

PSP-Nummer: [REDACTED]

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und
Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenplanung

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Straßenneubau

Baumaßnahme: Grundinstandsetzung von Straßen

Teilbaumaßnahme: Eekbalken
zwischen Eekbalkenstiege und Am Hehsel

Baulänge: 192 m

ERLÄUTERUNGSBERICHT

SCHLUSSVERSCHICKUNG

Stand: 03.09.2021

Rev. 1: 17.01.2022

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	5
1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien	5
2. Planungsrechtliche Grundlagen	6
3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme	7
3.1 Gegenwärtiger Zustand	7
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)	8
3.1.9 Straßenbegleitgrün	8
3.1.10 Ruhender Verkehr	9
3.1.11 Entwässerung	9
3.1.12 Ausstattung / Möblierung	9
3.1.13 Sondernutzungen	10
3.1.14 Versorgungsanlagen	10
3.1.15 Grundwasser	10
3.1.16 Bodengutachten	10
3.1.17 Kampfmittel	10
3.2 Variantenuntersuchung	11
3.2.1 Planungsziel	11
3.2.2 Untersuchte Varianten	11
3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	11
3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	12
3.3 Geplanter Zustand	13
3.3.1 Verkehrsbelastung	13
3.3.2 ÖPNV	13
3.3.3 Fußgängerverkehr	13
3.3.4 Radverkehr	13
3.3.5 Barrierefreiheit	13
3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	13
3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)	14

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	14
3.3.9 Straßenbegleitgrün	14
3.3.10 Ruhender Verkehr	14
3.3.11 Entwässerung	14
3.3.12 Ausstattung / Möblierung	14
3.3.13 Sondernutzungen	14
3.3.14 Versorgungsanlagen.....	14
3.3.15 Grundwasser	14
3.3.16 Bodengutachten	15
3.3.17 Kampfmittel.....	16
4. Umweltbelange	16
4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung	16
4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen	16
4.3 Auswirkungen aus Immissionen.....	16
5. Grunderwerb.....	17
6. Anmerkungen zur Finanzierung	17
7. Sonstiges.....	17
8. Anlage - Baugrundgutachten	17

1. Allgemeines

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

Die Straße Eekbalken befindet sich im Bereich des Bezirksamtes Wandsbek im Stadtteil Hummelsbüttel zwischen Alter Landstraße und dem NSG Sievertsche Tongrube. Nördlich des Straßenkörpers befindet sich auf ganzer Länge das NSG Sievertsche Tongrube. Südlich liegen 11 private Parzellen mit insgesamt 9 Gehwegüberfahrten an der Baustrecke.

Die Straße Eekbalken verläuft in südwestliche Richtung, beginnt an der Einmündung Am Hehsel und endet am Übergang zur Straße Eekbalkenstieg. Sie verläuft nahezu parallel zur südlich gelegenen Straße Alte Landstraße.

In die Straße Eekbalken münden keine weiteren Straßen ein.

Es handelt sich beim Eekbalken um eine reine Wohnstraße innerhalb einer Zonenbeschilderung Tempo 30 km/h.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Zu Beginn des Jahres 2019 sind in der Straße Eekbalken Setzungsrisse in der Fahrbahn in Straßenlängsrichtung mit Höhenversatz von bis zu 5 cm aufgetreten.

Vom Bezirksamt Wandsbek wurde das asphalt-labor mit der Untersuchung der Ursache beauftragt. Im Untersuchungsbefund Nr. 6204/19 sind die Ergebnisse und zwei Varianten zur Schadenbeseitigung niedergeschrieben.



Bild 1: Riss in der Fahrbahnoberfläche vor Haus Nr. 5/7
(entnommen aus dem Befund 6204/19)



Bild 2: Riss in der Fahrbahnoberfläche vor Haus Nr. 11/13
(entnommen aus dem Befund 6204/19)

Das asphalt-labor hat eine Grundinstandsetzung mit dem Einbau einer mit geokunststoffbewehrten Schotterdecke empfohlen.

