
Baumaßnahme: **Sportplatzring – Lückenschluss**

Teilbaumaßnahme: **Straßenbau**

2. Verschickung

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhaltsverzeichnis

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

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	4
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	4
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	5
1.3	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag	5
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	5
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen	6
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	6
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	6
3.1	Beschreibung des Bestandes.....	6
3.1.1	Verkehrsbelastung	6
3.1.2	ÖPNV.....	7
3.1.3	Rad- und Fußgängerverkehre	7
3.1.4	Barrierefreiheit.....	8
3.1.5	MIV	8
3.1.6	Lichtsignalanlagen	9
3.1.7	Öffentliche Beleuchtung	9
3.1.8	Straßenbegleitgrün.....	10
3.1.9	Ruhender Verkehr.....	10
3.1.10	Entwässerung	10
3.1.11	Ausstattung	10
3.1.12	Leitungen	11
3.2	Rahmenbedingungen.....	11
3.2.1	Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen	11
3.2.2	Überfahrten	11
3.2.3	Umweltverträglichkeit	11
3.2.4	Bodengutachten.....	11
3.2.5	Grundwasser.....	12
3.2.6	Kampfmittel.....	12
4	Variantenuntersuchung	12
4.1	Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme	12
4.2	Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstigen Randbedingungen	13
4.3	Varianten.....	13
5	Technische Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante.....	14
5.1	Allgemeines	14
5.2	ÖPNV.....	16
5.3	Rad- und Fußgängerverkehr	16
5.4	Barrierefreie Verkehrsanlagen.....	17
5.5	MIV	17
5.6	Lichtsignalanlagen	17
5.7	Öffentliche Beleuchtung	18
5.8	Straßenbegleitgrün.....	18
5.9	Ruhender Verkehr.....	18
5.10	Entwässerung	19
5.11	Ausstattung / Wegweisung	19
5.12	Leitungen	20
5.13	Überfahrten	20
6	Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung	20
6.1	Wirtschaftlichkeit	20
6.2	Finanzierung	21
7	Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme	21
7.1	Auswirkungen aus Immissionen	21
7.2	Voraus- und Folgemaßnahmen.....	21
7.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld.....	21

7.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	22
7.5	Anlagevermögen	22
8	Grunderwerb	22
9	Sonstiges	23

