

B-Plan Stellingen 62

Verkehrsplanung

Stand: 18.03.2016



B-Plan Stellungen 62

Verkehrsplanung

Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen
Millerntorplatz 1
20359 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter:

Projektnummer:

Stand: 18.03.2016

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS DER PLANUNG	5
2	VORHANDENER ZUSTAND	6
2.1	Allgemeines	6
2.2	Verkehrssituation.....	7
3	GEPLANTER ZUSTAND	16
3.1	Planungsansatz	16
3.2	Einzelheiten der Planung.....	16
4	UMSETZUNG DER PLANUNG.....	22
4.1	Kosten	22
4.2	Entwurfs- und Baudienststelle	22
4.3	Realisierungstermin	22
5	SONSTIGES.....	22

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Baufelder und Bebauung des Gesamtvorhabens.....	5
Abbildung 2: Lage des Planungsgebietes	6
Abbildung 3: Bestandbelastung im Querschnitt in Kfz-Fahrten/24 h [SV-Anteil]	7
Abbildung 4: nördlicher Sportplatzring, Blickrichtung Westen	8
Abbildung 5: westlicher Sportplatzring, Blickrichtung Süden	8
Abbildung 6: Dörpkamp, Blickrichtung Osten	9
Abbildung 7: Gehwegüberfahrt am Übergang westlicher Sportplatzring/Dörpkamp, Blickrichtung Süden.....	9
Abbildung 8: südlicher Sportplatzring, Blickrichtung Osten	10
Abbildung 9: Basselweg, Blickrichtung Norden	11
Abbildung 10: Basselweg, westliche Nebenfläche, Blickrichtung Norden	11
Abbildung 11: Knotenpunkt Sportplatzring/Basselweg/Koppelstraße, Blickrichtung Osten.....	12
Abbildung 12: Durch ruhenden Verkehr verursachte Schäden in d. Nebenflächen (nördl./westl. Sportplatzring).....	14

1 ANLASS DER PLANUNG

Auf dem Areal des Bebauungsplanes Stellingen 62 ist die Realisierung von 645 Wohneinheiten, Einzelhandel, Dienstleistungen sowie ergänzenden sozialen und gemeinschaftlichen Einrichtungen in 6 Baufeldern (siehe Abbildung 1) geplant. Die Ergebnisse aus Bürgerbeteiligungsprozessen und einem Wettbewerbsverfahren wurden in ein städtebauliches Konzept überführt. Zeitgleich wurde ein Bebauungsplanentwurf erarbeitet.

Ziel ist die Überarbeitung des Verkehrskonzeptes hinsichtlich verkehrlicher Belange und Erfordernisse unter Berücksichtigung des bereits vorhandenen städtebaulichen Konzeptes mit anschließender Erstellung eines Funktionsplans im Rahmen der B-Planerstellung.

Der vorliegende Bericht stützt sich u. a. auf die in 2013 und 2015 durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchungen für das Entwicklungsgebiet Stellingen.

Auftraggeber ist die Freie und Hansestadt Hamburg über den Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen, Millerntorplatz 1, 20359 Hamburg. Weiterhin wurde die BWS GmbH, Gotenstraße 14, 20097 Hamburg mit der Entwässerungsplanung für Regenwasser beauftragt.



Abbildung 1: Baufelder und Bebauung des Gesamtvorhabens

(Quelle: coido architects, 26.02.2015)

2 VORHANDENER ZUSTAND

2.1 Allgemeines

Lage

Das Planungsgebiet für den Bebauungsplan (B-Plan) Stellingen 62 liegt im Nordwesten des Bezirks Eimsbüttel im Stadtteil Stellingen nahe der Autobahn-Anschlussstelle „Stellingen“ (A7) nordöstlich des Knotenpunktes Kieler Straße/Sportplatzring.

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

Auf den nördlichen Flächen (Fläche „Stadtteilschule“) befinden sich das Haus für Jugend, Kultur und Stadtteil, ein Spiel- und Bolzplatz sowie das Oberstufenzentrum der Stadtteilschule Stellingen, deren Hauptstandort sich im Brehmweg in ca. 2,0 km fußläufiger Entfernung befindet. (siehe Abbildung 2)



Abbildung 2: Lage des Planungsgebietes

(Quelle: Google Earth, 18.03.2016)

Die Zuwegung zu den Sportplatzflächen erfolgt in erster Linie über den Haupteingang am westlichen Sportplatzring, Ecke Dörpkamp. Hier befindet sich auch der zum Vereinshaus TSV Stellingen zugehörige private Parkplatz mit etwa 8 Stellplatzmöglichkeiten. Weiter nördlich werden sowohl das Haus der Jugend, der Spielplatz sowie die Schulgebäude der Stadtteilschule Stellingen ebenfalls über den Sportplatzring erschlossen.

Verkehrsbelastung

Zur Beurteilung der Abwickelbarkeit der Verkehre im Umfeld werden Verkehrsmengendaten zum vorhandenen Fahrtenaufkommen benötigt. ARGUS liegen aktuelle Erhebungszahlen vom benachbarten Knotenpunkt Sportplatzring/Basselweg/Koppelstraße der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Amt für Verkehr und Straßenwesen (Amt V) vom 11.04.2012 vor. Die Erhebung fand in der Zeit von 6:00 bis 19:00 Uhr statt. Demnach ergeben sich die in der folgenden Abbildung 3 dargestellten Querschnittsbelastungen in Kfz-Fahrten pro 24 Stunden [Schwerverkehrsanteile (SV-Anteil) in Klammern].