Als Notmaßnahme hat das Fachamt Management des öffentlichen Raumes – Bauhof Rahlau zunächst eine Reparaturmaßnahme der Oberfläche durchführen lassen. Hierbei wurde der Asphalt oberflächennah abgefräst und neuer Asphalt eingebaut.

Da die Setzungsrisse ihre Ursache laut Baugrundgutachten im Untergrund haben, beabsichtigt das Fachamt MR2 des Bezirksamtes Wandsbek die Durchführung einer Grundinstandsetzung der Straße Eekbalken zwischen Eekbalkenstieg und Am Hehsel.

Asphaltuntersuchungen haben keinen Hinweis auf erhöhten PAK-Werte ergeben.

Bei den untersuchten Bodenproben ergeben sich an zwei Stellen Werte die nach LAGA-TR-Boden die Anforderungen an die Einbauklasse Z2 erfüllen. Alle übrigen Proben erfüllen die Einbauklasse Z0.

Im Rahmen der Trummenuntersuchung wurden sieben Objekte untersucht. Fünf dieser Trummen weisen in den Trummen und/oder den Anschlussleitungen Schäden auf, die im Zuge dieser Baumaßnahme beseitigt werden sollen.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber ist die FHH, vertreten durch das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Projektdurchführung erfolgt die Abteilung Straßen MR2

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Beschlüsse der parlamentarischen Gremien liegen nicht vor.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Grundlage bildet der Baustufenplan Hummelsbüttel B47 vom 14.01.1955. Ergänzt durch den Teilbebauungsplan TB870 vom 09.05.1961.

Nördlich grenzt das NSG Sievertsche Tongrube an.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Verkehrsbelastung

Aktuelle Zahlen zur Verkehrsbelastung liegen nicht vor.

3.1.2 ÖPNV

ÖPNV findet in der Straße Eekbalken nicht statt.

3.1.3 Fußgängerverkehr

Auf der Südseite der Straße verläuft ein mit einer Grandbefestigung versehener Gehweg. Dieser ca. 1,00 bis 1,30 m breite Gehweg wird unmittelbar nördlich der Grundstückseinfriedungen geführt.

3.1.4 Radverkehr

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

3.1.5 Barrierefreiheit

Anlagen zur Barrierefreiheit sind nicht vorhanden.

3.1.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Befahrung des Eekbalkens ist in der Last nicht beschränkt.

Die Trassenbreite des Straßengrundstücks beträgt in etwa 10,00 m und beinhaltet Fahrbahn, nördlich einen unbefestigten Seitenbereich und südlich einen Grünstreifen mit befestigten Gehwegüberfahrten und teilweise befestigte Grundstückszugänge. Ein durchgehender Gehweg ist nicht vorhanden.

Die Fahrbahn weist Breiten von ca. 4,50 bis 5,00 m aus und verfügt auf der Südseite über eine durchgehende Einfassung mit Bordsteinen, auf der Nordseite ist diese nur im Bereich der Enden vorhanden.

Die Gehwegüberfahrten sind unterschiedlich in Größe, Form und Befestigungsart. Alle bestehenden Gehwegüberfahrten wurden auf Grundlage einer Genehmigung angelegt.

Im Straßenverlauf finden sich mehrere Einengungen, die die Breite auf ca. 3,50 m reduzieren.

Nachstehend ist der bestehende Querschnitt der Straße zwischen den Straßenbegrenzungslinien aufgeführt:

Eekbalken Haus Nr. 9 (Stat. 0+100) von Nord nach Süd

ca. 1,00 m	Seitenstreifen, unbefestigt
ca. 0,40 m	Seitenstreifen, Rasengitter
ca. 4,60 m	Fahrbahn, Asphalt
ca. <u>4,00 m</u>	Grünstreifen, teilweise Grandbefestigung
ca. 10,00 m	Gesamtbreite Straßengrundstück

3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen sind in der Straße nicht vorhanden.