1 Allgemeines

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

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

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

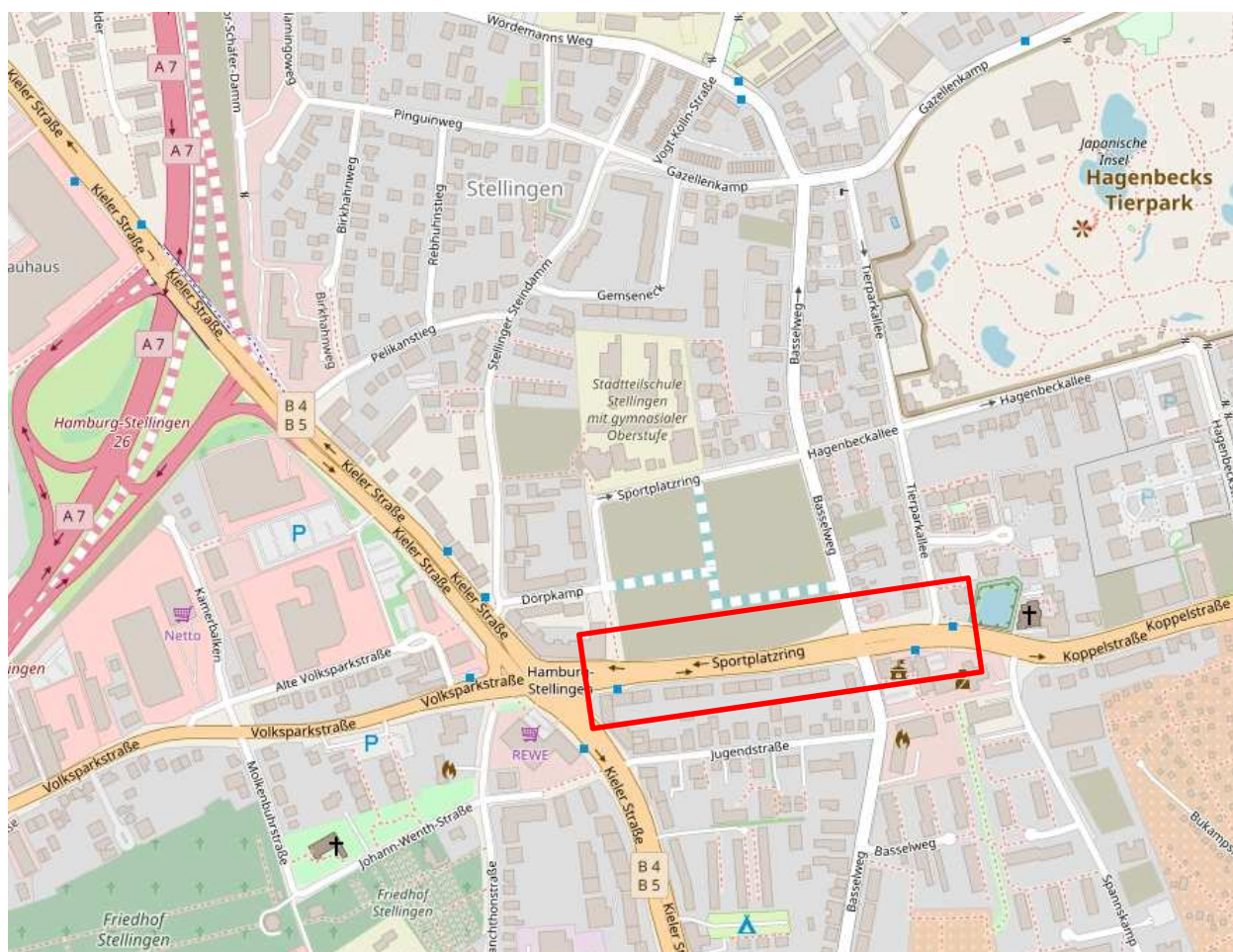


Abbildung: Lage Sportplatzring Hauptverkehrsstraße

Die Fläche des Erschließungsgebietes diente bis zum Frühjahr 2017 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 befanden sich drei Fußballplätze sowie eine Leichtathletik-Kampfbahn („Kampfbahn Stellingen“).

Die hier vorliegenden Planungs- und Verschickungsunterlagen umfassen im Wesentlichen die Verlängerung des Rechtsabbiegefahrstreifens der Straße Sportplatzring in die Kieler Straße um ca. 100 m. Dabei wird die durch den Bebauungsplan Stellingen 62 um ca. 8 m nach Norden verbreiterte Straßenverkehrsfläche genutzt.

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 / Koppelstraße. 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 grenzt das Erschließungsgelände des Bebauungsplan Stellingen 62 an.

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

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

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses soll der vorhandene Rechtsabbiegestreifen am südlichen Sportplatzring auf die Kieler Straße in Richtung Bundesautobahn (BAB) A7 um ca. 100 m in Richtung Basselweg verlängert werden.

Im Rahmen der Erschließung zum Bebauungsplan Stellingen 62 werden durch die Verschiebung der Straßenbegrenzungslinie um ca. 8 m in Richtung Norden die Voraussetzungen für die Ausbaumaßnahme am südlichen Sportplatzring geschaffen. 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 Fahrtrichtung 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.

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 werden.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Bedarfsträger für die Maßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

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

-entfällt-

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

-entfällt-

2 Planungsrechtliche Grundlagen

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

- B-Plan Stellingen 62 vom 07.09.2017
- B-Plan Stellingen 34 vom 07.10.1968
- B-Plan Stellingen 18 vom 10.06.1975
- Baustufenplan Stellingen-Langensfelde vom 14.01.1955, ergänzt am 22.11.1960
- B-Plan Stellingen 25 vom 07.09.1965

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

Die Straße des südlichen Sportplatzringes verläuft vom Knotenpunkt Kieler Straße bis zum Knotenpunktes Basselweg und ist eine 4-streifige Hauptverkehrsstraße. Vom Knotenpunkt Sportplatzring / Basselweg verläuft die Hauptverkehrsstraße weiter als Koppelstraße. Die Maßnahme umfasst den gesamten Knotenpunkt und verläuft im Bereich der nördlichen Richtungsfahrbahn bis zur Tierparkallee. Der südliche Sportplatzring 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 zwischen der Kieler Straße und dem Basselweg ca. 47.000 Kfz/24 h bei 4% Schwerlastanteil.

