

Kontrakt-Nr.: -

PSP-Nummer: -

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek

Realisierungsträger:



---

**Baumaßnahme:**



**Teilbaumaßnahme:** Straßenbau

---

Baulänge: 0,090 km

# ERLÄUTERUNGSBERICHT

## KENNTNISNAHMEVERSCHICKUNG

Stand: 28.02.2022

## 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 .....	4
1.3.	Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag .....	4
1.4.	Beschlüsse parlamentarischer Gremien .....	4
2.	Planungsrechtliche Grundlagen .....	5
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme .....	5
3.1	Gegenwärtiger Zustand .....	5
3.1.1	Verkehrsbelastung .....	7
3.1.2	ÖPNV .....	7
3.1.3	Fußgängerverkehr .....	7
3.1.4	Radverkehr .....	7
3.1.5	Barrierefreiheit .....	7
3.1.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	7
3.1.7	Lichtsignalanlagen (LSA) .....	7
3.1.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB) .....	7
3.1.9	Straßenbegleitgrün .....	7
3.1.10	Ruhender Verkehr .....	8
3.1.11	Entwässerung .....	8
3.1.12	Ausstattung / Möblierung .....	8
3.1.13	Sondernutzungen .....	8
3.1.14	Versorgungsanlagen .....	8
3.1.15	Grundwasser .....	8
3.1.16	Bodengutachten .....	9
3.1.17	Kampfmittel .....	9
3.2	Variantenuntersuchung .....	9
3.2.1	Planungsziel .....	9
3.2.2	Untersuchte Varianten .....	9
3.2.3	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante .....	10
3.2.4	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante .....	10
3.3	Geplanter Zustand .....	11
3.3.1	Verkehrsbelastung .....	11
3.3.2	ÖPNV .....	11
3.3.3	Fußgängerverkehr .....	11
3.3.4	Radverkehr .....	11
3.3.5	Barrierefreiheit .....	11
3.3.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV) .....	11
3.3.7	Lichtsignalanlagen (LSA) .....	11

---

3.3.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	11
3.3.9	Straßenbegleitgrün.....	11
3.3.10	Ruhender Verkehr.....	12
3.3.11	Entwässerung.....	12
3.3.12	Ausstattung / Möblierung.....	12
3.3.13	Sondernutzungen.....	12
3.3.14	Versorgungsanlagen.....	12
3.3.15	Grundwasser.....	12
3.3.16	Bodengutachten.....	12
3.3.17	Kampfmittel.....	12
3.4	Bautechnische Einzelheiten.....	12
3.4.1	Auflistung der Aufbauten nach ReStra.....	12
3.4.2	Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra.....	12
3.4.3	Sonstige bautechnische Einzelheiten.....	12
3.5	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten.....	13
4.	Umweltbelange.....	13
4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	13
4.2	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen.....	13
4.3	Auswirkungen aus Immissionen.....	13
5.	Grunderwerb.....	13
6.	Anmerkungen zur Finanzierung.....	13
7.	Sonstiges.....	13



## 1. Allgemeines

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

Das Planungsgebiet liegt im Stadtteil Rahlstedt, im Geltungsbereich des Bezirksamtes Wandsbek in Hamburg und umfasst die an den Doberaner Weg angeschlossene Straße auf einer Länge von ca. 90 m. Die Straße ist eine Bezirksstraße mit Erschließungsfunktion. Abbildung 1 zeigt die Lage des Planungsbereiches im weiteren Straßennetz.