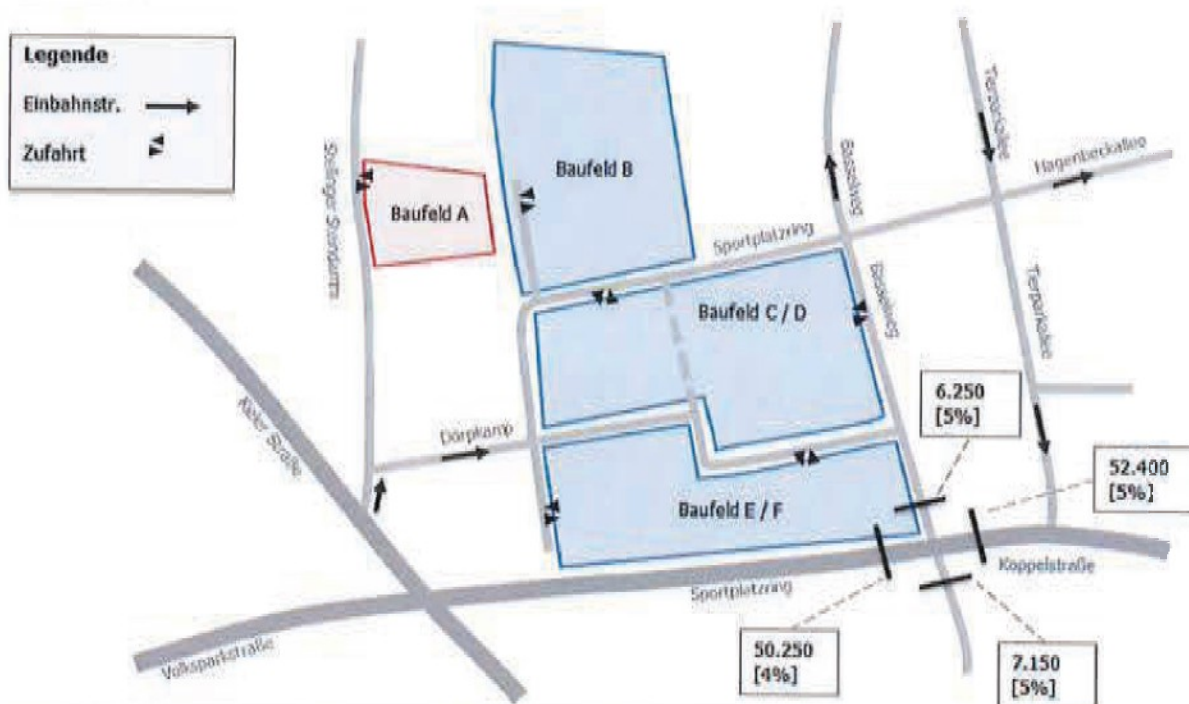


Abbildung 3: Bestandbelastung im Querschnitt in Kfz-Fahrten/24 h [SV-Anteil]

2.2 Verkehrssituation

Aufteilung und Abmessung vorhandener Straßenraumquerschnitte

Nördlicher und westlicher Sportplatzring

Der nördliche (siehe Abbildung 4) und westliche (siehe Abbildung 5) Sportplatzring hat eine Straßenraumbreite von ca. 14 m, aufgeteilt in zwei ca. 4,0 m breite Nebenflächen und eine 6,0 m breite Asphaltfahrbahn. Die nördlichen bzw. westlichen Nebenflächen bestehen aus einem an die Fahrbahn angrenzenden, ca. 1,8 m bis 2,5 m breiten Grünstreifen, einen ca. 1,5 m bis 2,2 m breiten Plattenstreifen und einen bis zu 0,5 m breiten Grün-/Grandstreifen. Die südlichen bzw. östlichen Nebenflächen sind größtenteils mit einer Deckschicht ohne Bindemittel befestigt. Die Nebenflächen werden

gelegentlich von Gehwegüberfahrten aus Klein- oder Betonwabenpflaster unterbrochen. Beidseitig wurden im Grünstreifen Straßenbäume, hauptsächlich Linden, gepflanzt.



Abbildung 4: nördlicher Sportplatzring, Blickrichtung Westen



Abbildung 5: westlicher Sportplatzring, Blickrichtung Süden

Im westlichen und nördlichen Sportplatzring ist Einrichtungsverkehr in Richtung Baselweg vorgeschrieben. Dem Radverkehr ist die Befahrung in Gegenrichtung jedoch gestattet. Der südlich der Straße Dörpkamp (siehe Abbildung 6) liegende Abschnitt des westlichen Sportplatzringes ist eine Sackgasse und als Privatparkplatz beschildert. Die Zufahrt erfolgt über eine mit Kleinpflaster hergestellte Gehwegüberfahrt. (siehe Abbildung 7) Die Querschnittsbreite entspricht dem westlichen Sportplatzring im nördlichen Abschnitt.