Durch die zukünftige Bebauung des Erschließungsquartieres nördlich vom Sportplatzring Süd 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 keine Bushaltestelle. Es verkehren die Buslinien M22, 39 und 281 im Maßnahmengebiet. Die Buslinien M22 und 39 verkehren in Ost-West-Richtung über den Sportplatzring und die Koppelstraße. Die Buslinie 281 fährt von der Koppelstraße in den Basselweg in beiden Richtungen.

Direkt östlich der östlichen Planungsgrenze befindet sich die Bushaltestelle Rathaus Stellingen. Es verkehren dort 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 und quert das Maßnahmengebiet im Bereich des Knotenpunktes Sportplatzring / Basselweg. Die Veloroute 2 führt von vom Rathausmarkt über Eimsbüttel weiter nach Stellingen und Eidelstedt.

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

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

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

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 in der Regel 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

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. 1,6 m breiten, asphaltierten Radweg, eines ca. 0,9 m breiten, lediglich markierten Sicherheitstrennstreifens sowie einen mit Betongehwegplatten befestigten, ca. 1,5 m breiten Gehweg.

Die südlichen Nebenflächen weisen eine Gesamtbreite von ca. 5,75 m auf. Sie sind aufgeteilt in einen ca. 2,0 m breiten Längsparkstreifen, einem ca. 1,0 m breiten Radweg, eines 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifens sowie einem 1,50 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 entwickeln sich aus dem linken Fahrstreifen zwei Geradeausfahrstreifen und aus dem rechten Fahrstreifen erst ein, später zwei gesonderte 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.

In der Koppelstraße wird nur die nach Westen führende Fahrbahn erneuert. In diesem Bereich weist die Koppelstraße eine ca. 13,00 m breite, mit Asphalt befestigte, vierstreifige Fahrbahn mit Mittelinsel auf. Diese teilt sich in einen Rechts- und einen Linksabbiegestreifen sowie zwei Geradeausführende Fahrstreifen. In den nördlichen Nebenflächen befindet sich ein ca. 2,00 m breiter Gehweg. Der gesamte Straßenquerschnitt beträgt rd. 32 m.

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 1092 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, sowie in den Knotenpunktbereichen auch auf den Mittelinseln und Fahrbahnteilern.

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

Die Mastabstände betragen ca. 30 m im südlichen Sportplatzring.

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 befinden sich nahezu keine Bäume. Im Erschließungsgebiet nördlich des Sportplatzringes befinden sich eine Vielzahl an Bäumen, hauptsächlich Linden mit Stammdurchmessern von 40 bis 70 cm sowie Kronendurchmessern von ca. 8 m bis 16 m.

3.1.9 Ruhender Verkehr

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 des Sportplatzringes und der Koppelstraße 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 Regen- und Schmutzwassersiele befinden sich nebeneinander, größtenteils in etwa unterhalb der Bordkante am südlichen Sportplatzring. Die Regensiele verlaufen in östlicher 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 ohne eine bauliche Rückhaltung des Niederschlagswassers 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 des Sportplatzringes sind mehrere Verkehrszeichen und im Bereich des Knotenpunktes Kieler Straße wegweisende Beschilderungen vorhanden.

Im gesamten Planungsbereich des Sportplatzringes sind zahlreiche Absperrerelemente in unterschiedlichen Ausführungsformen (Stahl- und Holzpoller, Bügel) vorhanden.

vorhandene Ausstattung	Bestand
Fahrradanlehnbügel	6
Poller	9
Werbesäule	1
Werbeuhr/Straßenuhr	1

3.1.12 Leitungen

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

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

3.2 Rahmenbedingungen

3.2.1 Wechselbeziehungen mit anderen Baustellen

Im näheren Umfeld der Baumaßnahme befinden sich weitere Maßnahmen. Es erfolgen weitere Abstimmungen hierzu im weiteren Planungsfortschritt.

Im Bereich südlich des Sportplatzrings plant die SAGA einen Neubau der Häuser Sportplatzring 5-21 sowie Basselweg 64 mit einem durchgängigen Wohngebäude und einer Tiefgaragenzufahrt zum Sportplatzring.

Die unmittelbar nördlich angrenzende Baumaßnahme „Erschließung Stellingen 62“ ist im Lageplan zur Kenntnis dargestellt.

