

Baumaßnahme: Markt- und Eventfläche
RISE Steilshoop

Bau-/ Teilbaumaßnahme: Umgestaltung der Straßen Schreyerring, Fehlinghöhe,
der Mittelachse Ost und Mittelachse West (Anschluss Gropiusring)

ERLÄUTERUNGSBERICHT

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	2
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	2
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme	4
1.3	Bedarfsträger und Realisierungsträger	5
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	5
1.5	Angaben zu weiteren Vereinbarungen	5
2	Planungsrechtliche Grundlagen	5
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage	6
3.1	Beschreibung des Bestandes	6
3.2	Beschreibung der Planung	9
3.3	Rahmenbedingungen	15
3.4	Variantenuntersuchung	16
3.5	Wirtschaftlichkeit	16
4	Umweltbelange	16
4.1	Auswirkungen aus Immissionen	16
4.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	16
4.3	Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld	16
4.4	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	17
4.5	Umweltverträglichkeit	17
4.6	Anlagevermögen	17
5	Grunderwerb	17
6	Anmerkungen zur Finanzierung	17
6.1	Finanzierung	17
7	Sonstiges	17

1 Allgemeines

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

Im Zuge des "Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung" (RISE) soll der Stadtteil *Steilshoop* umgestaltet werden. Die Schwerpunkte liegen bei der Umgestaltung des zentralen Bereiches um das Einkaufszentrum (EKZ) sowie der Mittelachse des *Gropiusringes*.

Die Schließung der *Fehlinghöhe* für den motorisierten Verkehr und die Umgestaltung des Straßenraumes im nördlichen *Schreyerring* wirken geschwindigkeitsdämpfend und werden die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich erhöhen. Dabei entsteht an der Nordseite des *Schreyerrings* mit einer Markt- und Eventfläche ein neuer, attraktiver Quartiersmittelpunkt. Er wird Raum für vielfältige öffentliche und nachbarschaftliche Nutzungen bieten.

Die nachstehende Abbildung zeigt die Lage des Quartiers:

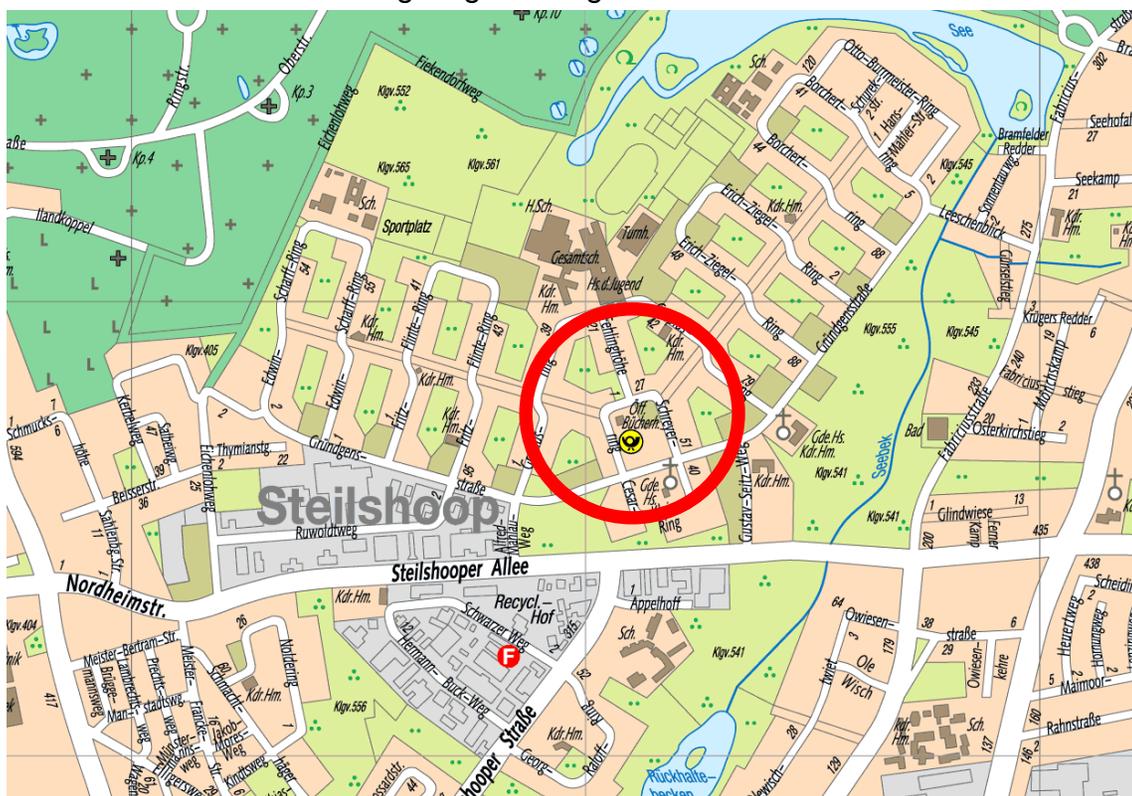


Abbildung 1: Lage des Quartiers im Hamburger Straßennetz 1

¹ Freie und Hansestadt Hamburg. Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung. Stadtkarte von Hamburg. 6. Auflage, 2008.

Gegenstand der vorliegenden Unterlage ist die Planung im *Schreyerring*, der *Mittelachsen Ost* bis kurz hinter dem *Gropiusring* und der *Mittelachse West* bis ebenfalls kurz hinter dem *Gropiusring*. Diese Planung basiert auf Grundlage der Vereinbarung zwischen der Initiative „Kahlschlag stoppen“ und der politischen Vertretern. Die Maßgabe hierbei ist die Reduzierung der Baumfällungen. Eine erneute Prüfung durch die Technische Aufsicht ist aufgrund von geringfügigen planerischen Änderungen nicht vorgesehen.