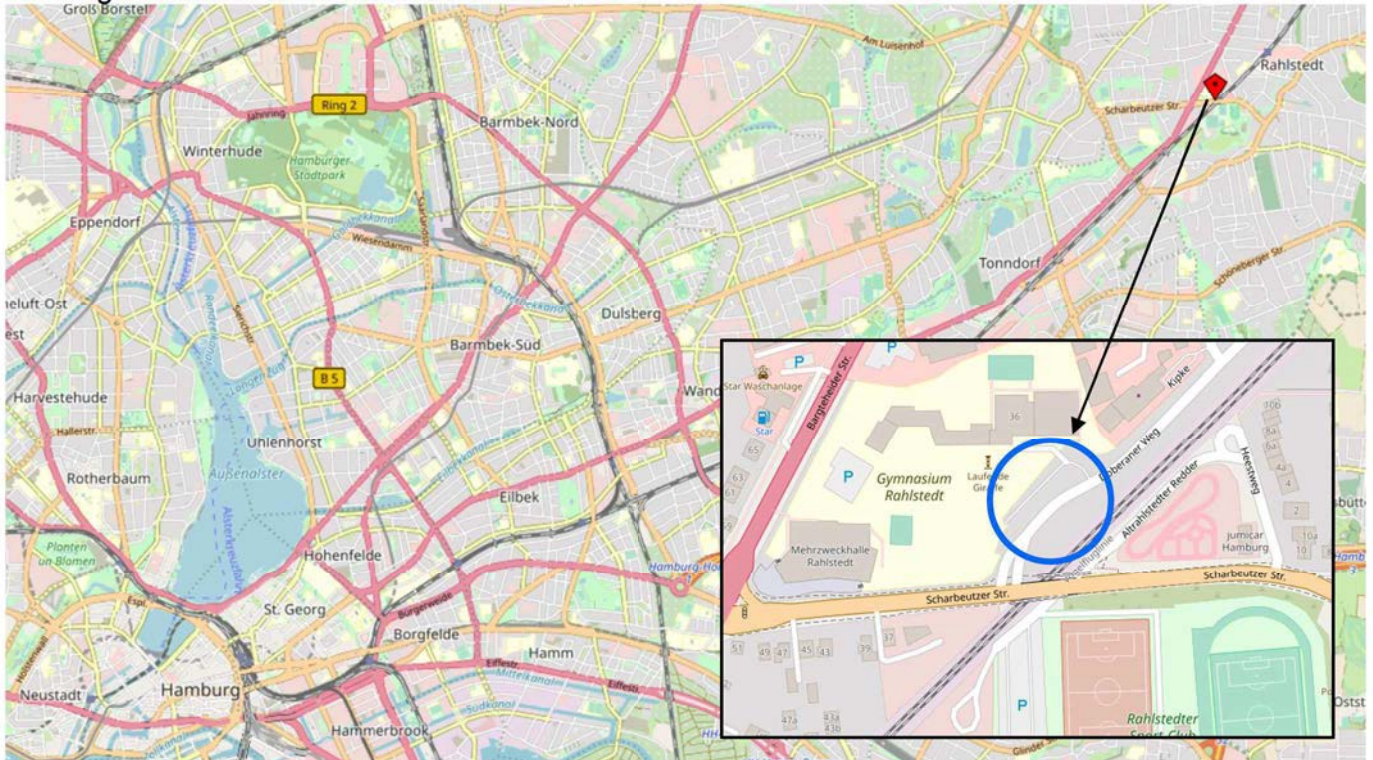


Abbildung 1: Lage im Straßennetz (Quelle: ©Openstreetmap2021)

### 1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Auf dem Flurstück 5370 in der Scharbeutzer Straße 34 ist auf der ungenutzten Fläche eines ehemaligen Büro- und Verwaltungsgebäudes eine Kindertageseinrichtung für die Betreuung von 215 Kindern inkl. einer Zufahrt mit Wendeanlage zur öffentlichen Nutzung geplant.

Das zu bebauende Grundstück ist durch eine nördlich des Doberaner Wegs gelegene öffentliche Erschließungsstraße ohne Gehwege erschlossen. Diese Straße ist so umzubauen, dass die Erschließung durch alle Verkehrsarten gesichert ist.

### 1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Realisierungsträger ist [REDACTED]  
Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek.

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Leistungen erfolgt im Auftrag und auf Kosten des Realisierungsträgers/ Investors [REDACTED]

Die ingenieurmäßige Bearbeitung erfolgt durch das Ingenieurbüro ARGUS Stadt und Verkehr.

### 1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

- Entfällt -



## 2. Planungsrechtliche Grundlagen

Die planungsrechtliche Grundlage bildet der B-Plan Rahlstedt 65 vom 05.03.1974.

## 3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

### 3.1 Gegenwärtiger Zustand

Eine Ortsbesichtigung erfolgte am 26.05.2021 und wurde fotografisch dokumentiert. Auf dem Doberaner Weg gilt aufgrund der anliegenden Schule eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Zeit von 6 bis 22 Uhr. Es sind die Verkehrszeichen 274-30 mit Zusatzzeichen ZZ 1042-31 sowie Verkehrszeichen VZ 136-10 mit Zusatzzeichen 1012-50 angeordnet.