Abbildung 6: Dörpkamp, Blickrichtung Osten



Abbildung 7: Gehwegüberfahrt am Übergang westlicher Sportplatzring/Dörpkamp, Blickrichtung Süden

Südlicher Sportplatzring

Der südliche Sportplatzring (siehe Abbildung 8) besteht aus einer ca. 13,00 m breiten, vierstreifigen Fahrbahn ohne Mittelstreifen und weist eine Mindeststraßenraumbreite von ca. 23 m auf. Die nördlichen Nebenflächen sind an ihrer schmalsten Stelle, unmittelbar östlich des westlichen Sportplatzrings, zwischen Fahrbahn und Zaun ca. 3,80 m breit. Sie teilen sich in einen mit Betonpflaster hergestellten, 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen sowie den angrenzenden, ca. 1,65 m breiten Radweg und einen durch die Zaunanlage der Kampfbahn Stellingen begrenzten, mit Betonplatten befestigten, ca.

1,5 m breiten Gehweg auf. Im weiteren östlichen Verlauf besteht die dort ca. 4,0 m breite nördliche Nebenfläche aus einem ca. 2,5 m breiten asphaltierten Radweg inklusive ca. 0,9 m Sicherheitstrennstreifen sowie einen mit Betonplatten befestigten, ca. 1,5 m breiten Gehweg.



Abbildung B: südlicher Sportplatzring, Blickrichtung Osten

Die südlichen, ca. 6,00 m breiten Nebenflächen bestehen größtenteils aus einem 2,00 m breiten Parkstreifen mit anschließendem 2,00 m breiten Radweg inklusive Sicherheitstrennstreifen sowie einem 2,00 m breiten Gehweg. Vor dem Knotenpunkt Basselweg weitet sich der Straßenquerschnitt aufgrund eines Linksablegestreifens, einer Mittelinsel sowie breiterer nördlicher Nebenflächen auf über 34 m auf.

Basselweg

Der Basselweg weist eine Straßenraumbreite 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 mit Betonplatten befestigt. Die zweistreifige Asphaltfahrbahn weist verschiedene Fahrbahnbreiten auf. Südlich des Knotenpunktes Hagenbeckallee gibt es eine ca. 20 m lange Fahrbahnaufweitung auf der westlichen Fahrbahnseite.

Im weiterem Verlauf besitzt die Fahrbahn eine Breite von 6,00 m und weitet sich vor dem Knotenpunkt Sportplatzring am rechten Fahrbahnrand auf eine Fahrbahnbreite von ca. 10 m auf. (siehe Abbildung 9) Diese Fahrbahnverbreiterung wurde ursprünglich für 3 Fahrstreifen genutzt, vor wenigen Jahren jedoch auf zwei Fahrstreifen reduziert und zur Anlage von beidseitigen Schutzstreifen genutzt.



Abbildung 9: Baselweg, Blickrichtung Norden

Die westliche Nebenfläche (siehe Abbildung 10) besteht aus einem kombinierten, bis zu 7,30 m breiten, straßenseitigen Grün- bzw. Grandstreifen. In diesem wurden zweireihig Linden gepflanzt, zwischen denen paarweise das Senkrechtparken gestattet ist. Am westlichen Ende der Nebenfläche schließt ein etwa 2,75 m breiter, mit Rasengittersteinen und Betonplatten befestigter Gehweg an.



Abbildung 10: Baselweg, westliche Nebenfläche, Blickrichtung Norden

Fußverkehr und Barrierefreiheit

Dem Fußverkehr stehen im Planungsgebiet überwiegend befestigte Nebenflächen zur Verfügung. Im nördlichen und westlichen Sportplatzring sind die südlichen bzw. östlichen Nebenflächen un- bzw.

teilweise nur mit Grand befestigt. Bei Regen weichen diese Flächen auf und werden zudem durch den ruhenden Verkehr stark in Mitleidenschaft gezogen (siehe Abbildung 12). Hierdurch sind diese Bereiche witterungsabhängig nur eingeschränkt begehbar. Bezüglich der Gehwegbreite ist einzig der Baselweg mit 2,75 m durchgehend barrierefrei bemessen, zugleich jedoch in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben.

Im Zuge des bereits erfolgten Aus- und Umbaus der Knotenpunkte Kieler Straße/Sportplatzring sowie Sportplatzring/Basselweg/Koppelstraße (siehe Abbildung 11) wurden die angrenzenden Nebenflächen bereits verbreitert und mit taktilen Elementen barrierefrei gestaltet. Weitere barrierefreie Querungen sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.



Abbildung 11: Knotenpunkt Sportplatzring/Basselweg/Koppelstraße, Blickrichtung Osten

Radverkehr

Das Plangebiet grenzt direkt an die städtische Veloroute 2 (Basselweg) an. Diese führt von der Hafencity über Eimsbüttel nach Stellingen und Eidelstedt. Nördlich hiervon liegt die geplante bezirkliche Fahrradroute „A“ Eimsbüttels. 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 Bezirksrouten (Route „A“ und „B“) per Fahrrad erreicht werden. Die Freizeitroute 10, an 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.