Mit der planerischen Bearbeitung der Verkehrs- und Freianlagen sind die Ingenieurbüros TOPOTEK 1 Landschaftsarchitekten sowie ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung betraut

Die Umbaumaßnahme in der *Fehlinghöhe* sowie Möblierung, und das Orientierungssystem, sowie das Liefern und Aufstellen der Beleuchtungsmaste sind nicht Gegenstand dieser Ausführungsunterlage. Dies wird durch das HID (Housing Improvement Districts), bzw. durch den LSBG (Beleuchtung) parallel zur vorliegenden Maßnahme finanziert und umgesetzt.

Der *Schreyerring* liegt im Bezirksamtsbereich Hamburg-Wandsbek, Ortsamtsbereich *Bramfeld*, Stadtteil *Steilshoop*. Das Straßennetz des Stadtteils wird von der *Steilshooper Allee* geprägt, die als Hauptverkehrsstraße südlich des *Steilshooper Zentrums* verläuft. Die *Gründgensstraße* ist die am nächsten zum Stadtteilzentrum gelegene Sammelstraße. Abgehend von der *Gründgensstraße* verlaufen die Anliegerstraßen *Schreyerring* und *Gropiusring*. Der *Schreyerring* dient zudem zur Erschließung des Einkaufszentrums.

Die nachstehende Abbildung zeigt die Teilgebiete im Planungsgebiet:

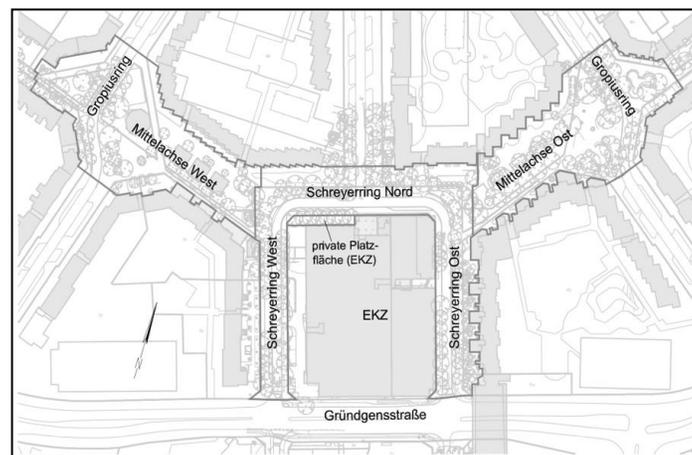


Abbildung 1: Übersicht Teilgebiete

Der *Schreyerring* ist ca. 400 m lang und verläuft zum größten Teil als Einbahnstraße in Ost-West-Richtung um das EKZ *Steilshoop*. Die Zufahrt erfolgt im Süden über die

Einmündung *Gründgensstraße/ Schreyerring Ost* und im Norden über die Straße *Fehlinghöhe*. Die Fahrbahn *Schreyerring Ost*, zwischen der Einmündung *Gründgensstraße* und der Zufahrt zum ALDI-Parkhaus, ist auf ca. 80 m für den Zweirichtungsverkehr ausgewiesen. Dieses Verkehrsprinzip bleibt auch nach der Umgestaltung beibehalten. Der Kfz-Verkehr aus der nördlich gelegenen Straße *Fehlinghöhe* kann den *Schreyerring* nur über die Einmündung *Gründgensstraße/ Schreyerring West* verlassen.

Zwischen EKZ und dem nördlichen *Schreyerring* befinden sich auf privatem Grund eine Platzfläche sowie ein schmaler Streifen, die zeitgleich zu dieser Maßnahme umgestaltet werden.

Der nördliche Teil des *Schreyerrings* schließt im Osten und im Westen an die Fußgängerbereiche (Mittelachsen) an, die den *Schreyerring* mit dem *Gropiusring* fußläufig verbinden. Diese sind als eigenständige Fuß- und Radwegeverbindungen ausgebildet.

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

Der *Schreyerring* sowie die angrenzenden *Mittelachsen* sind bedeutsame Orte in *Steilshoop*. Mittelpunkt der Siedlung bildet das EKZ mit weiteren Laden- und Büroflächen am *Schreyerring* sowie die Ev. Kirchengemeinde, der Wochenmarkt und das Bildungszentrum mit sozialen und kulturellen Einrichtungen. Die in den Jahren 1969 bis 1975 errichtete Großsiedlung *Steilshoop* galt nach ihrer Entstehung bundesweit als eine der bekanntesten Beispiele für den Nachkriegswohnungsbau. Doch bereits Mitte der 1980er Jahre verließen wirtschaftlich aufsteigende Familien das Quartier, so dass zunehmend Vermietungsprobleme auftraten. Dadurch hat das Quartier im Laufe der Jahre seit Entstehung an Attraktivität verloren.

Der Hamburger Senat veranlasste daher Untersuchungen für städtebauliche Nachbesserungen. In der Folge wurde *Steilshoop* als Sanierungsgebiet ausgewiesen. Städtebauliche und infrastrukturelle Mängel konnten dadurch gemindert werden. Die große Ballung von Menschen, viele mit niedrigem bis mittlerem Einkommen, in dicht bebauten Wohnblocks, erforderte einen besonderen Förderungsbedarf. Zugleich standen die Großsiedlungen in öffentlicher Medienkritik. Dieses schlechte Image belastet den Stadtteil noch immer.