Vom Grundstück der zukünftigen KITA kommend verläuft die Erschließungsstraße im ersten Abschnitt rd. 70 m nach Nordwesten (Abbildung 2 und Abbildung 3). Auf Höhe der Zufahrt zum Nachbargrundstück, auf welchem sich das Gymnasium Rahlstedt befindet, knickt die Erschließungsstraße im zweiten Abschnitt in Richtung Südosten ab und mündet nach rd. 20 m in den Doberaner Weg (Abbildung 4). Die Erschließungsstraße ist durch das VZ 357 und das ZZ 2024 als Sackgasse ohne Wendemöglichkeit beschildert.

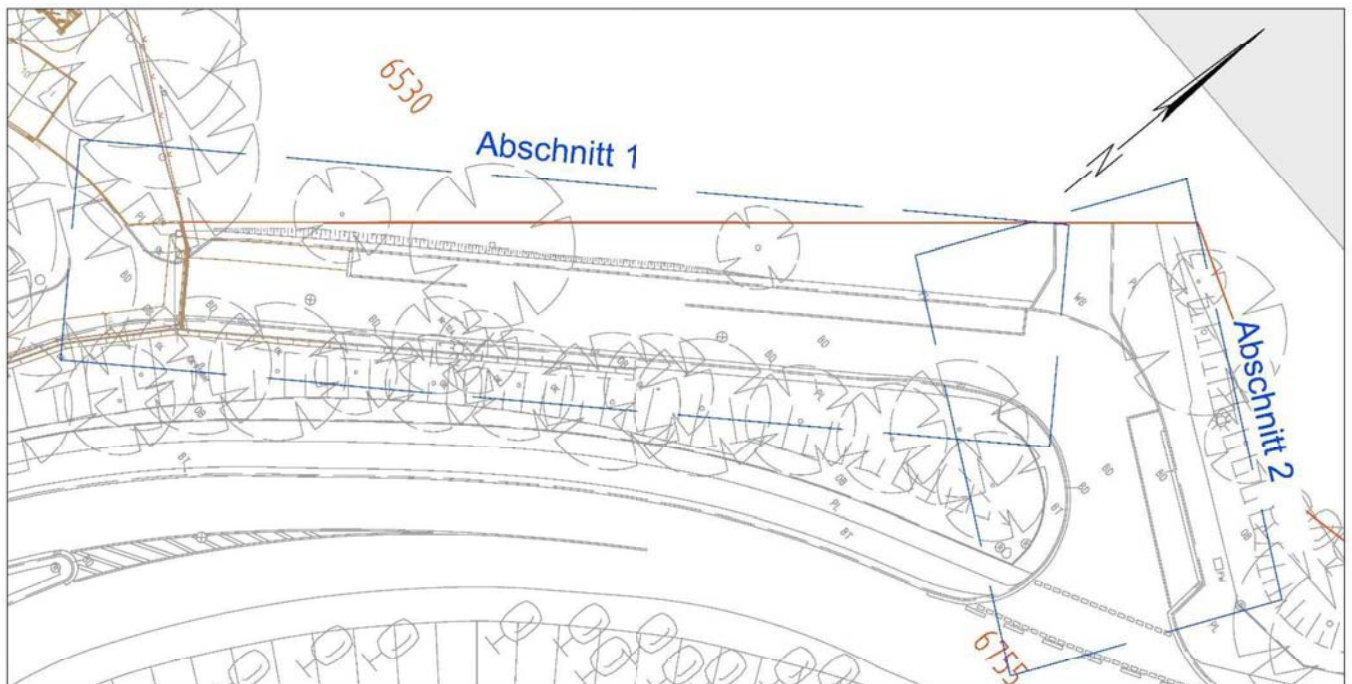


Abbildung 2: Abschnitte im Planungsgebiet (Quelle: ARGUS)





Abbildung 3: Erster Abschnitt der Erschließungsstraße (Quelle: ARGUS)



Abbildung 4: Zweiter Abschnitt der Erschließungsstraße (Quelle: ARGUS)



### 3.1.1 Verkehrsbelastung

Für das Planungsgebiet liegen keine Verkehrsbelastungszahlen vor.

### 3.1.2 ÖPNV

Der Planungsbereich ist nicht Teil des Verkehrsnetzes des ÖPNV.