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 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

Im Streckenverlauf des südlichen Sportplatzringes 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 keinen 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 Asphalttschichten. Vereinzelt sind senkrechte Risse aufzufinden. Grundsätzlich zeigt sich, dass der Aufbau aus einer Vielzahl von verschiedenen Asphalttschichten besteht, die jedoch für eine Straße dieser Belastungsklasse in Teilen zu dünn sind.

Die PAK-Analysen nach EPA hat alle Proben als "pechfrei" eingestuft. Die Ergebnisse der LAGA-Einstufung (gem. LAGA TR Boden - M20, Fassung 2004) hat die Bodenproben als Z0, Z1 und Z 1.2 bewertet.

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 10 m.

3.2.6 Kampfmittel

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

Im Sportplatzring Süd besteht vor Hausnummer 15 (Stat. 0+130) eine ca. 50 m² große Fläche mit allgemeinem Bombenblindgängerverdacht. Am nördlichen Rand des Sportplatzrings Süd ist allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

Im Plangebiet der Koppelstraße beginnt unmittelbar westlich des Knotenpunktes Basselweg für die gesamte Planungsfläche ebenfalls allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

4 Variantenuntersuchung

4.1 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses soll 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. ReStra, ERA) entsprechend neu zu anzulegen. Insbesondere ist den gehobenen Anforderungen durch die Veloroute 2 im Verlauf des Planungsgebietes Rechnung zu tragen. Die Akzeptanz der Radverkehrsanlagen und ihre Nutzungsrate sollen deutlich gesteigert werden.

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.

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

Durch den neuen B-Plan Stellingen 62 werden die Voraussetzungen geschaffen, die Straßenbegrenzungslinien neu festzusetzen und die zur Verfügung stehenden Straßenverkehrsflächen der vorhandenen Straßenzüge teilweise zu verbreitern.

Durch den B-Plan werden die Voraussetzungen für die Maßnahme „Sportplatzring, Lückenschluss, geschaffen. Südlich des Sportplatzrings ist es zusätzlich geplant ein ca. 1 m breiter Grundstückstreifen durch die BWVI erworben, sodass dort ein 3,00 m breiter Gehweg und ein Grünstreifen mit Bäumen ermöglicht werden kann.

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

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 ca. 47.000 Kfz/24h bei 4% Schwerlastanteil (entspr. ca. 3.700 Kfz/h in der Spitzenstunde bzw. ca. 1.960 Kfz/h gleichmäßig gemittelt je Richtung) sind gemäß ERA Radverkehrsanlagen erforderlich. Anlage eines Radfahrstreifens (Belastungsbereiche III bis IV) grundsätzlich möglich. In dem hier vorliegenden Belastungsbereich III ist gem. ERA die Anlage von Radfahrstreifen zulässig.

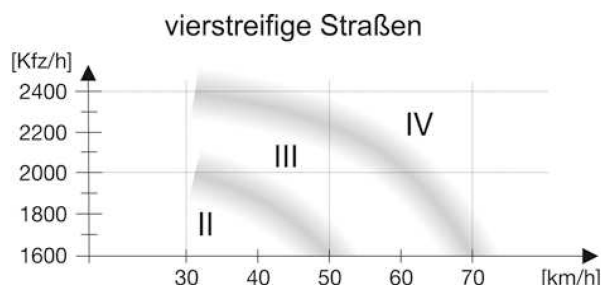


Abbildung: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei vierstreifigen Stadtstraßen gemäß ERA

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

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 beiden Straßenseiten 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 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 vermieden und die Sichtbeziehungen zwischen dem Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr verbessert.

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.

Die in der 1. Verschickung geplante Verlegung der Bushaltestelle (geplante Verlegung der Bushaltestelle Rathaus Stellingen für die Linien M22, 39, 281) wurde gem. Entscheidung der BWVI vom 09.06.2017 aus der Planung entfernt und wird planerisch nicht weiterverfolgt.