Im Juli 2007 beschloss der Senat, *Steilshoop* als Entwicklungsgebiet in das Hamburger Programm „Aktive Stadtteilentwicklung“ aufzunehmen. Seit 2009 fördert das "Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung" (RISE) die Gebietsentwicklung in *Steilshoop*. Kernstück der Gebietsentwicklung ist die nachhaltige Verbesserung von *Steilshoop* als Wohn- und Nahversorgungsstandort.

Durch die baulichen Veränderungen der Verkehrsverhältnisse- insbesondere für den

nördlichen *Schreyerring* – wird das Zentrum von *Steilshoop* erkennbar hervorgehoben. Mit einer einheitlichen Möblierung und Pflasterung soll eine Qualität erreicht werden, die nicht nur zum Queren, sondern auch zum Verweilen anregt. Es soll eine Initialzündung sein, die weitere Entwicklungen, wie z.B. die Entstehung eines Marktplatzes, hervorruft. Zudem wird die Aufenthaltsqualität durch die Schaffung einer platzartigen Fläche deutlich erhöht.

1.3 Bedarfsträger und Realisierungsträger

Bedarfsträger sowie Realisierungsträger ist das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien

Die Maßnahme wurde im Regionalausschuss Bramfeld am 03.04.2014 vorgestellt. Am 10.04.2014 hat sich mit der Maßnahme die Bezirksversammlung befasst. Als Fazit der Gremienbeteiligung ist festzuhalten, dass (nach ablehnenden Haltung des Regionalausschusses) die Einrichtung eines Wochenmarktes verfolgt werden muss.

1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen

Der Aus-, bzw. Umbau der privaten Flächen wird auf Grundlage der noch abzuschließenden öffentlich rechtlichen Verträge (ÖRV) durch den Realisierungsträger erfolgen.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Die planungsrechtliche Grundlage bildet der B-Plan Steilshoop 5, Blatt 1 und 4 (08.07.1969).

Die Bereitstellung der notwendigen Flächen für die Anpassung der privaten Nebenflächen wurde zwischen den Grundeigentümern und dem Bezirksamt Wandsbek geklärt und entsprechende öffentlich-rechtlichen Verträge geschlossen. Ein öffentlich-rechtlicher Vertrag mit einem Grundeigentümer wird z.Z. vorbereitet.

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Beschreibung des Bestandes

3.1.1 Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung im *Schreyerring Ost* beträgt gemäß Verkehrszählung am 08.11.2012² im Querschnitt 683 Kfz/Tag mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 1,8%, im *Schreyerring West* beträgt die Verkehrsbelastung gemäß Verkehrszählung am 08.11.2012³ im Querschnitt 1450 Kfz/Tag mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 2,1 %.

3.1.2 ÖPNV

Im *Schreyerring* und der *Fehlinghöhe* sind keine Anlagen des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorhanden.

In der *Gründgensstraße* verkehren die Metrobuslinien 7 und 26 sowie die Buslinien 118 und 617. Vor dem EKZ *Steilshoop* befindet sich die Bushaltestelle *César-Klein-Ring*.

3.1.3 Fuß- und Radverkehr

Schreyerring

Der öffentliche Straßenraum im *Schreyerring* verfügt über eine Breite von ca. 20,0 m. Die Asphaltfahrbahn ist ca. 7,0 m breit. Neben dem Parken am Fahrbahnrand wird die Fahrbahn durch Schräg- und Längsparker in Buchten eingefasst. Die Schrägparkstände sind durch Bauminselfen unterbrochen. Beidseitig angrenzend sind Gehwege von ca. 2,5 – 3,0 m Breite vorhanden. Im *Schreyerring Ost* schließt zusätzlich an den öffentlichen Straßenraum bis zu den Fassaden eine private Gehwegfläche von ca. 5,0 bis ca. 12,0 m Breite an. In diesen privaten Gehwegflächen sind erhöhte Grünflächen angeordnet, die von niedrigen Natursteinmauern eingefasst sind. Die Parkstände sind mit Wabensteinen und die Gehwege mit Platten befestigt. Die private befestigte Platzfläche am nördlichen *Schreyerring* vor dem EKZ verfügt über eine Breite von ca. 6,5 m.

Im *Schreyerring* befinden sich mehrere Querungshilfen für Fußgänger (im Verlauf der Mittelachsen sowie östlich der *Fehlinghöhe*). In den Einmündungsbereichen an die *Gründgensstraße* queren die Fußgänger an den Lichtsignalanlagen.

Der *Schreyerring* ist als Zone „Tempo 30“ ausgeschildert. Der Radverkehr im *Schreyerring* findet im Mischverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn statt.

² Verkehrsuntersuchung Einkaufszentrum Steilshoop – ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg August 2011

³ Verkehrsuntersuchung Einkaufszentrum Steilshoop – ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg August 2011

Fehlinghöhe

Die *Fehlinghöhe* verläuft in Nord-Südrichtung und schließt im Süden an den nördlichen *Schreyerring* an. Der öffentliche Straßenraum ist ca. 28,0 m breit. Die ca. 7,0 m breite bituminöse Fahrbahn ist mit Betonbordsteinen eingefasst. Beidseitig sind Parkstände in Schräg- und Längsaufstellung vorhanden. Die Parkstände sind durch Bauminseln unterbrochen. Die beidseitig angrenzenden Gehwege sind mit Platten befestigt und verfügen über eine Breite von ca. 3,0 - 4,0 m.

Die *Fehlinghöhe* ist als Zone „Tempo 30“ ausgeschildert.

Der Radverkehr in der *Fehlinghöhe* findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

3.1.4 Barrierefreiheit

Im Bestand befinden sich keine Einrichtungen für die Führung von Blinden und Sehbehinderten.