Der Radverkehr wird im Planungsgebiet hauptsächlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Entlang des südlichen Sportplatzrings sind Radverkehrsanlagen in Form von Radwegen vorhanden.

Die Veloroute 2 verläuft entlang des Basselwegs, welcher ab dem nördlichen Sportplatzring bis zum Gazellenkamp (In nördlicher Richtung) nur im Einrichtungsverkehr befahrbar ist. Der Radverkehr wird auf der Straße geführt und der westliche Gehweg zusätzlich für Radfahrende freigegeben. Für den Radverkehr in südlicher Richtung ist am westlichen Fahrbahnrand ein baulicher Radweg vorhanden welcher am nördlichen Sportplatzring endet.

Zwischen nördlichem und südlichem Sportplatzring wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt und der westliche Gehweg in beide Richtungen für Radfahrende mittels Zusatzzeichen freigegeben. Etwa 60 m vor dem Knotenpunkt Sportplatzring/Koppelstraße weitet sich die Fahrbahn auf. Beidseitig sind hier Schutzstreifen vorhanden. Für den Radverkehr ist eine Aufstellmöglichkeit in Form einer vorgezogenen Haltelinie markiert.

Die nächstgelegenen StadtRAD-Stationen liegen an den umliegenden S- und U-Bahnhaltestellen in einer Entfernung von etwa 1 km.

Ruhender Verkehr

Im westlichen Sportplatzring ist das Parken am westlichen Fahrbahnrand möglich. Es sind aufgrund mehrerer Zufahrten und einem eingeschränkten Halteverbot nur ca. 5 Parkmöglichkeiten vorhanden. Es wird derzeit teilweise regelwidrig auf den westlichen Nebenflächen geparkt. Auf dem östlichen Nebenflächen ist das Längsparken erlaubt (ca. 6 Parkmöglichkeiten).

Im nördlichen Sportplatzring wird am nördlichen Fahrbahnrand geparkt, ausgenommen ist der Bereich vor der Stadttellschule mit einem beschilderten eingeschränkten Halteverbot. Am südlichen Fahrbahnrand ist durchgehend ein absolutes Halteverbot beschildert. Die südlichen Nebenflächen zwischen den Straßenbäumen sind für das Längsparken freigegeben. Es gibt ca. 21 Parkmöglichkeiten am nördlichen Fahrbahnrand und 18 Parkmöglichkeiten auf den südlichen Nebenflächen.

Im südlichen Sportplatzring ist das Längsparken nur am südlichen Fahrbahnrand abschnittsweise gestattet. Am nördlichen Fahrbahnrand ist ein Halteverbot beschildert.

Im Basselweg ist das Senkrechtparken auf den westlichen Nebenflächen zwischen den Straßenbäumen gestattet. Es sind im Bereich der Parkbeschilderung ca. 36 Parkmöglichkeiten vorhanden, bis zu 6 weitere Parkmöglichkeiten werden regelwidrig genutzt. Am östlichen Fahrbahnrand ist eingeschränktes Halteverbot (zwischen 7-9 Uhr sowie 16-19 Uhr) vorhanden. Im Bereich der Knotenpunkte, der südlichen Fahrbahnaufweitung sowie am westlichen Fahrbahnrand ist ein absolutes Halteverbot beschildert.

Die mit Grand befestigten Parkflächen auf den Nebenflächen wurden bereits stellenweise durch den ruhenden Verkehr stark in Mitleidenschaft gezogen (siehe Abbildung 12) und bedürfen einer Erneuerung.



Abbildung 12: Durch ruhenden Verkehr verursachte Schäden in d. Nebenflächen (nördl./westl. Sportplatzring)

Öffentlicher Verkehr

Das Plangebiet ist durch den öffentlichen Nahverkehr (ÖV) hauptsächlich über den Linienbusverkehr erschlossen. Am Knotenpunkt Kieler Straße/Stellinger Sportplatzring befindet sich die Haltestelle „Volksparkstraße“. Diese wird durch die Metrobuslinien 4 und 22 sowie die Linien 183, 283, 39 und die Nachtbuslinie 603 bedient. An der Koppelstraße (östlich des Sportplatzrings) liegt die Haltestelle Rathaus Stellingen mit den Buslinien 22, 281 und 39.

Die Linie 4 verläuft von der Kieler Straße in und aus Richtung Innenstadt und verbindet damit „Stellingen 62“ mit Eidelstedt und dem Stellinger Hof im Nordwesten sowie dem Hauptbahnhof im Süden über die Osterstraße, Grindelallee und den Jungfernstieg. Die Linie 22 befährt den südlichen Sportplatzring sowie die Volksparkstraße und verbindet das Plangebiet mit den Haltestellen der S-Bahn Stellingen (Arenen) und der U-Bahn Hagenbecks Tierpark jeweils in einer Fahrzeit von ca. 3 Minuten. Durch die Busanbindung an die S- und U-Bahn sind der Hauptbahnhof in ca. 20 bis 25 Minuten und der Bahnhof Altona in etwa 15 Minuten Fahrzeit vom Plangebiet aus zu erreichen.