In zahlreichen internen Abstimmungsrunden wurden weitere Details der Straßenraumaufteilung skizziert, 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

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, regelkonforme Nebenflächen einschließlich eines Grünstreifens herzustellen und um einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn einzurichten. 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 | Sonderpflaster 60/40/12, Beton, grau |
| - 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. 3,00 m | Gehweg | Gehwegplatten aus Beton, 50/50 |

In den nördlichen Nebenflächen werden im zukünftigen Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg zahlreiche neue Bäume gepflanzt. Hierdurch soll das „alte“ Baumkarree 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 Fahrtrichtung Westen wird in der Koppelstraße 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. Da die Einbahnstraße Tierparkallee entgegen der Fahrtrichtung für den Radverkehr frei ist, weitet sich der Radweg vor der Einmündung auf. Um die Sicherheit (Einbahnstraße mit Radfahrer im Gegenverkehr frei) zu erhöhen ist eine bauliche Trennung in der Tierparkallee vorgesehen.

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 südlichen und nördlichen 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 Sportplatzring / Basselweg weiten sich die nördlichen Nebenflächen auf bis zu 9,50 m Breite auf. Dieser Bereich geht niveaugleich und nahtlos in die platzartig gestaltete Fläche zwischen Borchertstraße und Sportplatzring über.

5.2 ÖPNV

Die bestehenden Bushaltestellen und -linien bleiben unverändert. Die in der 1. Verschickung geplante Verlegung der Bushaltestelle (geplante Verlegung der Bushaltestelle Rathaus Stellingen für die Linien M22, 39, 281) wurde gem. Entscheidung der BWVI vom 09.06.2017 aus der Planung entfernt und wird planerisch nicht weiterverfolgt.

Im Sportplatzring wird seitens der Hochbahn eine neue U-Bahn-Haltestelle mit vsl. zwei Ein- und Ausgängen geplant. Diese sind nach derzeitigem Planungsstand im Bereich von Stat. 0-020 bis 0+045 sowie von 0+145 bis 0+190 vorgesehen. Weitere Infos dazu folgen zur Schlussverschickung.

5.3 Rad- und Fußgängerverkehr

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

Die Gehwege im Bereich südlicher Sportplatzring werden aufgrund der Querschnittsanpassung neugestaltet. Diese werden entlang der in Aussicht genommenen Straßenbegrenzungslinien geführt.

Die Gehwege erhalten eine Breite von 3,0 m bis 4,0 m auf der nördlichen Nebenfläche sowie eine Breite von 3,0 m auf der südlichen Nebenfläche. Zur Fahrbahn und zu den Parkständen hin werden Sicherheitstrennstreifen in einer Breite von min. 0,65 m vorgesehen.

Alle Querungen und Furten 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.

Durch die Herstellung des Radfahrstreifens am Sportplatzring ist eine Ableitung des Radfahrers vom Radweg notwendig. Die Ableitung des Radverkehrs in Richtung Westen auf einen neu herzustellenden Radfahrstreifen erfolgt auf Höhe der Tierparkallee. Der von Westen kommende Radfahrer wird bereits vor der Kieler Straße auf die Fahrbahn abgeleitet, sodass direkt an den vorhandenen Radfahrstreifen angeschlossen wird.

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 ReStra durchgeführt.

Es ist die Herstellung von taktilen Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen im Bereich von Fußgängerquerungen und Lichtsignalanlagen 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 ReStra-gerecht auf 0 cm am Sperrfeld und 6 cm am Richtungsfeld 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

Die grundsätzliche Anzahl der vorhandenen 4 Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr bleibt auf dem Streckenabschnitt im südlichen Sportplatzring erhalten. Der Rechtsabbiegefahrstreifen in die Kieker 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-/Rechtsabbiegefahrstreifen 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 Fahrbahn 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.

Im südlichen Abschnitt des Basselwegs befindet sich eine Berufsfeuerwehr mit einer Anforderung an den LSA-Knotenpunkt 1092.

Der Knotenpunkt Kieler Straße ist nicht betroffen.

5.7 Öffentliche Beleuchtung

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 Umgestaltung des südlichen Sportplatzringes ist es erforderlich, insgesamt 7 Bäume zur Herstellung der Fahrbahnverbreiterung zu entfernen. Als Ausgleich sind 29 Bäume als Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe vorgesehen.

Auf den nördlichen Nebenflächen wird zwischen Radfahrstreifen und Gehweg ein neuer Baum- und Grünstreifen angelegt, um das Baumkarree um den ehemaligen Sportplatz zu schließen. 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.

Das im Gestaltungshandbuch geforderte Grand (hellgrau) für die Pflanzgruben entspricht nicht den Regelwerken und wird daher in Abstimmung mit E/MR nicht in die Planung aufgenommen. Die Pflanzgruben werden mit üblichem Substrat aufgefüllt.