3.1.5 MIV

Schreyerring

Der öffentliche Straßenraum im *Schreyerring* verfügt über eine Breite von ca. 20,0 m. Die Asphaltfahrbahn ist ca. 7,0 m breit. Neben dem Parken am Fahrbahnrand wird die Fahrbahn durch Schräg- und Längsparker in Buchten eingefasst. Die Schrägparkstände sind durch Bauminseln unterbrochen. Beidseitig angrenzend sind Gehwege von ca. 2,5 – 3,0 m Breite vorhanden. Im *Schreyerring Ost* schließt zusätzlich an den öffentlichen Straßenraum bis zu den Fassaden eine private Gehwegfläche von ca. 5,0 bis ca. 12,0 m Breite an. In diesen privaten Gehwegflächen sind erhöhte Grünflächen angeordnet, die von niedrigen Natursteinmauern eingefasst sind. Die Parkstände sind mit Wabensteinen und die Gehwege mit Platten befestigt. Die private befestigte Platzfläche am nördlichen *Schreyerring* vor dem EKZ verfügt über eine Breite von ca. 6,5 m. Im *Schreyerring* befinden sich mehrere Querungshilfen für Fußgänger (im Verlauf der Mittelachsen sowie östlich der *Fehlinghöhe*). In den Einmündungsbereichen an die *Gründungsstraße* queren die Fußgänger an den Lichtsignalanlagen.

Der *Schreyerring* ist als Zone „Tempo 30“ ausgeschildert.

Der Radverkehr im *Schreyerring* findet im Mischverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn statt.

Fehlinghöhe

Die *Fehlinghöhe* verläuft in Nord-Südrichtung und schließt im Süden an den nördlichen *Schreyerring* an. Der öffentliche Straßenraum ist ca. 28,0 m breit. Die ca. 7,0 m breite bituminöse Fahrbahn ist mit Betonbordsteinen eingefasst. Beidseitig sind Parkstände in Schräg- und Längsaufstellung vorhanden. Die Parkstände sind durch Bauminseln unterbrochen. Die beidseitig angrenzenden Gehwege sind mit Platten befestigt und verfügen über eine Breite von ca. 3,0 - 4,0 m.

Die *Fehlinghöhe* ist als Zone „Tempo 30“ ausgeschildert.

Der Radverkehr in der *Fehlinghöhe* findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

3.1.6 Lichtsignalanlagen

Die Einmündungsbereiche *Gründgensstraße/ Schreyerring* sind mit Lichtsignalanlagen ausgestattet.

Die *Fehlinghöhe* mündet ohne Signalisierung in den nördlichen *Schreyerring* ein. Im Einmündungsbereich gilt die Verkehrsregelung rechts vor links.

3.1.7 Öffentliche Beleuchtung

Im *Schreyerring* und in der *Fehlinghöhe* ist eine öffentliche Beleuchtung in Form von Peitschenmasten vorzufinden. Diese stehen in einem Abstand von ca. 60,0 m zueinander auf der Seite der Wohngebäuden. Die Mittelachsen des *Gropiusringes* verfügen über eine öffentliche Beleuchtung. In regelmäßigen Abständen von ca. 25,0-30,0 m befinden sich östlich und westlich unterschiedliche Mastleuchten.

3.1.8 Straßenbegleitgrün

Innerhalb des gesamten Planungsbereich sind zahlreiche Bestandsbäume vorzufinden.

3.1.9 Ruhender Verkehr

Im *Schreyerring* sind 97 legale Parkstände, im Planungsbereich der *Fehlinghöhe* 13 Parkstände vorzufinden. Eine Bewirtschaftung der vorhandenen Parkstände wird nicht betrieben und ist auch nach der Umplanung nicht vorgesehen.

3.1.10 Entwässerung

Das anfallende Regenwasser wird im gesamten Planungsgebiet über Trummen gesammelt und ins Siel eingeleitet

3.1.11 Ausstattung

Für den Radverkehr stehen im Planungsbereich vorwiegend auf privaten Flächen Abstellmöglichkeiten zur Verfügung.

3.1.12 Versorgungsleitungen

Im *Schreyerring*, der *Fehlinghöhe* sowie der Mittelachsen des *Gropiusringes* befinden sich Leitungen verschiedener Versorgungsunternehmen.

In der Fahrbahn des *Schreyerrings* und der *Fehlinghöhe* sowie im Verlauf der Mittelachsen des *Gropiusringes* sind Schmutz- und Regenwassersiele vorzufinden.

3.1.13 Bahnanlagen

Im Planungsbereich sind keine Gleis- und Schienenanlagen vorhanden.

3.2 Beschreibung der Planung

Durch die Umgestaltung des *Schreyerrings*, der *Fehlinghöhe* und der Mittelachsen wird der Stadtteil zusammen wachsen. Das primäre Ziel ist einen Straßenraum zu entwickeln, der die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und eine hohe Aufenthaltsqualität bietet. Im Schnittpunkt der Wegeachsen von Kfz-Verkehr, Fußgängern und Radfahrern entsteht ein neuer öffentlicher Platz mit gehobener Qualität und Wahrnehmbarkeit. Er wird erkennbar die zentrale Stelle des Stadtteils *Steilshoop* werden.

Schreyerring und Fehlinghöhe

Im nördlichen *Schreyerring* wird die „weiche Separation“, d.h. die Trennung zwischen Fahrbahn und Nebenfläche mit nur 4 cm Auftritt der Bordkante die Barrieren für querende Fußgänger abbauen und ein Beitrag zur Geschwindigkeitsreduzierung sein. Die Durchfahrt durch die *Fehlinghöhe* wird für den KFZ-Verkehr mit Ausnahmen für Müll- und Feuerwehrfahrzeuge unterbunden. Der Einmündungsbereich zur *Fehlinghöhe/ Schreyerring Nord* wird zurück gebaut und durch eine Wendeanlage ersetzt.

