

Kontrakt-Nr.:
PSP-Nummer: 2-22403010-10011.35 / 3-22403010-100010.04

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und
Entwurfsmittelstelle: 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: **Neuordnung des ruhenden Verkehrs und Instandsetzung der Nebenflächen**

Teilbaumaßnahme: Hohnerkamp von Berner Chaussee bis Lüdmoor

Baulänge: 900m

ERLÄUTERUNGSBERICHT

KENNTNISNAHMEVERSCHICKUNG

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	4
3.	Technische Beschreibung der Baumaßnahme	4
3.1	Gegenwärtiger Zustand	4
3.1.1	Verkehrsbelastung	4
3.1.2	ÖPNV	4
3.1.3	Fußgängerverkehr	5
3.1.4	Radverkehr	5
3.1.5	Barrierefreiheit	5
3.1.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	5
3.1.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	5
3.1.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB)	5
3.1.9	Straßenbegleitgrün	5
3.1.10	Ruhender Verkehr	5
3.1.11	Entwässerung	6
3.1.12	Ausstattung / Möblierung	6
3.1.13	Sondernutzungen	6
3.1.14	Versorgungsanlagen	6
3.1.15	Grundwasser	6
3.1.16	Bodengutachten	6
3.1.17	Kampfmittel	6
3.2	Variantenuntersuchung	6
3.2.1	Planungsziel	6
3.2.2	Untersuchte Varianten	7
3.2.3	Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante	7
3.2.4	Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante	7
3.3	Geplanter Zustand	7
3.3.1	Verkehrsbelastung	7
3.3.2	ÖPNV	8
3.3.3	Fußgängerverkehr	8
3.3.4	Radverkehr	8
3.3.5	Barrierefreiheit	8
3.3.6	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
3.3.7	Lichtsignalanlagen (LSA)	8

3.3.8	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	8
3.3.9	Straßenbegleitgrün.....	8
3.3.10	Ruhender Verkehr.....	9
3.3.11	Entwässerung.....	9
3.3.12	Ausstattung / Möblierung.....	9
3.3.13	Versorgungsanlagen.....	9
3.4	Bautechnische Einzelheiten.....	9
3.4.1	Auflistung der Aufbauten / Randeinfassungen nach ReStra.....	9
3.4.2	Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra.....	10
3.4.3	Sonstige bautechnische Einzelheiten.....	10
3.5	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten.....	10
4.	Umweltbelange.....	10
4.1	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	10
4.2	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen.....	10
4.3	Auswirkungen aus Immissionen.....	11
5.	Grunderwerb.....	11
6.	Anmerkungen zur Finanzierung.....	11
7.	Sonstiges.....	11

1. Allgemeines

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

Die Planungsmaßnahme umfasst die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie die Instandsetzung der Nebenflächen in der Bezirksstraße Hohnerkamp zwischen der Berner Chaussee und der Straße Lüdmoor auf einer Länge von ca. 900 m.

Die Straße Hohnerkamp befindet sich als ausgewiesene Tempo-30-Zone im Stadtteil Bramfeld.

1.2. Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Die Planungsmaßnahme ist Bestandteil des mit den politischen Gremien abgestimmten Arbeitsprogrammes 2020 / 2021. Im Vordergrund steht die Verbreiterung der teils sehr schmalen Gehwege durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der erweiterten Befestigung der Gehwege mit Platten angrenzend an die Grundstücksgrenzen, um Konflikte zwischen Fußgängern und dem ruhenden Verkehr zu verringern.

1.3. Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Der Bedarfsträger ist der Wegebausträger Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Leistungen erfolgt durch das Bezirksamt Wandsbek, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt; Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Abteilung Straßen.

1.4. Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Die Planungsunterlagen werden dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft am 18.03.2021 vorgestellt.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Die für die Maßnahme geltenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne Bramfeld 22, festgestellt am 09.12.1966 (1. Änderung 12.02.2010) und Bramfeld 44, festgestellt am 24.02.1987 werden eingehalten. Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie.