Die Geschäftsbereiche der free-floating-Anbieter „DriveNow“ und „ca2go“ enden am Sportplatzring unmittelbar südlich des Plangebiets (DriveNow) bzw. gehen darüber hinaus (car2go).

Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser wird im Planungsgebiet über beidseitig am Fahrbahnrand angeordnete Trummen gesammelt und in Regenwassersiele abgeführt. Im westlichen und nördlichen Sportplatzring wurden 50x50 cm große Trummen verbaut, während im südlichen Sportplatzring 50x30 cm große Trummen und im Basselweg beide Formate vorhanden sind.

Mit Ausnahme der Basselwegs, beträgt das Längsgefälle in allen angrenzenden Straßen des Planungsgebietes mehr als 0,4 %. Pendelrinnen sind nicht vorhanden.

Öffentliche Beleuchtung

Das Planungsgebiet verfügt über eine öffentliche Beleuchtung in Form von Peitschenmasten mit Leuchtstoffröhren. Diese befinden sich beidseitig im südlichen Sportplatzring, in den südlichen und östlichen Nebenflächen des nördlichen und westlichen Sportplatzrings sowie in den östlichen Nebenflächen des Basselwegs. Die Lichtpunktabstände betragen ca. 30 m im südlichen Sportplatzring und variieren zwischen 50 m und 65 m in den anderen Straßen des Planungsgebietes.

Stadtgrün

Im Planungsgebiet sind in den Nebenflächen eine hohe Anzahl an Bäumen, hauptsächlich Linden, mit Stammumfängen von 45 cm bis 65 cm sowie Kronendurchmessern von ca. 12 m bis 16 m, vereinzelt bis zu 23 m, anzutreffen. Der Baumbestand ist gesund und erhaltenswürdig. 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)

Kampfmittel

Das Kampfmittelbelastungskataster wurde noch nicht abgefragt.

Leitungen

In den Nebenflächen des B-Planungsgebietes befinden sich Leitungen verschiedener Versorgungsunternehmen (u.a. Stromnetz Hamburg GmbH, Hamburg Netz, Deutsche Telekom AG, Kabel Deutschland GmbH, Dataport, Global Connect und wilhelm.tel GmbH). Zusätzlich sind unter der Fahrbahn und den

Nebenflächen Regen-, Schmutz- und Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung AöR (HSE) sowie Trinkwasserleitungen der Hamburger Wasserwerke GmbH (HWW) vorzufinden.

3 GEPLANTER ZUSTAND

3.1 Planungsansatz

Die geplante Bebauung im Rahmen des B-Planes Stellingen 62 erfordert die Herstellung zusätzlicher Straßen- und Platzflächen sowie den Umbau vorhandener Straßenräume im Rahmen der allgemeinen Erschließung des neuen Quartiers. Neben der Schaffung von Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Kfz- und Radverkehr sind die Belange des Fußverkehrs hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit und Barrierefreiheit bei der Neugestaltung der Straßenräume zu beachten. Aildem stehen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit der geplanten Maßnahme sowie der höchstmöglichen Erhalt der vorhandenen Straßenbäume gegenüber. Letzterem wird aufgrund des vorhandenen gesunden und hochwertigen Bestands eine hohe Priorität eingeräumt.

Der vorhandene Funktionsplan und daraus abgeleitete B-Plan-Entwurf wurde hinsichtlich der Querschnittsaufteilung, Straßengestaltung und Parkmöglichkeiten untersucht und überarbeitet.

3.2 Einzelheiten der Planung

Aufteilung und Abmessung vorhandener Straßenraumquerschnitte

Nördlicher und westlicher Sportplatzring

Der westliche Sportplatzring hat eine Straßenraumbreite von ca. 18,25 m mit ca. 4,0 m breiten westlichen Nebenflächen und einer ca. 6,00 m breiten Fahrbahn. Die östlichen Nebenflächen werden auf 8,20 m verbreitert. Das Längsparken wird durch Senkrechtparkstände zwischen den vorhandenen Straßenbäumen ersetzt. An die 5,10 m tiefen Parkstände schließt ein 3,10 m breiter Gehweg an. Das Parken am westlichen Fahrbahnrand entfällt, um den senkrechtparkenden Fahrzeugen auf den östlichen Nebenflächen das Ein- und Ausfahren und den Zweirichtungsverkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen.

Der nördliche Sportplatzring weist eine Straßenraumbreite von ca. 16,0 m auf. Die nördlichen, ca. 4,0 breiten Nebenflächen sowie die ca. 6,0 m breite Fahrbahn werden neu aufgeteilt. Die bisher vollständig auf der Straße parkenden Fahrzeuge werden zukünftig halbseitig auf den Nebenflächen parken. Dadurch verbleibt für den Gehweg eine Breite von ca. 3,0 m neben den parkenden Fahrzeugen. Die nutzbare Fahrbahnbreite erhöht sich auf 5,0 m, wodurch der Zweirichtungsverkehr für den Begegnungsfall Lkw-Pkw mit eingeschränktem Bewegungsspielraum ermöglicht wird. Die südlichen Ne-

benflächen sind mindestens 5,85 m breit und unterteilen sich in einen mindestens 2,10 m breiten Park- und 0,65 m breiten Sicherheitstrennstreifen sowie einen 3,10 m breiten Gehweg. Die Einzel- und Doppelparkstände sind regelmäßig durch Straßenbäume unterbrochen. Analog zum westlichen Sportplatzring werden der Parkstreifen und die Überhang-/Sicherheitstrennstreifen mit dem gleichen Material (Grand) hergestellt. Die vorhandene Straßenbeleuchtung befindet sich in den südlichen Nebenflächen.