Im *Schreyerring Nord* wird die Fahrbahn nach Süden verlagert und das Parken auf die südliche Fahrbahnseite beschränkt, um dadurch Platz für die geplante Markt- und Eventfläche zu schaffen. In den südlichen Nebenflächen des nördlichen *Schreyerrings* befinden sich zwischen Gehweg und EKZ auf privatem Grund eine ca. 6,5 m breite Platzfläche sowie ein ca. 0,7 m breiter befestigter Streifen, die im Rahmen dieser Maßnahme umgestaltet werden. Auf der privaten Platzfläche vor dem EKZ bleiben die Platanen bis auf ein Baum erhalten. Die Fläche um die Bäume wird als ein Streifen mit wassergebundener Wegedecke ausgebildet. Auf der übrigen Fläche werden die Betonplatten mit den Klinkerpflasterstreifen analog dem Bestand erneuert. Das Parken entlang der Fahrbahn in den östlichen und westlichen *Schreyerring* wird beibehalten. Eine Neuordnung der Parkstände erfolgt in Längs- und Senkrechtaufstellung. Die vorhandenen Fußgängerüberführungen bleiben als Querungsstellen erhalten. Es werden zusätzlich weitere Querungsstellen, etwa mittig von *Schreyerring Ost, West* und *Nord*, ergänzt.

Mittelachsen (Gropiusring)

In den Mittelachsen bleibt die Grundstruktur unverändert. Der Baumbestand in den Mittelachsen bleibt im wesentlichen erhalten. Lediglich im Eingangsbereich zur Mittelachse Ost wird der sehr dichte Bewuchs ausgelichtet, wodurch mehr Transparenz und neue Sichtbeziehungen geschaffen werden. Durch die Umgestaltung soll eine Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität erreicht werden.

Für den Radverkehr werden im *Schreyerring* keine eigenen Wege ausgewiesen. Er findet unverändert im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Im Rahmen der „Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogrammes“ durch den Landesbetrieb, Straßen, Brücken und Gewässer - Projektteam Busbeschleunigung, GF/PB (LSBG S3) wird der Radweg im Verlauf der *Gründungsstraße* zurückgebaut. Entlang der *Gründungsstraße* ist ein Schutzstreifen für den Radverkehr geplant. Im *Schreyerring* gilt unverändert als Zone „Tempo 30“.

3.2.1 ÖPNV

Anlagen des ÖPNV sind von dieser Planung nicht betroffen.

3.2.2 Fuß- und Radverkehr

Schreyerring

Zum Schutz des bestehenden Baumbestandes bzw. des Wurzelraums werden die Nebenflächen im Bereich der Bäume mit einer begehbaren wassergebundenen Schicht hergestellt. Hieran angrenzend steht dem Fußgänger entlang des Einkaufszentrums im östlichen und westlichen *Schreyerring* auf Grund des Baumbestandes ein nur 1,8 m und im nördlichen *Schreyerring* ein 2,35 m breiter Gehweg auf öffentlichem Grund zur Verfügung. Der angrenzende ca. 0,7 m schmale Streifen sowie die ca. 6,5 m breite befestigte Platzfläche vor dem EKZ auf privaten Grund, steht dem Fußgänger zusätzlich zur Verfügung.

Auf der gegenüberliegenden Seite erhält der westliche *Schreyerring* einen 1,8 m und der nördliche *Schreyerring* einen 11,0 m breiten Gehweg auf öffentlichen Grund. Im östlichen *Schreyerring* verbleibt durch die Neugestaltung ein nur 0,6 m breiter befestigter Gehweg auf öffentlichem Grund. Der Fußgänger wird auf durchgehender Länge vorwiegend auf privaten Nebenflächen geführt. Dafür steht dem Fußgänger ein mindestens 4,2 m breiter Gehweg zur Verfügung. Die kleinteiligen Grünflächen vor den Hauseingängen werden rückgebaut, um mehr Freiraum zu schaffen.

Die vorhandenen sowie die geplanten Querungsmöglichkeiten im *Schreyerring* werden niveaugleich und barrierefrei ausgestattet.

Der Radverkehr findet unverändert im Mischverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn statt.

Fehlinghöhe

Beidseitig angrenzend zur Wendeanlage und den Parkständen stehen dem Fußgänger weiterhin Gehwege zur Verfügung. Der angrenzende östliche Gehweg soll weiterhin als Durchfahrt für ein Feuerwehruzufahrzeug ausgelegt werden und erhält eine Breite von 3,0 m. Der westliche Gehweg steht eine Breite von 2,0 m zur Verfügung.

Der Radverkehr findet unverändert im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

Mittelachsen (Gropiusring)

Die Mittelachsen des *Gropiusringes* sind als „grüne“ Fußgängerpromenaden ausgebildet. In einer Breite von ca. 5,0 – ca. 40,0 m variieren die Wege und

Platzflächen zwischen den Wohngebäuden entlang der Mittelachsen. Im Bereich des Gropiusringes öffnen sich die Fußgängerbereiche beidseitig zu einer platzartigen Fläche von ca. 40,0 m auf ca. 85,0 m aus. Grünflächen und Baumpflanzungen gliedern die befestigten Fußgängerbereiche.