Zwischen den Straßen Nüßlerkamp und Lüdmoor befindet sich ein geschütztes Ensemble mit geschützten Baudenkmalern. In diesem Bereich sind keine Sanierungsmaßnahmen der Nebenflächen, lediglich Demarkierungsarbeiten der Parkmarkierungen auf der Fahrbahn vorgesehen.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

3.1.1 Verkehrsbelastung

Eine Verkehrszählung ist aufgrund der Art der Maßnahme nicht erforderlich, da ausschließlich die Nebenflächen erneuert werden.

3.1.2 ÖPNV

Im Hohnerkamp verkehrt zwischen den Straßen Nüßlerkamp und Lüdmoor die Buslinie 173. Bushaltestellen sind im Hohnerkamp nicht vorhanden.

3.1.3 Fußgängerverkehr

Im Hohnerkamp sind beidseitig überwiegend mit Platten, stellenweise auch mit Betonrechteckpflaster und Asphalt befestigte Gehwege vorhanden.

In den Bereichen, in denen halbseitig auf den Gehwegen geparkt wird, beträgt die Breite des befestigten Gehweges zwischen der Berner Chaussee und Hohnerredder jeweils ca. 1,50 m, im weiteren Verlauf nur noch ca. 1,0 m.

In den Bereichen ohne Gehwegparken beträgt die Breite des befestigten Gehwegs auf der Ostseite des Hohnerkamps ca. 2,15 m (inkl. Bord) und auf der Westseite des Hohnerkamps ca. 1,65 m (inkl. Bord).

Ab der Straße Hohnerredder schließen an die befestigten Gehwege auf beiden Seiten Grandflächen von bis zu 1,0 m Breite bis zu den Grundstücksgrenzen an. Zwischen der Berner Chaussee und dem dort bestehenden Gehwegparken auf der Westseite des Hohnerkamps schließt an den befestigten Gehweg ebenfalls eine Grandfläche an.

Die vorhandenen Gehwegüberfahrten im Planungsgebiet sind teilweise mit Platten und teilweise mit Wabensteinpflaster befestigt.

3.1.4 Radverkehr

Der Radverkehr wird innerhalb der Tempo-30-Zone im Mischverkehr geführt.

3.1.5 Barrierefreiheit

Die vorhandenen Bordsteinhöhen an den Fußgänger- und Radwegfurten aller Einmündungsbereiche im Planungsgebiet entsprechen nicht den gültigen Richtlinien zur Barrierefreiheit. Taktile Elemente in Form von Bodenindikatoren sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

3.1.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Bei der Bezirksstraße Hohnerkamp handelt es sich um eine einbahnige, zweistreifige Straße mit Erschließungsfunktion, die in Nord-Süd-Richtung verläuft und als ausgewiesene Tempo-30-Zone im Süden an die Bezirksstraße Berner Chaussee anschließt.

Von Süden nach Norden gehen die Straßen Hannenstieg, Anderheitsallee, Hohnerredder, Friedländer Straße, Nüsslerkamp, Königsberger Straße und Lüdmoor ab. Die bestehende Vorfahrtsregelung ist „rechts vor links“.

Die Fahrbahnbreite beträgt zwischen der Berner Chaussee und Hohnerredder ca. 4,75 m und zwischen Hohnerredder und Königsberger Straße ca. 4,50 m. Im Bereich Lüdmoor ist die Fahrbahn 5,50 m breit.

3.1.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Planungsgebiet befinden sich keine Lichtsignalanlagen.

3.1.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich in den östlichen Nebenflächen direkt an den Grundstücksgrenzen.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Das Straßenbegleitgrün ist im Planungsgebiet in Form von Rasenflächen und Bäumen (überwiegend Hainbuchen mit Stammdurchmesser bis 1,0 m) vorhanden.

3.1.10 Ruhender Verkehr

Durch Markierungen am Fahrbahnrand besteht im Hohnerkamp halbseitiges Gehwegparken. Im Bereich zwischen der Berner Chaussee und dem Hohnerredder steht hierfür eine Breite von ca. 2,0 m zur Verfügung. Der zu beparkende Gehwegbereich (ca. 0,6 m) ist hier mit Betonrechteckpflastersteinen befestigt.