Planstraße 1

Die neu herzustellende Planstraße 1 verfügt über eine Straßenraumbreite von 12,5 m und 13,0 m im Bereich der weichen Separation bzw. 13,0 m im östlichen Abschnitt. Im östlichen Bereich der Planstraße 1 erfolgt die Anlieferung des Baufeldes F (siehe Abbildung 1). Der Straßenraum unterteilt sich in eine 5,50 m breite Fahrbahn mit einem 2,65 m breiten Gehweg in den südlichen Nebenflächen. Die nördlichen Nebenflächen bestehen aus 2,10 m breiten Parkbuchten für jeweils 2 Fahrzeuge welche alle 2 Parkstände von Baumquartieren unterbrochen werden. Neben den Parkbuchten schließen ein 0,65 m breiter Sicherheitstrennstreifen und ein 2,10 m breiter Gehweg an.

Ungefähr auf Höhe der östlichen Feuerwehrezufahrt für das Baufeld D beginnt westlich die weiche Separation mit einer Fahrbahnbreite von 5,00 m. Die Abgrenzung erfolgt durch eine Aufpflasterung. Der südliche Gehweg hat weiterhin eine Breite von 2,65 m, die nördlichen Nebenflächen sind ebenfalls gleich breit. Aufgrund der weichen Separation werden die Hochborde vor den Parkständen nicht unterbrochen und durchgehend hergestellt. Als Abgrenzung zum Gehweg/Sicherheitstrennstreifen wird ein Tiefbord gesetzt. Daraus resultierte eine Parkstandsbreite von 2,15 m und eine 0,60 m breiter Sicherheitstrennstreifen zum nördlichen, 2,10 m breiten Gehweg.

Im Bereich der S-Kurve ist die Fahrbahn min. 5,50 m breit. Die Doppellängsparkstände sind erneut von Baumquartieren im regelmäßigen Baumraster von 16 m unterbrochen. Die Beleuchtung befindet sich in den südlichen Nebenflächen. Gemäß dem bisherigen Funktionsplan wird der südliche Gehweg um private Gehwegflächen ergänzt und weist somit eine größere tatsächliche Breite auf.

Planstraße 2

Die Planstraße 2 hat eine Straßenraumbreite von 17,25 m aufgeteilt in 4,15 m breite westliche Nebenflächen, eine 5,50 m breite Fahrbahn und 7,60 m breite östliche Nebenflächen. Die westlichen Nebenflächen bestehen aus einem Gehweg mit Baumquartieren im regelmäßigen Abstand. Die östlichen Nebenflächen bestehen aus einem 5,10 m breiten Grün-/Parkstreifen mit Senkrechtparkständen und einen 2,50 m breiten Gehweg. Die vorhandenen Straßenbäume werden erhalten und unterbrechen die

Parkstände in regelmäßigen Abständen. Gemäß dem bisherigen Funktionsplan wird der östliche Gehweg um private Gehwegflächen ergänzt und weist somit eine größere tatsächliche Breite auf.

Basselweg

Der Basselweg kann in zwei Abschnitte unterschieden werden. Im nördlichen Abschnitt werden die Parkflächen Instand gesetzt und sind 5,10 m lang zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens von 0,50 m zur Fahrbahn im Bereich südlich der Fahrbahnaufweitung. Der westlich anschließende Grünstreifen ist zwischen 1,75 m und 2,15 m breit und wurde zum Bestand zwischen 0,45 m und 0,55 m in westlicher Richtung verbreitert. Der anschließende Gehweg ist 3,10 m breit und liegt dementsprechend nun mindestens 0,75 m von den Bäumen entfernt.

Der südliche Abschnitt des Basselwegs hat eine Straßenbreite von ca. 19 m. Die östlichen Nebenflächen bleiben unverändert. Die Fahrbahn wird um ca. 0,6 m verbreitert um wieder 3 Fahrstreifen markieren zu können. Der östliche Fahrstreifen weist eine Breite von bis zu 3,75 m auf und verschmälert sich in nördlicher Richtung. Die südwärts führenden Fahrstreifen, bestehend aus einem kombinierten Geradeaus-/Linksabbiegestreifen mit 3,50 m Breite und einem separaten Rechtsabbiegestreifen von 3,00 m Breite.

Der Geradeaus-/Linksabbiegestreifen unterteilt sich in einen 1,25 m breiten Vorbeifahrtstreifen und eine Restfahrstreifenbreite von 2,25 m. Die Gesamtbreite der Straße wird an dieser Stelle durch die erhaltenswerten Bestandsbäume in den westlichen Nebenflächen bestimmt. Sofern ein späteres Wurzelgutachten Spielräume aufzeigt, ist eine Verbreiterung des Restfahrstreifens neben dem Vorbeifahrtstreifen auf bis zu 2,75 m empfehlenswert. Analog zum nördlichen Abschnitt wird der westliche Gehweg mit 3,10 m Breite um ca. 0,5 m nach Westen von den Bestandsbäumen abgerückt.