Innerhalb der Mittelachse West verlaufen beidseitig entlang den Fassaden befestigte Gehwege in einer Breite von ca. 4,5 bis ca. 5,0 m. Der Zugang zur tieferliegenden Platzfläche vom Schreyerring aus bleibt im Bestand erhalten. Die bestehenden Grünflächen werden ausgelichtet, die Bäume bleiben erhalten.

Der Zugang vom Schreyerring in die Mittelachse Ost wird durch Entfernung bestehender Grünflächen platzartig aufgeweitet. Im weiteren Verlauf bleiben die bestehenden Grünflächen und Bäume sowie die Wegebreite von 7m erhalten. Im Übergang zum *Gropiusring* teilt sich dieser Weg fächerartig auf.

3.2.3 Barrierefreiheit

Im gesamten Planungsgebiet werden die Querungsstellen mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Die Entwurfs Elemente wurden in Anlehnung an die Vorgaben der Planungshinweise für Stadtstraßen, Teil 10 Barrierefreie Verkehrsanlagen (PLAST 10) berücksichtigt.

Der Anschluss des nördlichen *Schreyerrings* zur westlichen Mittelachse (Fußgängerbereich) erfolgt, wie im Bestand vorhanden, über eine Rampe und einzelne Stufenanlagen. Lediglich eine seitlich liegende Stufenanlage wird in eine Rampe umgewandelt, um hier einen behindertengerechten Zugang zu ermöglichen.

Auch die Hauseingänge (Nr. 43, 45 und 47) in den privaten Flächen des östlichen *Schreyerrings* werden barrierefrei umgestaltet. Lediglich für die Eingänge zu den Häusern Nr. 49 und 51 können aufgrund der bereits vorhandenen Höhensituation nicht berücksichtigt werden.

3.2.4 MIV

Schreyerring

Die Grundstruktur des Straßenraums sowie die straßenraumprägende Allee bleiben im östlichen und westlichen *Schreyerring* erhalten. In diesen Abschnitten sind Parkstreifen für Senkrechtaufstellung (2-5 Parkstände) und das Parken am Fahrbahnrand vorgesehen. Um ein sicheres Ein- und Ausparken zu gewährleisten, erhält die Fahrbahn eine Breite von 7,5 m. Die Senkrechtparkstände sind 4,35 m tief, die Längsparkstände 2,0 m breit. Der asphaltierte *Schreyerring* erhält für diese Bereiche im Zuge der Baumaßnahme eine Deckensanierung.

Im nördlichen *Schreyerring* erhält die Fahrbahn eine „wahrnehmbare“ Breite von 6,0 m und wird mit weicher Separation (3 cm Bordkante) gestaltet. Vor dem Einkaufszentrum wird die Fahrbahn auf eine Breite von 4,0 m eingeengt, um zusätzlichen Parkraum (Längsparkplätze) zu schaffen.

Die Anlieferung des EKZ erfolgt im westlichen *Schreyerring*. Sowohl die Einmündungen sowie die Kurvenfahrten (Eckausbildungen) im *Schreyerring* wurden daher für die Befahrung mit einem Sattelzug berücksichtigt. Am Fahrbahnrand werden die Parkstände so angeordnet, dass an den Grundstücksausfahrten ausreichend Sicht besteht.

Der nördliche *Schreyerring* erhält eine Beschilderung für ein eingeschränktes Halteverbot in einer Zone. Das Halten ist ausschließlich nur in den gekennzeichneten Bereichen erlaubt.

Im *Schreyerring* wurden die vorhandenen Feuerwehzufahrten berücksichtigt. Vor dem Haupteingang des EKZ befindet sich eine Feuerwehraufstellfläche.

Fehlinghöhe

Im Rahmen der Umgestaltung in der *Fehlinghöhe* durch das HID wird eine Wendeanlage in einem Durchmesser von 16,0 m hergestellt, die für das Wenden von kleinen LKW ausgelegt ist. Um das Falschparken zu verhindern werden angrenzend an die Rundung Längsparkstände in einer Breite von 2,5 m eingerichtet. Durch die geplante Wendeanlage in der Straße *Fehlinghöhe* wird die Durchfahrt zum *Schreyerring* für den Kfz-Verkehr mit Ausnahmen für Müll- und Feuerwehrfahrzeuge unterbunden. Für diese werden im Bereich der Durchfahrt kippbare Absperrelemente eingeplant.

Mittelachsen (Gropiusring)

In den Mittelachsen des *Gropiusringes* findet kein MIV statt.

3.2.5 Lichtsignalanlagen

In der *Gründgensstraße* wurden im Rahmen der „Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogrammes“ durch den LSBG S3 (Projektteam Busbeschleunigung, GF/PB) die beiden Lichtsignalanlagen in den Einmündungsbereichen zum *Schreyerring* entfernt. Der Umbau wurde 2014/2015 realisiert.

Die Einmündungsbereiche *Gründgensstraße/ Schreyerring* wurden aufgrund der neuen Trassenführung und Fahrstreifenbreite des *Schreyerrings* angepasst. Die Bemessung der Einmündungen ist für das Befahren mit einem Sattelzug ausgelegt.

3.2.6 Öffentliche Beleuchtung

Die genauen Standorte und die Art der Ausführung wurden mit dem Landesbetrieb, Straßen, Brücken und Gewässer - Fachbereich öffentliche Beleuchtung (LSBG-S4) abgestimmt und festgelegt. In den Mittelachsen wird die öffentliche Beleuchtung teilweise ergänzt. Der LSBG-S4 plant eine Grundinstandsetzung für den östlichen und westlichen *Schreyerring*, da die Beleuchtungsanlagen allesamt abgängig und überaltert sind. Dabei wird die abgängige öffentliche Beleuchtung nach neuestem Stand der Technik ersetzt.