Baumbilanz südlicher Sportplatzring		
Lageplan-Nr.	Baumfällungen	Neupflanzungen
1 und 2	7	29

5.9 Ruhender Verkehr

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 insgesamt 11 neue Fahrradanhänger vorgesehen. Damit werden 22 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):

Südlicher Sportplatzring					
Parkstände		Ladezonen		Fahrradanhänger	
Bestand	Planung	Bestand	Planung	Bestand	Planung
17	18	0	0	6	16
Bilanz: + 1		Bilanz: 0		Bilanz: + 5	

5.10 Entwässerung

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. 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 gereinigt. Anschließend wird es in einer Rückhaltung aus Blockrigolelementen gespeichert und gedrosselt in das vorhandene Regenwassersiel im Basselweg geleitet.

Die genaue Art, Dimensionierung und Ausführung der Abwasser-Reinigungsanlage wird im Zuge der weiteren Entwurfsplanung festgelegt.

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

5.11 Ausstattung / Wegweisung

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

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

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

vorhandene Ausstattung	Bestand	Planung
Fahrradanlehnbügel	6	11
Poller	9	4
Werbesäule	1	1
Werbeuhr/Straßenuhr	1	1

5.12 Leitungen

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

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

In den südlichen Nebenflächen vom Sportplatzring wird eine Überfahrt zum Neubau der Saga geplant. Da die Lage der Tiefgaragenzufahrt noch nicht final abgestimmt ist, wird die Position der Überfahrt im weiteren Planungsprozess ggf. verschoben.

6 Erläuterungen zu der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierung

6.1 Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahme wird nach den Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraße „ReStra“ ausgeführt. Die gewählte Lösung entspricht in allen Belangen den technischen Anforderungen.

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

Durch den Bebauungsplan Stellungen 62 werden Voraussetzungen geschaffen, um die Straßenverkehrsflächen vom Sportplatzring Süd um ca. 8 m gen Norden zu verschieben. Dadurch kann ein Radfahr- und ein Grünstreifen in den Straßenquerschnitt ergänzt werden.

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. ReStra, ERA) entsprechend als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn neu angelegt. Die Akzeptanz der Radverkehrsanlagen und ihre Nutzungsrate kann deutlich gesteigert werden.

Bei der Neugestaltung der Straßenquerschnitte werden generell alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Alle Verkehrsanlagen werden barrierefrei gemäß den heute geltenden Richtlinien ausgestattet (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 der BWVI.

PSP-Nr.: 12786

7 Durchführung und Auswirkungen der Baumaßnahme

Der Baubeginn der Baumaßnahme ist für 2020 vorgesehen, nach Abschluss der Arbeiten an der Anschlussstelle HH-Stellingen.

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 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

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, den Verkehrsfluss zu erhöhen sowie die vorhandenen Straßenverkehrsanlage an den aktuellen Stand der Technik anzupassen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Folgende Auswirkungen ergeben sich:

- Verbesserung der Sicherheit, Geradlinigkeit und des Komforts für Radfahrer durch die Anlage von Radfahrstreifen
- Schaffung neuer Fahrradabweisbühgel
- Herstellung von barrierefreien Fußgängeranlagen (Gehweg, Furten) führt zur Steigerung des Komforts für Fußgänger
- Reduzierung der Konflikte in den Nebenflächen
- Fällung von Bäumen mit Ersatzpflanzungen
- Herstellung von Parkständen
- Steigerung der Verkehrssicherheit

7.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Durch die geplante Fällung von 7 Straßenbäumen werden im näheren Umfeld die notwendigen Ersatzpflanzungen durchgeführt. Es werden 29 neue Bäume gepflanzt.

7.5 Anlagevermögen

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen 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 verbreitert sich der Straßenquerschnitt am nördlichen Rand des Plangebietes um ca. 8 m.

Zusätzlich ist am südlich gelegenen Grundstück ein Erwerb von einem ca. 1 m breitem Grundstückstreifen geplant, sodass sich der für die öffentliche Straßenverkehrsfläche zur Verfügung stehende Raum entsprechend vergrößert. Das entsprechende Grunderwerbsverfahren beim LIG wurde angeschoben.

9 Sonstiges

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

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

Verfasst:

Aufgestellt:

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

.....

.....