Bei den Baufeldern C und D sind umlaufend Eckabschrägungen mit 3 m Kantenlänge vorgesehen.

Fußverkehr und Barrierefreiheit

Die Gehwege werden in den an das Planungsgebiet angrenzenden Nebenflächen verbreitert und befestigt. Die erzielten Breiten entsprechen den Empfehlungen der aktuellen Richtlinien (RASt, EFA) und ermöglichen die Begegnung mobilitätseingeschränkter Personen gemäß den Anforderungen der PLAST 10.

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

Radverkehr

Der Radverkehr wird in den Planstraßen 1 und 2 im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die im Basselweg am Knotenpunkt Sportplatzring/Koppelweg vorhandenen, beidseitigen Schutzstreifen als auch die vorgezogene Haltelinie müssen durch die Anordnung des zusätzlichen Rechtsabblegestreifens angepasst werden. Der vom Knotenpunkt nach Norden wegführende, bisher nur 60 m lange Schutzstreifen im Basselweg entfällt aus Platzgründen.

Auf dem neuen Rechtsabblegestreifen werden Radfahrende im Mischverkehr geführt. Für den Radverkehr auf dem Geradeaus-/Linksabblegestreifen wird ein Schutz- bzw. Vorbeifahrstreifen mit der Mindestbreite von 1,25 m und einer Restfahrstreifenbreite von 2,25 m gemäß PLAST 9 bzw. ERA eingerichtet. Zusätzlich erhält der Streifen wieder eine vorgezogene Haltelinie für Radfahrende.

Ruhender Verkehr

In der Planstraßen 1 und 2 sind jeweils 18 bzw. 8 neue Längs- und Senkrechtparkstände vorgesehen. Für stationsgebundenes und free-floating Carsharing sind in der Privatstraße 6 Längsparkstände geplant.

Im Basselweg werden 27 vorhandene Senkrechtparkstände zwischen den Bäumen der westlichen Nebenflächen ertüchtigt.

Im westlichen Sportplatzring werden durch Erweiterung der Nebenflächen, anstelle der vorhandenen Längsparkstände, 17 Senkrechtparkstände hergestellt.

Im nördlichen Sportplatzring werden die 17, bisher auf den nördlichen Nebenflächen parkenden Fahrzeuge, künftig halbseltig auf der Straße parken. Der Gehwegbreite erhöht sich hierdurch um rund einen Meter. In den südlichen Nebenflächen werden 18 Parkstände nach der Ertüchtigung des Parkstreifens vorhanden sein. Aufgrund des dichten Baumabstandes sind diese teilweise geringfügig kürzer als Regelparkstände und hauptsächlich für 2 Kleinwagen vorgesehen.

Eine bauliche Befestigung der Parkstände im Basselweg und Sportplatzring ist aufgrund der vorhandenen Durchwurzelung durch die angrenzenden Bäume nicht möglich. Einzig die Behindertenparkstände sollten aus Gründen der Barrierefreiheit befestigt werden.

Im südlichen Sportplatzring sind in den nördlichen Nebenflächen keine Parkstände vorhanden, in den südlichen Nebenflächen ist ein hier nicht berücksichtigter Kfz-Parkstreifen vorhanden.

Von den 105 Parkständen werden 4 als barrierefreie Parkstände hergestellt. Von den 105 vorhandenen Parkständen werden 3 Parkstände bestehenden Wohneinheiten zugerechnet. Der geplante Parkstandsschlüssel im öffentlichen Raum für die angrenzenden Baufelder beträgt demnach 0,17 Parkstände je Wohneinheit. Für private Stellplätze sind in den Baufeldern C bis F Tiefgaragen vorgesehen.

Im Planungsgebiet sind weiterhin 116 öffentliche Fahrradabstellmöglichkeiten (2 je Bügel) sowie eine StadtRAD-Station mit 12 Fahrrädern geplant. Der größte Anteil mit 58 Fahrradabstellmöglichkeiten ist in der Planstraße 1 und den beiden angrenzenden Platzflächen vorgesehen. Von den 116 neuen Fahrradparkständen werden 2 Abstellmöglichkeiten bestehenden Wohneinheiten zugeschlagen. Der Parkstandsschlüssel für die angrenzenden Baufelder liegt bei 0,19 Fahrradparkständen je geplanter Wohneinheit.

Zufahrten

Im Planungsgebiet werden vier 5 m bis 6 m breite Tiefgaragenzufahrten zu den Baufeldern C, D, E und F hergestellt. Die Zufahrt zu Baufeld F in der Planstraße 1 dient zusätzlich der Anlieferung des Einzelhandels und ist in ihrer Breite und Dimensionierung für einen Sattelzug ausgelegt.

Baufeld B wird über eine neu herzustellende Zufahrt, westlich der bisherigen Zufahrt, vom nördlichen/westlichen Sportplatzring angebunden.