Aus gestalterischer Sicht und Umplanung der Verkehrsflächen des nördlichen *Schreyerringes* werden die alten Lichtmaststandorte aufgehoben. Für die zukünftig multifunktionale Nutzung der Markt- und Eventfläche werden Lichtmaste mit Scheinwerfertechnologie dezentral in einem Abstand von ca. 42 m aufgestellt. Im *Schreyerring Ost* und *Schreyerring West* wird der standardmäßige Leuchtentyp ersetzt und durch zusätzliche Lichtmaststandorte in einem Abstand von ca. 20 – 30m verdichtet. Zusätzlich werden die Lichtpunkthöhen aufgrund der stark ausgeprägten Baumkronen reduziert.

3.2.7 Straßenbegleitgrün

Im Rahmen der Maßnahme werden rund um den *Schreyerring* und der Marktfläche insgesamt 31 Bestandsbäume auf öffentlichem Grund gefällt. Als Ersatz für die zu fällenden Bäume sind derzeit insgesamt 6 Neupflanzungen auf öffentlichem Grund eingeplant.

Auf privatem Grund entfallen im östlichem *Schreyerring* 23 sowie im nördlichen *Schreyerring* auf der Platzfläche vor dem EKZ 1 Bestandsbaum.

Mittelachsen (Gropiusring)

In der westlichen Mittelachse werden keine Bäume gefällt, weder auf öffentlichem, noch auf privatem Grund. 6 Neupflanzungen sind hier auf privatem Grund eingeplant.

In der östlichen Mittelachse werden insgesamt 3 Bestandsbäume auf privatem Grund gefällt.

Die Bauarbeiten im Bereich der Bäume werden in Begleitung eines Baumsachverständigen durchgeführt. Förderungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden durch diesen veranlasst und überwacht.

3.2.8 Ruhender Verkehr

Die vorhanden 97 Parkstände im *Schreyerring* werden durch 66 Parkstände (davon 4 Behindertenparkstände) in Senkrecht- und Längsaufstellung zur Fahrbahn ersetzt.

3.2.9 Entwässerung

Das Prinzip der Trummenentwässerung bleibt erhalten und wird den neuen Anforderungen entsprechend angepasst. Ein Untersuchungsbericht der vorhandenen Straßenabläufe und Anschlussleitungen wurde durchgeführt. Ein Sanierungskonzept liegt dieser Unterlage in der Anlage 12.04 bei. Sanierungsbedürftige Teile werden erneuert.

3.2.10 Ausstattung / Wegweisung

Schreyerring und Fehlinghöhe

Für den Radverkehr stehen 76 neue Fahrradabstellmöglichkeiten auf öffentlichem Grund zur Verfügung. In den privaten Nebenflächen des östlichen *Schreyerrings* und in den Mittelachsen des *Gropiusringes* werden die bestehenden Fahrradständer ersetzt. Die geplanten Parkstände im *Schreyerring Ost und West* erhalten zur besseren optischen Erkennbarkeit Markierungsnägel.

Neben der Pflasterung wird eine einheitliche Möblierung den zentralen Bereich um das Einkaufszentrum zusammenfügen. Geplant sind lange Sitzbänke bestehend aus einer Stahlkonstruktion mit Holzauflagen (Typ Hanse) sowie Absperrelemente (via futura, Typ Campus) und Fahrradständer (Fahrradbügel Firma Mabeg Typ U) passend zur Pflasterung.

Orientierungsreliefs (Bronzerelief) in Form eines Tastmodelles erleichtern das Zurechtfinden und zeigen den aktuellen Standort auf. Die Reliefs sind im Bereich der Markt- und Eventfläche sowie in den Anschlüssen der Mittelachsen an den *Gropiusringes* aufgestellt. Die Reliefs und die Bänke sind nicht Bestandteil der Kostenunterlage.

3.2.11 Versorgungsleitungen

Die Belange der Versorgungs- und Leitungsträger wurden im Rahmen der Leitungstrassenplanung berücksichtigt. Aus der Planung erforderliche Anpassungsarbeiten erfolgen vor Beginn und während der Straßenbaumaßnahmen.

3.2.12 Baustoffe

Schreyerring und Fehlinghöhe

Die Marktfläche, die Parkstände sowie die Gehwege erhalten eine einheitliche Befestigung aus Betonplatten im Format 60x60 cm und werden im Reihenverband verlegt. Die Fahrbahn und der Gehweg vor dem EKZ im *Schreyerring Nord* werden mit Betonsteinpflaster im Format 16x32 cm befestigt. Dieses wird, um die höheren Kräfte besser aufzunehmen, in einem stabilen Ellenbogenverband verlegt.

Die o.g. Materialien werden aufgrund unterschiedlicher Nutzung in diversen Stärken hergestellt:

Fahrbahn:	160 mm
Parkstände (Schreyerring Nord):	160 mm
Parkstände (Schreyerring Ost und West):	140 mm
Markt- und Eventflächen:	140 mm
Gehwege:	80 mm

Durch ein deutlich dunkleres Bord (Rundbord) mit einem 4 cm Kantenvorsprung und

einem dunklerem gepflasterten Wasserlauf bzw. einer Binderreihe wird die Verkehrsführung und Orientierung - sowohl für Autofahrer als auch für Fußgänger – im *Schreyerring Nord* gewährleistet.

Die Senkrechtparkstände im Schreyerring Ost und West werden mit Markierungsnägeln gekennzeichnet. Im Bereich der der Längsparkstände im Schreyerring Nord ist keine Markierung erforderlich.

Mittelachsen (Gropiusring)

Das Materialkonzept der ursprünglichen Gestaltung der Mittelachsen Ost und West bleibt erhalten. Es findet eine Instandsetzung der Belagsflächen der Mittelachsen entsprechend der bereits vorhandenen Materialien statt.