### 3.1.3 Fußgängerverkehr

Im ersten Abschnitt sind nordwestlich der Fahrbahn unter dem vorhandenen Gehölz Gehwegplatten erkennbar, jedoch ist kein nutzbarer Gehweg vorhanden. Im zweiten Abschnitt verläuft nordöstlich der Fahrbahn ein rd. 2,1 m breiter Gehweg vom Doberaner Weg bis zur Grundstückszufahrt der Schule. Südwestlich der Fahrbahn befindet sich ein Gehweg mit einer Breite von rd. 1,7 m.

### 3.1.4 Radverkehr

Im Planungsgebiet verlaufen keine Velorouten, bezirkliche Routen oder Freizeitrouten. Der Radverkehr wird im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

### 3.1.5 Barrierefreiheit

Belange der Barrierefreiheit werden nicht erfüllt, da keine durchgängigen Gehwege vorhanden sind.

### 3.1.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im ersten Abschnitt beträgt die Breite der Fahrbahn rd. 6,0 m (ohne Mittelmarkierung). Am nordwestlichen Fahrbahnrand ist das Längsparken auf einer Breite von rd. 1,9 m mit Schmalstrich markiert, sodass eine Restfahrbahnbreite von rd. 4,1 m verbleibt. Die Fahrbahn ist im zweiten Abschnitt rd. 7,5 m breit. Davon sind rd. 2,5 m für Längsparken mit Schmalstrich abmarkiert, sodass eine Restfahrbahnbreite von 5,0 m (ohne Mittelmarkierung) zur Verfügung steht.

### 3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Es sind keine Lichtsignalanlagen im Planungsgebiet vorhanden.

### 3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Im ersten Abschnitt ist innerhalb des südöstlich der Fahrbahn anschließenden Grünstreifens ein Peitschenmast für die öffentliche Beleuchtung vorhanden. Ein weiterer Peitschenmast befindet sich im zweiten Abschnitt in der nördlichen Grünfläche hinter den Längsparkständen.

### 3.1.9 Straßenbegleitgrün

Im ersten Abschnitt schließt am südöstlichen Fahrbahnrand ein 0,6 m bis 0,9 m breiter Grünstreifen an, der durch eine Mauer begrenzt wird. Am nordwestlichen Fahrbahnrand schließt eine Böschung als Grünfläche an. Gemäß Straßenbaumkataster der Stadt Hamburg befinden sich hier zwei etwa 50-jährige Birken mit einem Kronendurchmesser von 10 m (Abbildung 5).



Abbildung 5: Baumbestandskataster der Planungsgebietes  
(Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/>, abgerufen am 15.07.2021)

### 3.1.10 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sind im Bestand insgesamt elf Längsparkstände (davon neun im ersten und zwei im zweiten Abschnitt) am Fahrbahnrand markiert. Eine Erschließung der Parkstände durch einen Gehweg ist nicht vorhanden.

### 3.1.11 Entwässerung

Das anfallende Regenwasser der Verkehrsflächen wird über Längs- sowie Querneigung in Straßenabläufe (Trummen) eingeleitet, welche an ein Regensiel der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) angeschlossen sind. Im ersten Abschnitt befinden sich der Wasserlauf mit drei Trummen am südöstlichen Fahrbahnrand. In der Fahrbahn befinden sind zwei Sielschächte. Im zweiten Abschnitt verläuft der Wasserlauf am nordöstlichen Fahrbahnrand zu einer Trumme an der Ecke der Längsparkstände.

Die Untersuchung der Trummen und -anschlussleitungen hat ergeben, dass zwei Trummen kurzfristig zu sanieren sind. Die Sanierung ist im Rahmen des Straßenbaus vorgesehen. Für die zwei übrigen Trummen besteht kein Handlungsbedarf.

### 3.1.12 Ausstattung / Möblierung

Es ist keine Ausstattung oder Möblierung im Planungsgebiet vorhanden.

### 3.1.13 Sondernutzungen

- Entfällt -

### 3.1.14 Versorgungsanlagen

- Entfällt -

### 3.1.15 Grundwasser

Die maximale Grundwassergleiche aus dem Jahr 2018 liegt gem. Geoportal Hamburg bei 20,0 m NN.



### 3.1.16 Bodengutachten

Im Planungsgebiet wurden zwei Bohrkerne im Rahmen einer Asphalt- und Bohrkernuntersuchung aus der Fahrbahn entnommen. Diese weisen einen Asphaltaufbau auf Verfestigung auf. Eine Untersuchung des Bodens gemäß LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) ergab Zuordnungswerte für den vorhandenen Unterbau von Z0 bis Z2, was sehr geringen Verunreinigungen entspricht.