Zwei weitere Zufahrten werden durch die zwischen den Baufeldern C und D verlaufende und von Müllfahrzeugen regelmäßig befahrene Privatstraße im nördlichen Sportplatzring sowie in der Planstraße 1 erforderlich.

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. In den nördlichen Nebenflächen der Planstraße 1 werden für die Baufelder C und D zwei Feuerwehrezufahrten vorgesehen und mit Sperrpfosten gesichert.

Feuerwehranleiterbarkeit

Der nach HBauO erforderliche zweite Rettungsweg soll für die Gebäude im Planungsbereich gegebenenfalls durch Rettungsgeräte der Feuerwehr hergestellt werden. Ausgenommen hiervon sind Hochhäuser gemäß HBauO (Fußboden des obersten Geschosses höher als 22,00 m über Gelände). Hier muss der zweite Rettungsweg baulich vorhanden sein, weshalb die Anleiterbarkeit in der Straßenplanung nicht berücksichtigt wird.

In der Planstraße 1 sind Feuerwehraufstellflächen für die südlichen Gebäude der Baufelder C, D und F vorgesehen. Der Abstand zum Gebäude beträgt mit öffentlichen und privaten Nebenflächen bis zu 9 m, die Brüstungshöhe des obersten Stockwerks darf dementsprechend 18 m nicht überschreiten. Die übrigen Gebäude der Baufelder C und D sowie Baufeld B werden über Feuerwehrezufahrten von Innen erschlossen.

Eine Anleiterbarkeit des Baufeldes E von der Planstraße 2 ist im derzeitigen Querschnitt bei Erhalt der vorhandenen Bäume nicht möglich und derzeit auch nicht vorgesehen. Der zweite Rettungsweg muss mittels baulicher Maßnahmen sichergestellt werden. Der Gebäudelegel am südlichen Sportplatzring in Baufeld F verfügt über Sicherheitstreppehäuser und benötigt keinen externen zweiten Rettungsweg.

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Personennahverkehr ist von der Baumaßnahme nicht direkt betroffen. Im Zuge der Umplanung und Verbreiterung des südlichen Sportplatzring wird eine Verlagerung bzw. Ergänzung der Haltestelle „Rathaus Stellingen“ auf dem südlichen Sportplatzring westlich des Basselwegs in Erwägung gezogen.

Entwässerung

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 Spelchersiel dient. Die Entwässerung der Planstraße 1 erfolgt einseitig über Trummen am Fahrbahnrand.

Im nördlichen und westlichen Sportplatzring wird durch die Erweiterung der südlichen Nebenflächen und der im Bestand bereits sehr großen Trummenabstände von ca. 65 m eine „Verdichtung“ durch Herstellung von ca. 5 neuen Trummen notwendig. Die Entwässerung erfolgt über das bereits vorhandene Regenwassersiel.

Im Zuge der grundhaften Fahrbahnerneuerung und Verschiebung des östlichen Fahrbahnrandes werden in der Planstraße 2 ca. 4 neue Trummen notwendig. Die Entwässerung erfolgt über die Regenwassersiele im westlichen und südlichen Sportplatzring.

Öffentliche Beleuchtung

Im Bereich der Planstraße 1 ist die Herstellung einer öffentlichen Beleuchtung in den südlichen Nebenflächen mit einem Leuchtpunktabstand von ca. 32 m vorgesehen. Im Bereich der Einmündung Dörpkamp/westlicher Sportplatzring/Planstraße 2 muss ein bestehender Beleuchtungsmast umgesetzt werden. In den übrigen Straßen des Planungsgebietes ist eine Anpassung der öffentlichen Beleuchtung derzeit nicht vorgesehen.

Leitungen

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

Stadtgrün

Die vorhandenen Straßenbäume werden weitestgehend beibehalten. Im Bereich der zukünftigen Einmündung Planstraße 1/Basselweg entfallen im Rahmen des Straßenbaus voraussichtlich 4 Laubbäume. Für die Gehwegüberfahrten beider Tiefgaragen sowie den Anschluss der Privatstraße an den nördlichen Sportplatzring müssen 5 Laubbäume entfallen. Am neuen Knotenpunkt Dörpkamp/Sportplatzring/Planstraße 1/Planstraße 2 entfallen 1-2 Laubbäume. An der geplanten Zufahrt zum Baufeld B müssen 1-2 Laubbäume gefällt werden.

4 UMSETZUNG DER PLANUNG

4.1 Kosten

Die Bruttobaukosten für die öffentlichen Verkehrsflächen (ohne öffentliche Plätze) betragen gemäß der Kostenschätzung vom 02.02.2016 ca. 1,23 Mio. €.

4.2 Entwurfs- und Baudienststelle

Planungs-, Entwurfs- und Baudienststelle ist das Bezirksamt Hamburg-Elmsbüttel, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

4.3 Realisierungstermin

Der geplante Beginn der Straßenbaumaßnahme in Form einer 1. Baustufe ist im Zuge der Baufelderschließung am südlichen Sportplatzring für Ende 2017/Anfang 2018 vorgesehen.

5 SONSTIGES

Es wurde im Vorwege bereits Vorabstimmungen und Einvernehmen mit Trägern öffentlicher Belange u. a. PK 27, VD 52, E/MR 2, E/SL hergestellt.