Ab der Straße Hohnerredder steht für das dort ausgewiesene halbseitige Gehwegparken insgesamt eine Breite von ca. 1,80 m zur Verfügung. Der zu beparkende Gehwegbereich (ca. 1,20 m) ist hier teilweise mit Wabensteinen, teilweise mit Betonrechteckpflastersteinen befestigt.

Verkehrszeichen für das zulässige „Parken auf Gehwegen“ sind hier nicht vorhanden.

Im Bereich von Hausnr. 79 – 87 auf der Westseite des Hohnerkamps besteht ebenfalls durch Markierungen auf der Fahrbahn sowie dem Verkehrszeichen VZ 315-51 halbseitiges Gehwegparken.

Der halbseitig beparkte Gehweg ist hier insgesamt ca. 2,25 m breit.

Fahrradbügel sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

3.1.11 Entwässerung

Das bestehende Regenwasser der Fahrbahn wird über die bestehenden Trummen abgeleitet. Eine Untersuchung der Trummen entfällt, da die Entwässerung im Planungsgebiet nicht verändert wird.

3.1.12 Ausstattung / Möblierung

Die Lage der vorhandenen Schaltschränke, der Poller sowie der Müllbox ist den Lageplänen zu entnehmen.

3.1.13 Sondernutzungen

Im Hohnerkamp 1 - 56 liegen keine Sondernutzungen vor.

3.1.14 Versorgungsanlagen

Eine Leitungsanfrage ist nicht erforderlich, da die Ausbautiefe in den Nebenflächen die Tiefe der Versorgungsträger nicht erreicht.

3.1.15 Grundwasser

Die Grundwassergleichen Max 2008 betragen gemäß FHH Atlas zwischen 20 – 23 Meter NHN.

3.1.16 Bodengutachten

Ein Bodengutachten ist aufgrund des Planungsumfanges nicht erforderlich. Überwiegend werden nur Oberflächenbefestigungen erneuert. Für die geringen Mengen auszubauenden Asphalt in den Nebenflächen wird eine Annahme für Pechbelastung getroffen. Im Zuge des Ausbaus wird der Asphalt auf Pechbelastung geprüft.

3.1.17 Kampfmittel

Eine Auswertung von der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) ist aufgrund des Planungsumfanges nicht erforderlich. Überwiegend werden nur Oberflächenbefestigungen erneuert. Die Feuerwehr wird bei der Kenntnisnahmeverschickung beteiligt.

3.2 Variantenuntersuchung

3.2.1 Planungsziel

Im Vordergrund steht die Verbreiterung der Gehwege durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der erweiterten Befestigung der Gehwege mit Platten angrenzend an die Grundstücksgrenzen, um Konflikte zwischen Fußgängern und dem ruhenden Verkehr zu verringern.

3.2.2 Untersuchte Varianten

Die vorhandene Fahrbahnbreite von ca. 4,50 m ist beizubehalten, um Begegnungsverkehr aufrecht zu erhalten. Die Verbreiterung des halbseitigen Gehwegparkens Richtung Fahrbahn ist daher nicht möglich. Durch die vorhandene Querschnittsbreite von 11,0 m ist eine neue Neuaufteilung des gesamten Querschnittes nicht geeignet, um die Park- und Gehwegsituation deutlich zu verbessern und ist unwirtschaftlich. Grunderwerb der privaten Flächen wäre auf der gesamten Länge erforderlich. Für einen solchen Grunderwerb gibt es keine planungsrechtliche Grundlage.

Das vollständige Entfernen der Parkmöglichkeiten mittels Halteverbotes ist aufgrund des hohen Parkdruckes nicht favorisiert.

Mit der nachfolgend beschriebenen Planung bleibt die Fahrbahnbreite erhalten und die Gehwegflächen werden in einigen Bereichen Richtung Grundstücksgrenzen durch die erweiterte Befestigung der Grandflächen mit Platten verbreitert.