3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Auf der Südseite der Straße sind 4 Lichtmasten (Peitschenleuchten) vorhanden.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Auf der Nordseite schließt die Sievertsche Tongrube mit zum Teil sehr großen Bäumen mit Kronendurchmessern von bis zu 20 m an. Einige dieser Bäume stehen unmittelbar am Straßenrand und sind verantwortlich für die Reduzierung der Straßenbreiten.

Auf der Südseite befinden sich vier Einzelbäume, drei davon haben Kronendurchmesser von 14 bzw. 16 m. Die Nebenanlage ist teilweise mit Grand befestigt oder mit Oberboden abgedeckt. In kleineren Teilbereichen sind Rasenflächen und Einzelbüsche vorhanden.



Bild 3: Blick von der Straße „Am Hehsel“ in die Straße „Eekbalken“



Bild 4: Einzelbaum nördlich (links) der Fahrbahn führt zur Einengung



Bild 5: Nebenanlagen im Bereich der Haus Nrn. 3 – 9



Bild 6: Fahrbahnreduzierung im Bereich Haus Nr. 15

3.1.10 Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr sind keine Flächen ausgewiesen. Einschränkungen durch Beschilderung hinsichtlich des Parkens sind nicht gegeben.

3.1.11 Entwässerung

Das Oberflächenwasser wird über die Längs- und Querneigung in auf der Nordseite der Straße angeordnete Straßenabläufe gefasst und in einem Regenwassersiel abgeleitet.

3.1.12 Ausstattung / Möblierung

Straßenausstattung ist nicht vorhanden.

3.1.13 Sondernutzungen

Sondernutzungen sind nicht bekannt.

3.1.14 Versorgungsanlagen

Unterhalb der Asphaltfahrbahn verlaufen eine Regen- und eine Schmutzwasserleitung. In der südlichen Nebenanlage sind Wasser-, Gas- und Stromleitungen sowie Telekommunikationsleitungen von der Telekom und Kabel Deutschland verlegt.

3.1.15 Grundwasser

Angaben zum Grundwasserstand wurden im Bodengutachten nicht gemacht.

3.1.16 Bodengutachten

In 2019 und 2020 wurden Boden- und Asphaltuntersuchungen durch asphalt-labor durchgeführt.

Zitat:

Die Straße Eekbalken verläuft an einer Grenze zwischen bindigen und organogenen Bodenschichten im Untergrund einerseits sowie sandigen geologischen Formationen andererseits. Nördlich der Straße liegt das NSG Sievertsche Tongrube mit Geschiebelehm bzw. Geschiebemergel sowie Torfen. Südlich der Straße stehen überwiegend Schmelzwassersande an. Die Grenze zwischen beiden Formationen verläuft unregelmäßig, aber eben auch im Bereich der Straße Eekbalken.

Die wesentlichen Ergebnisse aus den Baugrunduntersuchungen in 2019 und 2020 sind nachstehend aufgeführt:

- Asphaltbefestigung von 12 – 20 cm
- Tragschicht teilweise aus Zementverfestigung von 13 – 18 cm
- Frostschutzschicht nur teilweise vorhanden und in unterschiedlichen Dicken
- Sand, Sand-Schluff-Gemisch, Schluff-Ton-Gemisch mit Kies-, Beton- und Ziegelanteilen in unterschiedlichen Dicken

Im Zusammenhang mit den Aufschlussarbeiten 2020 wurden an den drei Asphaltkernen quantitative Pechgehaltsuntersuchungen durchgeführt. Im Ergebnis weisen die untersuchten Proben PAK-Werte unterhalb der Grenzwerte auf und sind als pechfrei eingestuft.

Auch Bodenuntersuchungen nach LAGA TR Boden bzw. LAGA TR Bauschutt wurden 2020 ausgeführt. Die Ergebnisse weisen Einstufungen von Z0 bis Z2 aus.

