12579

### Sportplatzring, Lückenschluss

PSP-Nr.: 12786

## **7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme**

### Erschließung B-Plan Stellingen 62

Der Baubeginn der Baumaßnahme ist für Herbst 2017 vorgesehen.

Die Planstraße 1 ist zunächst soweit herzustellen, dass die Versorgungsleitungen verlegt sowie eine dauertaugliche Baustraße für die Arbeiten in den Hochbau-Baufeldern hergestellt werden kann. Die Baustraße ist bis Ende Dezember 2017 benutzungsfertig herzustellen.

Die endgültige Herstellung der Oberflächenbefestigungen der Planstraße 1 sowie der Umbau der übrigen Straßen erfolgt nach Fertigstellung der Hochbaumaßnahmen.

### Sportplatzring, Lückenschluss

Der Baubeginn der Baumaßnahme ist für Sommer 2018 vorgesehen.

Die genaue Verkehrsführung wird mit allen notwendigen Dienststellen (KOST, PK, VD, HHA, Anlieger etc.) abgestimmt.

#### 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-Plan-Entwurfes 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 erforderliche Baumfällungen sowie die Räumung des Erschließungsgebietes werden im Vorfeld durchgeführt.

Die vorhandenen Beleuchtungsmasten sowie Masten für die Lichtsignalanlagen werden im Vorwege oder parallel zu den Bauarbeiten durch Hamburg Verkehrsanlagen aufgestellt.

#### 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 2 neuen Erschließungsstraßen
- Verbesserung der Sicherheit, Geradlinigkeit und des Komforts für Radfahrer durch die Anlage von Radfahrstreifen im südlichen Sportplatzring

- Schaffung neuer Fahrradanhänger
- Herstellung von barrierefreien Fußgängeranlagen (Gehweg, Furten) führt zur Steigerung des Komforts für Fußgänger
- Reduzierung der Konflikte in den Nebenflächen
- Herstellung einer neuen Bushaltestelle
- 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 20 Straßenbäumen werden im näheren Umfeld die notwendigen Ersatzpflanzungen durchgeführt. Es werden 38 neue Bäume gepflanzt.

#### 7.5 Anlagevermögen

##### Erschließung B-Plan Stellingen 62

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.

##### Sportplatzring, Lückenschluss

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation über. Die Unterhaltung und das Anlagenmanagement obliegt somit der BWVI.

## **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- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

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

Verfasst:

Ingenieurbüro Münster GmbH

Hamburg, den

.....

Aufgestellt:

FHH, LSBG S2

Hamburg, den

.....