Mit einem zusätzlichen Betonrechteckpflasterstreifen wird eine Abgrenzung des Park- und Gehwegbereichs geschaffen. Dies schafft eine klare Aufteilung der Flächen und soll das Parken auf dem Gehweg außerhalb der vorgesehenen Flächen verhindern. Zusätzlich verdeutlichen die vorgesehenen Verkehrszeichen 315-56, 315-57, 315-58 (Parken auf Gehwegen) die für das halbseitige Gehwegparken vorgesehenen Bereiche.

Durch den Entfall des halbseitigen Gehwegparkens ab dem Nüßlerkamp auf der Ostseite des Hohnerkamps wird der Gehweg in diesem Bereich auf eine Breite von 2,65 m (inkl. Bord) erweitert. Im Bereich von Hausnr. 79 – 87 auf der Westseite des Hohnerkamps steht durch den Entfall des halbseitigen Gehwegparkens die gesamte Gehwegbreite von 2,25 m (inkl. Bord) für die Fußgänger zur Verfügung.

Die Befestigung der Gehwege mit Platten verdeutlicht, dass in diesen Bereichen nicht halbseitig auf dem Gehweg geparkt werden soll. Die geplanten Schutzbügel im Planungsgebiet verhindern ebenfalls das halbseitige Gehwegparken in nicht dafür vorgesehenen Bereichen.

3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Entfällt (siehe 3.2.2)

3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Die Planung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen aufgestellt. Sie stellt sich als wirtschaftlichste Lösung dar. Die Umsetzung erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen.

Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und die Verbreiterung sowie die Instandsetzung der Nebenflächen wird die Verkehrssicherheit durch die Reduzierung von Konfliktpunkten zwischen dem ruhenden Verkehr und den Fußgängern erhöht. Der schlechte bauliche Zustand bzw. die Befestigung der Nebenflächen mit Grand erfordert einen hohen, steigenden Unterhaltungsaufwand zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Funktionsfähigkeit. Dieser Aufwand wird durch die vorliegende Planung und die vorgesehene Sanierung der Nebenflächen reduziert. Ein effizienter bzw. wirtschaftlicher Einsatz der Mittel ist damit gewährleistet. Eine weitere Kosten-Nutzen-Analyse bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im eigentlichen Sinne ist nicht durchführbar, da sich keine wirtschaftlich sinnvollen Alternativen anbieten. 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 Änderung der Verkehrsbelastung durch die geplante Maßnahme wird nicht erwartet, da die bestehende Verkehrssituation beibehalten wird.

3.3.2 ÖPNV

Die Belange des ÖPNV werden durch die Planungsmaßnahme nicht berührt.

3.3.3 Fußgängerverkehr

Die Gehwege entlang des Hohnerkamps werden zwischen der Straße Hohnerredder und Nüßlerkamp in Bereichen des Gehwegparkens auf einer Breite von 1,50 m mit Platten befestigt und Richtung Grundstücksgrenzen verbreitert.

Auf den jeweils gegenüberliegenden Seiten ohne Gehwegparken werden die Gehwege auf einer Breite von 2,65 m (inkl. Bord) neu mit Platten befestigt und ebenfalls Richtung Grundstücksgrenzen verbreitert.

Die Grandflächen werden dafür jeweils zurückgebaut und überwachsene Hecken von den Anliegern zurückgeschnitten.

Auch im Bereich zwischen der Berner Chaussee und dem ersten Bereich des Gehwegparkens auf der Westseite des Hohnerkamps kann der Gehweg auf dieser Seite durch die erweiterte Befestigung der Grandflächen auf eine Breite von 2,15 m (inkl. Bord) ausgebaut werden.

Zwischen Hannenstieg und Hohnerredder wird der östliche Gehweg auf gesamter Breite neu mit Platten befestigt.

Durch den Entfall des halbseitigen Gehwegparkens ab dem Nüßlerkamp auf der Ostseite des Hohnerkamps wird der Gehweg in diesem Bereich auf eine Breite von 2,65 m (inkl. Bord) erweitert. Im Bereich von Hausnr. 79 – 87 auf der Westseite des Hohnerkamps steht durch den Entfall des halbseitigen Gehwegparkens die gesamte Gehwegbreite von 2,25 m (inkl. Bord) zur Verfügung.