3.1.17 Kampfmittel

Die Kampfmittelerkundung hat keinen Hinweis auf Bombenblindgänger oder sonstige Kampfmittel ergeben.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Der Planung sind folgende Rahmenbedingungen zu Grunde gelegt:

- Wiederherstellung eines tragfähigen Fahrbahnunterbaus
- Einhaltung der Vorgaben aus der ReStra, soweit technisch möglich und sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar
- In den Nebenanlagen sollen Parkstände und Fahrradanhänger vorgesehen werden
- Die Oberflächenentwässerung erfolgt weiterhin über das vorhandene Entwässerungssystem mit Straßenabläufen

3.2.2 Untersuchte Varianten

Variante 1 ("Grundvariante"): Erneuerung des Straßenkörpers (heutige Asphaltfahrbahn) durch eine Grundinstandsetzung auf der Basis der Variante 2 des Untersuchungsbefundes 6204/19 vom asphaltlabor aus dem Jahr 2019. Der Bordverlauf auf der Südseite der Straße Eekbalken bleibt weitestgehend erhalten, lediglich im Bereich der Überhänger wird versucht, dem Schutz der Bäume durch Reduzierungen der Straßenbreite Rechnung zu tragen. Veränderungen der südlichen Nebenanlagen der Straße sind nicht vorgesehen.

Variante 2 (Fahrbahnbreitenreduzierung): Die Fahrbahnbreite wird durchgehend auf das Mindestmaß von 4,50 m reduziert und soweit wie möglich und baulich sinnvoll machbar nach Süden verschoben, um die Eingriffe in den Baumbestand der Nordseite möglichst gering zu halten. Zum Schutz der Überhänger wird die Fahrbahnbreite in diesen Teilen auf eine Breite von 3,50 m verringert. Die Herstellung eines durchgehenden regelkonformen Gehweges entlang der privaten Anliegergrundstücke ist in dieser Variante nicht möglich.

Variante 3 (Mischverkehrsfläche): Die Fläche des Straßengrundstückes (zwischen den Straßenbegrenzungslinien) wird komplett als Mischverkehrsfläche geplant.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Nach Vorliegen der Vermessungsunterlagen und näherer Betrachtung der derzeitigen Verhältnisse hat sich gezeigt, dass die Varianten 1 und 2 nahezu identisch wären. Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt an in großen Bereichen etwa 4,70 m an manchen Stellen sogar nur 4,50 m und nicht wie zunächst angenommen 5,00 m und mehr. Daher entfällt die Variante 1.

Die Variante 3 weist einen zu hohen Versiegelungsgrad auf und wird daher nicht weiterverfolgt.

Die Variante 2 wird so angepasst, dass sich der Versiegelungsgrad im Bereich zwischen Hochbord am Fahrbahn bis zur Grundstücksgrenze nicht erhöht. Weiterhin wird bei den drei großen Überhängern die Fahrbahn eingeengt. Die Gehwegbreiten werden im Bereich der vorhandenen großen Bäume entsprechend den örtlichen Verhältnissen reduziert.

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 2, 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 Mindestanforderungen. 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

Eine Zunahme der Verkehrsbelastung ist nicht zu erwarten.

3.3.2 ÖPNV

Vonseiten des ÖPNV sind keine Veränderungen geplant.

3.3.3 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr wird weiterhin auf der Südseite auf den Seitenflächen der Straße unmittelbar entlang der Grundstückseinfriedungen geführt. In den Bereichen, in denen die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, erhält der Gehweg eine Breite von 1,50 m.

3.3.4 Radverkehr

Der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt.

3.3.5 Barrierefreiheit

Besondere Maßnahmen hinsichtlich der Barrierefreiheit sind nicht geplant.

3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Aufteilung der Verkehrsanlage orientiert sich an der des vorhandenen Querschnittes. Nachstehend ist der geplante Querschnitt von Nord nach Süd im Bereich Haus Nr. 11 beschrieben.