### 3.1.17 Kampfmittel

Es besteht nach Luftbildauswertung/Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg innerhalb der öffentlichen Flächen.

## 3.2 Variantenuntersuchung

### 3.2.1 Planungsziel

Planungsziel ist es den Straßenraum so zu gestalten, dass die Erschließung für alle Verkehrsarten gesichert ist. Dazu ist insbesondere die Herstellung eines Gehwegs erforderlich.

### 3.2.2 Untersuchte Varianten

Die Umplanung bezieht sich im Wesentlichen auf den ersten rd. 70 m langen Abschnitt der Erschließungsstraße. Im zweiten rd. 20 m Abschnitt zwischen der Zufahrt der Schule und der Einmündung in den Doberaner Weg schließt die Planung an den Bestand an. Daher wird im Folgenden auf die Umplanung des ersten Abschnitts eingegangen.

Im Rahmen der Entwurfsplanung ist keine klassische Variantenuntersuchung erfolgt. Stattdessen wurde die Straßenplanung hinsichtlich der Lage des einseitigen Gehwegs, der Fahrbahnbreite und der Berücksichtigung des Baumbestands den zuständigen Behörden in Varianten vorgestellt und abgestimmt.

#### Lage des Gehwegs

Zwei Varianten wurden hinsichtlich der Anordnung des herzustellenden Gehwegs im Querschnitt gegenübergestellt. Dabei sieht eine Variante eine fußläufige Anbindung an den Doberaner Weg über einen am südöstlichen Fahrbahnrand herzustellenden Gehweg vor. Vorteilhaft ist, dass ein geradliniger Gehweg mit einer konstanten Breite als direkte Verbindung von der Scharbeutzer Straße zur Kita umgesetzt werden könnte. Nachteilig ist, dass es für die Herstellung des Gehwegs erforderlich wäre, die im Bestand vorhandenen Entwässerungseinrichtungen (drei Trummen) an den neuen Fahrbahnrand zu versetzen. Darüber hinaus befänden sich zwei Bestandsschächte der HSE in dem geplanten Bordverlauf und müssten ebenfalls baulich angepasst werden. Das am südöstlichen Fahrbahnrand bestehende Hochbord wäre auszubauen und durch ein höhentechisch angepasstes Tiefbord zu ersetzen.

In der gegenüberzustellenden Variante wird die fußläufige Anbindung über einen nordwestlich der Fahrbahn herzustellenden Gehweg vorgesehen. Nachteilig ist dabei, dass die Breite und der Verlauf des Gehwegs in Abhängigkeit der Fahrbahnbreite und der Lage der Bäume in der nordwestlich angrenzenden Grünfläche geplant werden müssten. Hinsichtlich der Neigung und Auftrittshöhe der Bordanlage ergäben sich jedoch höhere Flexibilitäten in der Planung. Vorteilhaft ist außerdem, dass der südöstliche Bestandsquerschnitt einschließlich der Entwässerungsanlagen und dem Hochbord erhalten werden könnte. Da sich der Gehweg sowohl im Doberaner Weg als auch auf Privatgrundstück auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite befinden würde, wären zwei barrierefreie Querungsstellen in der Planung zu berücksichtigen.

---



## Fahrbahnbreite und Anlagen des ruhenden Verkehrs

Hinsichtlich der Fahrbahn wurden verschiedene Breitenmaße in Varianten der Straßenplanung gegenübergestellt. Eine Fahrbahnbreite von 3,50 m erlaubt keinen Begegnungsverkehr, wodurch geringere Geschwindigkeiten erzielt werden würden. Bei einer Fahrbahneinengung über eine größere Länge wäre die Gefahr einer Rückstaubildung zu berücksichtigen. Vorteilhaft ist, dass die verbleibende Breite für den Gehweg, oder Grünflächen genutzt werden könnte. Eine Fahrbahnbreite von 3,80 m würde ebenfalls eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielen, würde jedoch den Begegnungsverkehr von Pkw und Radfahrenden ermöglichen.