In den Fußgängerbereichen werden die Einfassungen der Grünflächen erneuert oder ergänzt, um somit die unterschiedlichen Nutzungsansprüche gut erkennbar zu verdeutlichen.

3.3 Rahmenbedingungen

3.3.1 Bodengutachten

Im Vorwege der Planung wurden umfangreiche Untersuchungen des anstehenden Baugrundes durchgeführt. Die quantitative Pechgehaltsuntersuchung ergab, dass der PAK-Gehalt ≤ 25 mg/kg liegt und als pechfrei einzustufen ist.

Im Planungsbereich ist belasteter Boden nach LAGA Z2 vorzufinden. Die Baumaterialien werden entsprechend ausgetauscht und einer Deponiestelle zugeführt.

Die Untersuchungsergebnisse liegen dieser Unterlage in der Anlage 12.05 und 12.06 bei.

3.3.2 Grundwasser

Die vorhandenen Grundwasserverhältnisse wurden im Rahmen der Ramkernsondierungen untersucht und liegen dieser Unterlage in der Anlage 12.07 bei.

3.3.3 Kampfmittel

Die Auswertung der Luftbildauswertung ergab, dass innerhalb des Planungsbereiches im öffentlichen Straßenraum des *Schreyerrings*, der *Fehlinghöhe* und der Mittelachsen des *Gropiusringes* kein Hinweis auf noch nicht beseitigte Bombenblindgänger aus dem II. Weltkrieg, vergrabener Munition, Waffen oder Kampfstoffe besteht. Die Luftbildauswertung liegt dieser Unterlage in der Anlage 13.21 bei.

Eine Luftbildauswertung für die privaten Flächen im *Schreyerring* und der Mittelachsen des *Gropiusringes* ist veranlasst, die Ergebnisse werden bis Baubeginn vorliegen.

3.4 Variantenuntersuchung

Seitens des Housing Improvement Housing (HID), das Image des Quartiers nachhaltig zu verbessern, wurde ein Lenkungsausschuss gebildet. Ihm gehören u. a. Vertreter der größten *Steilshooper* Wohnungsunternehmen GAGFAH GROUP und SAGA GWG sowie stellvertretend für die Baugenossenschaften, die Schiffszimmerer Genossenschaft, die HANSA Baugenossenschaft, die Baugenossenschaft Hamburger Wohnen und der Wohnungsverein Hamburg von 1902 e.G. an. Die Stadt Hamburg ist durch das Bezirksamt Wandsbek sowie die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) beratend vertreten.

Im Rahmen der Integrierten Stadtentwicklung (RISE) in Steilshoop wurde ein Stadtteilbeirat mit Vertretern der Anwohnerinnen und Anwohner sowie lokaler Akteure gebildet.“

Im Rahmen dieser Gremien wurden im Vorfeld umfangreiche Informationen und Beteiligung der Bewohner durchgeführt. Durch einen städtebaulichen Wettbewerb wurden Varianten ausgelobt und von der Jury bewertet. Mit dem Ziel, den derzeitigen Baumbestand weitestgehend zu erhalten sowie unter anderem die Berücksichtigung der Parkraumbilanz dient die hier vorliegende Planung weitgehend der Umsetzung des Siegerentwurfes aus dem städtebaulichen Wettbewerb.

3.5 Wirtschaftlichkeit

Die Neugestaltung des überplanten Bereiches ist nach Abwägung aller Randbedingungen und unter Beachtung der Rahmenbedingungen die wirtschaftlichste Lösung zur Erhaltung und der Erneuerung der Attraktivität des *Schreyerringes* sowie der angrenzenden *Mittelachsen Ost und West*.

4 Umweltbelange

4.1 Auswirkungen aus Immissionen

Der Umfang der geplanten Arbeiten stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie er als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Es entstehen daher keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

4.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Vor Beginn der Straßenbaumaßnahme finden Leitungsum- und -neuverlegungen statt.

4.3 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Die Verkehrsführung wird durch den Rückbau des Einmündungsbereiches *Fehlinghöhe / Schreyerring* und den Neubau einer Wendeanlage in der *Fehlinghöhe* verändert.

4.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

-entfällt-

4.5 Umweltverträglichkeit

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

4.6 Anlagevermögen

Die öffentlichen Wegeflächen befinden sich im Anlagevermögen des Bezirksamtes Wandsbek.

5 Grunderwerb

Für die Realisierung der Straßenbaumaßnahmen wird kein Grunderwerb erforderlich.

6 Anmerkungen zur Finanzierung

6.1 Finanzierung

Die Maßnahme zur Umgestaltung des *Schreyerringes* und der Mittelachse des *Gropiusringes* wird aus Mitteln des Sanierungsfonds Hamburgs 2020 der Bürgerschaft, aus dem "Rahmenprogramm Integrierte Stadtentwicklung (RISE)" sowie aus Mitteln des Bezirksamtes Wandsbek über die PSP-Nr. 2-22403010-00006.02 finanziert. Die Kosten für die Möblierung, des Blindenleitsystems sowie anteilig der Kosten für die öffentliche Beleuchtung im östlichem und westlichem *Schreyerring* sind nicht Bestandteil der Maßnahme. Die Umgestaltung in der *Fehlinghöhe* wird durch das HID (Housing Improvement Districts) finanziert.

7 Sonstiges

Der voraussichtliche Beginn der Baumaßnahme ist für 2017 vorgesehen.

Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung der verkehrstechnischen Lagepläne liegt mit Stand 23.04.2014 vor.