

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord

Planungs- und
Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt MR – Abschnitt Planen und Bauen

Realisierungsträger: N/MR 2

Baumaßnahme: Umsetzung Fußverkehrsstrategie

Teilbaumaßnahme: Fußgängerquerung Falkenried/Straßenbahnring

Baulänge: ca. 30 m

ERLÄUTERUNGSBERICHT

KENNTNISNAHMEVERSCHICKUNG

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit.....	3
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
3.2.	Variantenuntersuchung	7
3.3.	Geplanter Zustand.....	9
3.4.	Bautechnische Einzelheiten.....	12
3.5.	Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten	12
4.	Umweltbelange	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

Die Straße Falkenried befindet sich im Stadtteil Hoheluft-Ost im Bezirk Hamburg-Nord und verläuft in Nord-Süd-Richtung. Im Norden grenzt die Straße Falkenried an die Martinistraße, kreuzt im Verlauf Richtung Süden die Breitenfelder Straße, den Abendrothsweg sowie den Eppendorfer Weg. Im Süden grenzt der Falkenried an den Lehmweg. Der Straßenbahnring verläuft ringförmig entlang des Falkenrieds und mündet somit an zwei Stellen in den Falkenried.

Im Rahmen dieser Baumaßnahme wird die südl. Mündung des Straßenbahnringes in den Falkenried betrachtet.

Bei den Straßen Falkenried und Straßenbahnring handelt es sich um eine Tempo-30-Zone.

Im Einmündungsbereich befindet sich auf der westlichen Seite des Falkenrieds eine Kita (Haus Nr. 7). Auf der östlichen Seite befinden sich die autofreien Falkenried-Terrassen und ein Spielplatz.

1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit

Im Februar 2017 wurde von der Bezirksversammlung Hamburg-Nord eine Fußverkehrsstrategie für den Stadtteil Hoheluft-Ost beschlossen. Im Einmündungsbereich des Straßenbahnringes in den Falkenried soll in diesem Zusammenhang eine barrierefreie Fußgängerquerung realisiert werden, da im derzeitigen Zustand keine Möglichkeit besteht die Fahrbahn barrierefrei zu queren. Zusätzlich sind Fußgänger*innen gezwungen auf beiden Straßenseiten zunächst parkende Kfz zu passieren, um die Fahrbahn zu überqueren.

Die Fußgängerquerung soll zudem zur Sicherung des Kitaumfeldes und der Gehwegbeziehung aus den autofreien Falkenried-Terrassen zum Areal des Straßenbahnringes und zur Hoheluftchaussee beitragen. Weiterhin ist das Ziel der Maßnahme die allgemeinen Sichtverhältnisse zwischen dem MIV und den die Fahrbahn querenden Personen zu verbessern.

Der Falkenried weist in dem Bereich zwischen Lehmweg und Eppendorfer Weg eine gerade Linienführung auf. Da der MIV bei gerader Linienführung erfahrungsgemäß dazu verleitet wird die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung zu überschreiten ist geplant nach Beendigung der momentanen Leitungsarbeiten mittels Tempo-SYS-Gerät die Geschwindigkeitsüberschreitungen zu überprüfen.

1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag

Auftraggeber und Bedarfsträger:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Fachbereich Tiefbau

Mit der ingenieurtechnischen Bearbeitung der Verkehrsplanung ist die LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt.

1.4 Beschlüsse parlamentarischer Gremien

Im Februar 2017 wurde von der Bezirksversammlung Hamburg-Nord eine Fußverkehrsstrategie für den Stadtteil Hoheluft-Ost beschlossen.

2. Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsbereich gelten der Bebauungsplan Hoheluft-Ost 2 vom 7. Mai 2002 sowie der Teilbebauungsplan 727 Hoheluft Ost - Falkenried Kinderspielplatz vom 24.10.1958.

3. Technische Beschreibung der Baumaßnahme

3.1 Gegenwärtiger Zustand

Die Verkehrsarten sind in dem betrachteten Planungsabschnitt nach dem Separationsprinzip voneinander getrennt, d. h., zwischen Fahrbahn und Nebenfläche ist i. d. Regel ein Hochbord vorhanden. Die Fahrbahn der Straße Falkenried und des Straßenbahnringes sind beidseitig von einer Nebenfläche umgeben.

Die Querschnittsbreite der Straße Falkenried beträgt rd. 17,0 m. Die Fahrbahn weist eine Breite von rd. 5,0 m auf. An die Fahrbahn angrenzend befinden sich in Asphalt befestigte Längs- und Schrägparkplätze. Diese sind mittels Fahrbahnmarkierung von der Fahrbahn abgetrennt. Die Abtrennung der Parkplätze zu den angrenzenden Nebenflächen erfolgt größtenteils mittels abgesenkter Hochbordstein.

Die Querschnittsbreite des Straßenbahnringes beträgt in dem hier betrachteten Abschnitt rd. 11,5 m. Die Fahrbahn ist mittels Hochbordstein zu den Nebenflächen abgetrennt.

Knotenpunktsform, Aufteilung / Nutzung der Verkehrsflächen

Bei dem hier betrachteten Planungsabschnitt handelt es sich um den südl. Einmündungsbereich Falkenried/ Straßenbahnring. Die Straßen sind je Fahrtrichtung einspurig.