1,20 m	Grünstreifen zur Grenze
0,30 m	Wasserlauf aus Gussasphalt
4,50 m	Fahrbahn, Asphaltbefestigung Bk0,3, Vollausbau
2,50 m	Grünstreifen mit Hochbord,
<u>1,50 m</u>	Gehweg, Befestigung mit einer wassergebundenen Decke
10,00 m	Gesamtbreite Straßengrundstück

Die Fahrbahn ist mit einer Gesamtdicke des Asphaltoberbaues in Anlehnung der RStO 12, Tafel 1, Bk0,3, Zeile 3a vorgesehen.

Zur Einfassung der Fahrbahn wird auf der Südseite die vorhandene Bordanlage genutzt. Lediglich im Bereich von Anpassungen kommen neue Hochbordsteine aus Beton zum Einsatz.

Die Gehwegüberfahrten werden auf einer Länge von min. 3,00 m abgesenkt und die beidseitigen Übergänge jeweils auf 2,00 m überbrückt. Als rückwärtige Einfassung und als Einfassung gegenüber ungebundenen Befestigungen werden Tiefbordsteine aus Beton verwendet. Die Oberflächenbefestigung besteht aus Wabenpflaster.

Die Grundbreite der Zufahrten von 3,00 m wird bei dem Vorhandensein von größeren Breiten im Bestand entsprechend angepasst und breiter hergestellt.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Lichtsignalanlagen sind nicht geplant.

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die Ausleuchtungsqualität ist mangelhaft und die eingesetzte Technik nicht mehr zeitgemäß. Drei der vorhandenen vier Beleuchtungsmaste werden zurückgebaut und fünf Maste neu gesetzt und alle Lichtpunkte mit LED-Technik bestückt.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Es sind zwei Neupflanzungen vorgesehen.

Bilanz			
	Fällungen	Neupflanzungen	Differenz
Baumstandorte	0	2	+ 2

3.3.10 Ruhender Verkehr

Im Bereich der Haus Nrn. 3 – 9 werden vier Parkstände angeordnet.

Bilanz			
	Bestand	Planung	Differenz
Parkstände	0	4	+ 4

3.3.11 Entwässerung

Zur Ableitung des Oberflächenwassers werden die Standorte der vorhandenen Straßenabläufe genutzt. Das Oberflächenwasser wird durch das vorhandene Regenwassersiel der HSE abgeleitet.

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Die Montage von sechs Fahrradanhängerbügel ist geplant. Weitere Ausstattungen / Möblierungen sind nicht geplant.

Bilanz			
	Bestand	Planung	Differenz
Fahrradanlehnbügel	0	6	+ 6

3.3.13 Sondernutzungen

Sondernutzungen sind nicht vorgesehen.

3.3.14 Versorgungsanlagen

Änderungen an den Versorgungsanlagen sind nicht geplant.

3.3.15 Grundwasser

Die Baumaßnahme hat keine Auswirkungen auf das Grundwasser.

3.3.16 Bodengutachten

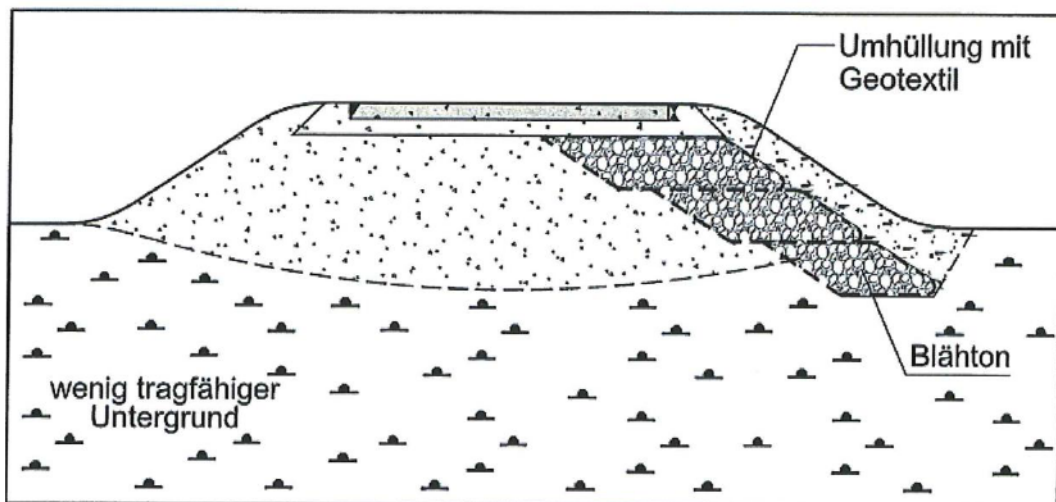
Im Zuge der Gutachtenerstellung durch asphalt-labor im Jahr 2019 wurden Lösungsvarianten zur Stabilisierung des Untergrundes erarbeitet.