Die geplanten Schutzbügel im Planungsgebiet verhindern das halbseitige Gehwegparken in nicht dafür vorgesehenen Bereichen.

3.3.4 Radverkehr

Der Radverkehr wird weiterhin innerhalb der Tempo-30-Zone im Mischverkehr geführt. Zwei Bordsteinabsenkungen sind als Überfahrten für den Radverkehr in abgehende Seitenstraßen des Hohnerkamps vorgesehen.

3.3.5 Barrierefreiheit

Der barrierefreie Ausbau des Planungsgebietes ist nicht Gegenstand der Maßnahme. Bei einem barrierefreien Ausbau der Einmündungsbereiche mit differenzierten Bordhöhen und taktilen Elementen wäre die gesamte Straße hinsichtlich der Höhenlage und der Entwässerung sowie des Straßenaufbaus zu überplanen.

3.3.6 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die vorgesehene Planungsmaßnahme bewirkt keine Änderungen für den MIV.

3.3.7 Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Planungsgebiet gibt es diesbezüglich keine Änderungen.

3.3.8 Öffentliche Beleuchtung (ÖB)

Eine Anpassung der öffentlichen Beleuchtung ist im Rahmen der Planungsmaßnahme nicht vorgesehen, da keine grundsätzliche Überplanung des Straßenquerschnittes vorgenommen wird.

3.3.9 Straßenbegleitgrün

Das vorhandene Straßenbegleitgrün in Form von Rasenflächen und Bäumen bleibt von der Planungsmaßnahme unberührt.

3.3.10 Ruhender Verkehr

Zwischen den Straßen Hohnerredder und Nüßlerkamp wird in den vorhandenen Bereichen des Gehwegparkens ein zusätzlicher Trennstreifen aus Betonrechteckpflastersteinen zum Gehweg vorgesehen, um die Aufteilung der Nebenflächen zu verdeutlichen. Die Markierungen auf der Fahrbahn bleiben in gleicher Lage bestehen. Das Gehwegparken wird zusätzlich über die Verkehrszeichen 315-56, 315-57, 315-58 (Parken auf Gehwegen) gekennzeichnet.

Die Befestigung der Gehwege mit Platten verdeutlicht, dass in diesen Bereichen nicht halbseitig auf dem Gehweg geparkt werden soll. Die geplanten Schutzbügel im Planungsgebiet verhindern ebenfalls das halbseitige Gehwegparken in nicht dafür vorgesehenen Bereichen.

Zwischen Nüßlerkamp und Königsberger Straße entfällt das halbseitige Gehwegparken zur Verbesserung der Leichtigkeit des ÖPNV Verkehrs aufgrund der Schleppkurve des Busses der Linie 173. Im Bereich von Hausnr. 79 – 87 auf der Westseite des Hohnerkamps entfällt das halbseitige Gehwegparken zu Gunsten des Fußgängerverkehrs. Die Fahrbahnmarkierungen zum halbseitigen Gehwegparken werden in diesen Bereichen entfernt. Das Parkverbot wird jeweils über das Verkehrszeichen 286-10 geregelt.

Fahrradbügel sind nicht vorgesehen, da im Planungsgebiet keine potentiellen Stellflächen vorhanden sind.

3.3.11 Entwässerung

Da in der Maßnahme nur die Nebenflächen neu geordnet und hergestellt werden, bleibt die vorhandene Entwässerung bestehen.

3.3.12 Ausstattung / Möblierung

Die im Bestand vorhandenen Schaltschränke, Poller sowie die Müllbox werden nicht versetzt oder entfernt.

3.3.13 Versorgungsanlagen

Leitungsarbeiten im Rahmen der Planungsmaßnahme sind nicht erforderlich.