Ab einer Fahrbahnbreite von 4,50 m ist die Begegnung von zwei Pkw möglich. Das Parken am Fahrbahnrand wäre ohne zusätzliche Verkehrszeichen verboten. Es bestände jedoch die Gefahr des regelwidrigen Parkens. Bei einer Fahrbahnbreite von 5,50 m ist die Begegnung eines Pkw und Lkw möglich. Um das Parken am Fahrbahnrand zu vermeiden, wäre die Anordnung eines Haltverbots erforderlich.

## Baumbestand

In Abstimmung mit einem Baumgutachter und der Abteilung Stadtgrün des Bezirksamts Wandsbek wurden Varianten der Straßenplanung zum Erhalt des Baumbestands durch Reduzierung der Breite der Verkehrsflächen an Baumstandorten geprüft.

### 3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Aufgrund der Wirtschaftlichkeit wurde die Planung eines Gehwegs am nordwestlichen Fahrbahnrand bevorzugt. Der südöstliche Teil des Straßenquerschnitts kann im Wesentlichen wie im Bestand erhalten bleiben, sodass keine Anpassung der Entwässerungseinrichtungen (Trummen, Schächte und Sielleitung) sowie des südöstlichen Bordverlaufs notwendig ist. Die Gehwegbreite wird mit überwiegend 2,65 m geplant. Für die sichere Querung werden zwei barrierefreie Querungsstellen mit vorgezogenen Seitenräumen vorgesehen.

Zur Verkehrsberuhigung wird die Verengung der Fahrbahn ab der südwestlichen Planungsgrenze bis etwa zur Mitte der Erschließungsstraße auf eine Breite von 3,80 m vorgesehen. Danach ist eine Aufweitung der Fahrbahn auf 5,50 m geplant, um den Zweirichtungsverkehr zuzulassen. Um das Parken am Fahrbahnrand zu unterbinden, wird die Beschilderung eines Haltverbots mit dem VZ 283 vorgesehen. Darüber hinaus ist eine Auftrittshöhe der Bordanlage von 16 cm vorgesehen.

Soweit möglich wurde der Baumbestand in der Straßenplanung berücksichtigt und erhalten. Von der Abteilung Stadtgrün wurden zwei Birken sowie drei Hainbuchen am nordwestlichen Fahrbahnrand zur Fällung freigeben, da zu erwarten ist, dass diese auch bei Berücksichtigung in der Straßenplanung kurz- bis mittelfristig an Trockenstress sowie Vitalitätseinbußen leiden. Diese werden durch Ersatzpflanzungen ausgeglichen.

### 3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Nach Abwägung aller Interessen, der städtebaulichen und bautechnischen Randbedingungen sowie aller Vor- und Nachteile wurde eine Fortschreibung der Variante, die im Folgenden beschrieben wird, als zweckmäßige sowie wirtschaftlich und technisch optimal realisierbare Planungsvariante festgelegt. Die Planung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen aufgestellt. Sie stellt sich als wirtschaftlichste Lösung dar und entspricht den technischen Anforderungen. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Der konkret zu erreichende monetäre Nutzen der einzelnen Maßnahme sowie des Gesamtprojektes lässt sich daher nicht darstellen.



### 3.3 Geplanter Zustand

#### 3.3.1 Verkehrsbelastung

Zukünftig wird die Erschließungsstraße ausschließlich von dem Erschließungsverkehr der KITA sowie des Nachbargrundstücks genutzt. Die Erhöhung der Verkehrsbelastung durch die KITA ist vernachlässigbar.

#### 3.3.2 ÖPNV

Der ÖPNV ist durch die Maßnahme nicht betroffen.

#### 3.3.3 Fußgängerverkehr

Die Belange des Fußverkehrs werden durch den geplanten einseitigen Gehweg mit einer Breite von überwiegend 2,65 m und die barrierefreien Querungsstellen berücksichtigt. Im Bereich der nordöstlichen Querung wird der Gehweg auf einer Länge von 5,00 m auf eine Breite von 2,00 m zu Gunsten des geplanten Baumquartiers eingeengt. Im Bereich der südwestlichen Querung betragen die Gehwegbreiten aufgrund der geringen verfügbaren Flächen 1,75 m sowie 2,15 m.

#### 3.3.4 Radverkehr

Der Radverkehr wird wie im Bestand im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

#### 3.3.5 Barrierefreiheit

Um seh- und gehbehinderten Menschen eine sichere Querung der Erschließungsstraße zu ermöglichen, werden im Südwesten eine gemeinsame und im Nordosten eine getrennte Querung hergestellt.