Zitat:

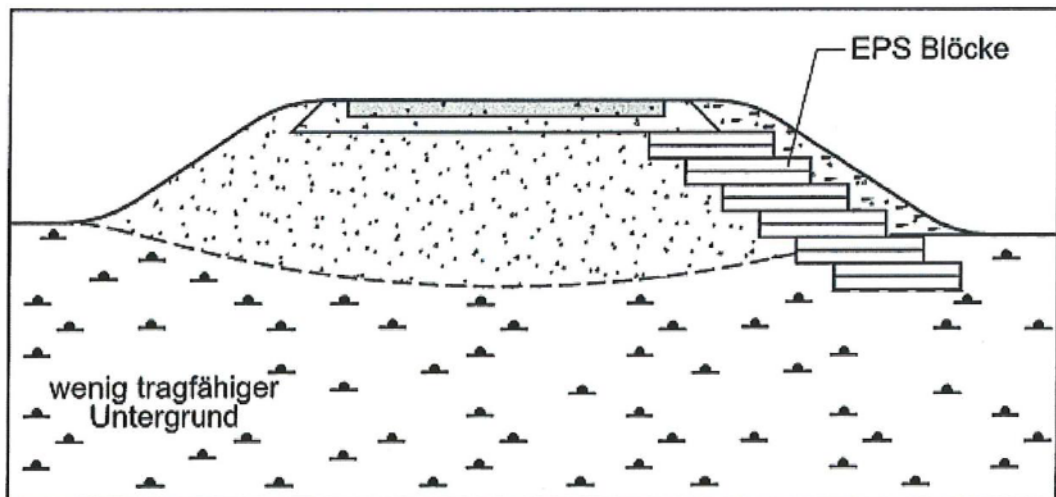
Variante

1:

Zur Erzielung einer Entlastung des Baugrundes wird der vorhandene Straßenaufbau vollständig entfernt und durch die Verwendung von Leichtbaustoffen in Bereichen mit Setzungen die Belastung des Untergrundes zu verringern. Die Verwendung von Leichtbaustoffen ist in dem „Merkblatt über Straßenaufbau auf wenig tragfähigen Untergrund“, Ausgabe 2010, Ziffer 5.5 beschrieben. Aus der Sicht des Gutachters können in die beiden nachfolgenden Systemskizzen dargestellten Leichtbauweisen als dauerhaft nachhaltige Lösung angesehen werden:

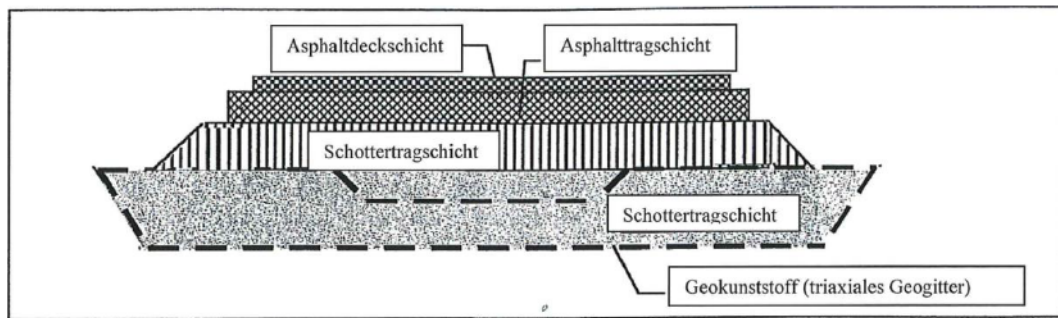


Variante 1 – Bild 1: Bauweise unter Verwendung von Blähton, umhüllt mit Geotextil



Variante 1 – Bild 2: Bauweise unter Verwendung von EPS-Leichtbaustoffen

Zur Erzielung einer Vergleichmäßigung der Belastung wird der vorhandene Straßenaufbau entfernt und durch eine Bauweise mit einer horizontalen lastverteilenden, geokunststoffbewehrten Schotterdecke ersetzt. Nachfolgend ist in einer Prinzipskizze eine Bauweise mit einem derartigen „Schotterkissen“ dargestellt:



Variante 2 – Bild 3: Bauweise mit geokunststoffbewehrter Schottertragschicht

Ein Schotterkissen wird hergestellt, in dem zuerst das Geogitter quer zur Fahrtrichtung in ausreichenden Längen – ca. 12 bis 15 m – und Überlappung – ca. 0,8 bis 1 m – sowie anschließender mechanischer Verbindung der Abschnitte ausgelegt wird. Anschließend wird der Schotter Vor-Kopf eingebaut, verdichtet und dabei mittig eine Längsmulde bis zur halben Schichtdicke ausgebildet. Danach werden die beiden freien Enden des Geogitters in die Längsmulde eingelegt und die Mulde mit Schotter verfüllt. Anschließend ist das so entstandene Schotterkissen zu verdichten. Abschließend ist die zur Regelbauweise gehörende Schottertragschicht einzubauen und zu verdichten.

Die Variante 1 bedeutet, dass ein teilweiser Bodenaustausch durchzuführen ist, was technisch aufwändiger und kostenintensiver ist als die Variante 2.

Aus dem vorgenannten Grund soll die Variante 2 umgesetzt werden.

Zur Vermeidung einer Vermischung des Schotterkissens mit dem anstehenden Boden, wird als Trennlage unter das Geogitter ein Vliesstoff eingelegt.

3.3.17 Kampfmittel

Maßnahmen bezogen auf Kampfmittel sind nicht vorgesehen.

4. Umweltbelange

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme stellt kein erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der 16BlmSchV dar.

Die Baumaßnahme erfüllt die in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien nicht.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sind nicht geplant.

4.3 Auswirkungen aus Immissionen

Immissionsrichtwerte und zulässigen Arbeitszeiten (gemäß AVV Baulärm, Bundesimmissionsschutzgesetz u.a.) werden eingehalten.

5. Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht erforderlich. Die Baumaßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der bezirklichen Rahmenezuweisung der PSP-Elemente:
 [REDACTED] PSP-Investiv, [REDACTED] PSP-Konsumtiv

7. Sonstiges

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

Grunderwerb ist nicht erforderlich. Die Baumaßnahme findet innerhalb der derzeit vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Ingenieurbüro		Verfasst	17.01.2022	[REDACTED]
Sachbearbeitung	MR 24-13	Bearbeitet	20.01.2022	[REDACTED]
Abschnittsleitung	MR 210	Fachtechnisch geprüft	20.01.2022	[REDACTED]
Abteilungsleitung	MR 20	Aufgestellt	20.01.2022	[REDACTED]

8. Anlage - Baugrundgutachten

Baugrundgutachten vom asphalt-labor Arno J. Hinrichsen GmbH & Co.
 „Untersuchungsbefund Nr. 6204/19“ vom 03.09.2019.