3.4 Bautechnische Einzelheiten

3.4.1 Auflistung der Aufbauten / Randeinfassungen nach ReStra

Folgende Oberflächenbefestigungen sind vorgesehen:

Gehwege:

(gemäß ReStra 2017, Seite 56, Tafel 6, Zeile 2, Platten)

Platten aus Beton 50/50(75)/7	7,0 cm
Bettung aus Brechsand-Splitt 0/5 oder 0/8	3,0 cm
Frostschuttschicht	Bestand wird beibehalten

Abgrenzungstreifen zwischen Gehweg und Parkflächen:

(in Anlehnung an ReStra 2017, Seite 56, Tafel 6, Zeile 2, Pflaster)

Betonrechteckpflaster (10 x 20 cm)	10,0 cm
Pflasterbettung aus Brechsand-Splitt 0/5 oder 0/8	4,0 cm
Frostschuttschicht	Bestand wird beibehalten

Gehwegüberfahrten (Kfz <3,5 t):
(gemäß ReStra 2017, Seite 54, Tafel 3, Zeile 3, BK0,3)

Pflastersteine aus Beton, Wabensteine, grau 8,0 cm
Pflasterbettung aus
Brechsand-Splitt 0/5 oder 0/8 4,0 cm
STS, Baustoffgemisch 0/32, 0/45 Bestand wird beibehalten
SfM, grobkörnige Böden nach DIN 18196 Bestand wird beibehalten

3.4.2 Auflistung der Randeinfassungen nach ReStra

Die Bordsteine bleiben überwiegend bestehen.

In zwei Bereichen sind Bordsteinabsenkungen auf 0 cm als Überfahrten für den Radverkehr vorgesehen. Die neuzusetzenden Bordsteine werden aus Beton gesetzt.

Angrenzend an die Gehwegplatten (an den Grundstücksgrenzen) ist keine Einfassung mit Tiefborden vorgesehen.

3.4.3 Sonstige bautechnische Einzelheiten
-entfällt-

3.5 Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Straßenbauarbeiten sollen voraussichtlich im III. Quartal 2021 begonnen werden.

Die Gesamtbauzeit beträgt ca. drei Monate.

Erläuterungen zur Folgepflicht und zum Vorteilsausgleich

Gegebenenfalls zu verlegende Leitungen müssen vor Baubeginn durch die Leitungsträger verlegt oder tiefer gelegt werden. Die vorhandenen Schieberkappen müssen an die neuen Höhen angepasst werden. Die Aufwendungen für die Um- und Rückverlegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

Leitungsverlegungen sind innerhalb der Instandsetzungsmaßnahme nicht vorgesehen.

Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld

Sämtliche Anlieger sind während der Durchführung der Maßnahmen direkt betroffen. Einschränkungen und Behinderungen durch die Baustellenabsicherung werden auf das notwendige Minimum reduziert.

Kosten

In einer überschlägigen Kostenschätzung wurden die Kosten für die gesamte Straßenbaumaßnahme auf 100.000,00 € (netto) geschätzt.

Die genaue Kostenberechnung erfolgt im Rahmen der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung. Planungskosten sind in den aufgeführten Zahlen nicht enthalten.

4. Umweltbelange

4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach Art und Größe der Maßnahme nicht notwendig.

Die Straßenbaumaßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne des §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar. Die Leistungsfähigkeit, die räumliche Abgrenzung und die Nutzung der Straße werden nicht verändert. Es findet keine Veränderung der Lärmemission statt.

4.2 Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

4.3 Auswirkungen aus Immissionen

Es sind allgemein keine Auswirkungen auf Umweltbelange zu erwarten.

5. Grunderwerb

Es ist kein Grunderwerb erforderlich. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

6. Anmerkungen zur Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt aus der bezirklichen Rahmenzuweisung der PSP-Elementgruppe 3-22403010-100010.04

Produktgruppe: 224030 Management des öffentlichen Raumes
PSP-Element-Nr.: 3-22403010-100010.04

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme geht dieser Straßenabschnitt in das Anlagevermögen der des Bezirks über. Die Unterhaltung und das Anlagemanagement obliegen dem Bezirk.

7. Sonstiges

-Entfällt-

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
██████████	██████████	██████████	██████████	██████████
██████████	██████████	██████████	██████████	██████████
██████████	██████████	██████████████████	██████████	██████████
██████████	██████████	██████████	██████████	██████████