#### 3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Fahrbahnbreite wird zur Herstellung des Gehwegs auf 3,80 m bzw. 5,50 m reduziert. Der Bordverlauf wurde an die Fahrgeometrie angepasst. Die Erreichbarkeit der Kita und der Wendeanlage über die Erschließungsstraße durch die Feuerwehr wurde nachgewiesen.

#### 3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Es sind keine Lichtsignalanlagen im Planungsgebiet geplant.

#### 3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die öffentliche Beleuchtung bleibt wie im Bestand erhalten.

#### 3.3.9 Straßenbegleitgrün

Im Vorfeld der Maßnahme wurde mit dem Grünamt des Bezirksamtes Wandsbek im Rahmen der Variantenuntersuchung festgelegt, dass die Vitalität der Bestandsbäume aufgrund der Bautätigkeiten vermutlich stark eingeschränkt werden. Daher wurde die Fällung von fünf Bestandsbäumen und die Rodung der umliegenden Sträucher beschlossen und bereits im Januar 2022 vollzogen. Im Planungsgebiet werden sechs neue Baumpflanzungen vorgesehen.

### 3.3.10 Ruhender Verkehr

Durch die Planung entfallen die etwa neun Längsparkstände am nordwestlichen Fahrbahnrand ersatzlos.

### 3.3.11 Entwässerung

Die Entwässerung der Verkehrsanlagen erfolgt über die im Bestand vorhandenen Entwässerungsanlagen. Zwei Trummen werden im Rahmen des Straßenbaus saniert.

### 3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Es ist keine Ausstattung oder Möblierung im Planungsgebiet geplant.

### 3.3.13 Sondernutzungen

-Entfällt-

### 3.3.14 Versorgungsanlagen

-Entfällt-

### 3.3.15 Grundwasser

Es erfolgt kein Eingriff ins Grundwasser.

### 3.3.16 Bodengutachten

Aufgrund des Zustandes der entnommenen Bohrkerns und der visuellen Zustandserfassung sowie des zu erwartenden Baustellenverkehrs wird als Ergebnis der Asphalt- und Bohrkernuntersuchung empfohlen, den vorhandenen Asphaltoberbau bis zu einer Tiefe von 14 cm unter FOK durch Fräsen abzubauen und zur Herstellung der BK0,3 mit 10,5 cm Asphalttragschicht und 3,5 cm Asphaltdeckschicht wieder aufzubauen.

### 3.3.17 Kampfmittel

Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen zur Untersuchung auf Kampfmittel im öffentlichen Raum erforderlich.

## 3.4 Bautechnische Einzelheiten

### 3.4.1 Auflistung der Aufbauten nach ReStra

- Entfällt zur Kenntnisnahmeverschickung -

### 3.4.2 Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra

- Entfällt zur Kenntnisnahmeverschickung -

### 3.4.3 Sonstige bautechnische Einzelheiten

- Entfällt zur Kenntnisnahmeverschickung -



### **3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten**

Der Baubeginn für den Hochbau und Straßenbau ist nach derzeitiger Planung für das 3. Quartal 2022 terminiert.

In einer überschläglichen Kostenschätzung wurden die Kosten für die Straßenbaumaßnahme auf ca.

**100.000 € (netto)**

geschätzt. Die genaue Kostenermittlung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

### **4. Umweltbelange**

#### **4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach Art und Umfang der Baumaßnahme nicht erforderlich.

#### **4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen**

Die gefälltten Bestandsbäume sind in Abstimmung mit dem Grünamt des Bezirksamtes Wandsbek durch sechs neue Bäume zu ersetzen.

#### **4.3 Auswirkungen aus Immissionen**

- Entfällt -

### **5. Grunderwerb**

Für die Realisierung der Straßenbaumaßnahme wird kein Grunderwerb erforderlich.

### **6. Anmerkungen zur Finanzierung**

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch die [REDACTED]. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen des Bezirks über. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

### **7. Sonstiges**

-Entfällt-

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
<i>Ingenieurbüro</i>	<b>ARGUS</b> Stadt- und Verkehr (Ing.-Büro)	Verfasst	28.02.2022	
Sachbearbeitung		Bearbeitet	02.03.2022	
Abschnittsleitung		Fachtechnisch geprüft	02.03.2022	
Abteilungsleitung		Aufgestellt	02.03.2022	