Verkehrsbelastung

Eine Verkehrszählung liegt nicht vor.

Fuß- / Radverkehr

Entlang des Falkenriedes befinden sich beidseitig Gehwege.

In den östlichen Nebenflächen des hier betrachteten Abschnittes weist der vorh. Gehweg eine Breite von rd. 1,50 m auf. Die Gehwegbefestigung ist in einem überwiegend schlechten Zustand mit wechselnder Befestigung von Gehwegplatten und Grand.

In den westlichen Nebenflächen weist der vorh. Gehweg eine Breite von rd. 1,75 m bis 1,85 m auf. Die Gehwegfläche ist im Einmündungsbereich einheitlich mit Gehwegplatten befestigt. Die Platten sind in einem guten Zustand

Im Straßenbahnring befinden sich ebenfalls beidseitig Gehwege. Die Gehwegbreiten liegen zwischen rd. 2,15 m an der schmalsten und 3,65 m an der breitesten Stelle. Die Flächen sind einheitlich mittels Betonsteinpflaster befestigt und weisen keine Beschädigung auf.

Die Straße Falkenried ist Teil der Veloroute 13. Da es sich um eine Tempo 30 Zone handelt wird der Radverkehr im Mischverkehr mit dem MIV geführt.

Barrierefreiheit

Im Planungsbereich sind keine regelkonformen Bordkantenvorstände oder Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) vorhanden, sodass die Querung nicht barrierefrei genutzt werden kann.

ÖPNV

In der Straße Falkenried sowie im Straßenbahnring befinden sich keine Bushaltestellen. Es verkehren keine Buslinien.

MIV

Die Straßen Straßenbahnring und Falkenried liegen innerhalb einer Tempo 30 Zone.

LSA

In dem betrachteten Abschnitt des Falkenrieds befinden sich keine LSA. Rund 100 m in Richtung Südosten befindet sich der signalisierte Knotenpunkt Falkenried/Lehmweg.

ÖB

Im Planungsgebiet befinden sich 3 Masten der Öffentlichen Beleuchtung.

Straßenbegleitgrün

Die Straße Falkenried ist beidseitig mit Straßenbäumen gesäumt. In dem hier betrachteten Abschnitt des Falkenrieds befinden sich in den östlichen Nebenflächen zwischen Gehweg und Fahrbahn insgesamt drei Straßenbäume mit einem Stammdurchmesser von jeweils rd. 1,0 m.

Südöstlich der Einmündung Straßenbahnring/ Falkenried befindet sich in den westlichen Nebenflächen ein Straßenbaum mit einem Stammdurchmesser von rd. 0,5 m.

Ruhender Verkehr

Entlang der Straße Falkenried sind sowohl Längs- als auch Schrägparkplätze vorhanden, welche mittels Fahrbahnmarkierung vom fließenden Verkehr abgegrenzt sind. Am östlichen Fahrbahnrand, auf Höhe der Einmündung, befindet sich ein zugeordneter Behindertenstellplatz mit Parkausweisnummer.

Am westlichen Fahrbahnrand des Falkenrieds befinden sich Schrägparkplätze.

Die Nebenflächen sind mittels Absperrpfosten vor Fremdparken gesichert.

Entlang des Straßenbahnringes ist beidseitig ein absolutes Halteverbot (VZ 283-10,11) eingerichtet.

Überfahrten/ Feuerwehrzufahrten

In dem Planungsabschnitt befinden sich insgesamt 3 Feuerwehrzufahrten:

- zwischen Haus Nr. 16 und 18
- zwischen Haus Nr.10 und dem vorh. Spielplatz
- Vor Haus Nr. 2

Die Gehwegüberfahrten der Feuerwehrzufahrten zwischen Haus Nr. 16 und 18 und zwischen Haus Nr. 10 und dem Spielplatz sind mit Großpflaster befestigt und mittels umlegbarer Absperrpfosten gesichert.

Die Feuerwehrzufahrt im Einmündungsbereich ist mit Betonpflastersteinen befestigt. Die Zufahrt ist mit herausnehmbaren Absperrpfosten versehen.

Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahn und der Nebenflächen erfolgt über Wasserläufe und Straßenabläufe/ Trummen entlang der Fahrbahnränder.

Ausstattung / Möblierung

Die Nebenfläche des Einmündungsbereich ist durchgängig mit Absperrpfosten vor Fremdparken gesichert.

An den Baumstandorten befinden sich teilweise Baumschutzbügel, an denen teilweise Fahrräder angeschlossen werden.

Entlang der Grenze zu Haus Nr. 2 befinden sich drei Findlinge.

Versorgungsanlagen (Leitungen / Schächte)

Auf Basis der Tiefbauanzeige befinden sich die folgenden Versorgungsanlagen in dem hier betrachteten Planungsabschnitt:

- HWW
- HSE
- Stromnetz HH
- Deutsche Telekom
- Wilhelm Tel.
- Gasnetz Hamburg
- Vodafone
- Versatel

Wechselbeziehungen mit anderen Baumaßnahmen

Hamburg Wasser plant in dem betrachteten Planungsabschnitt die Erneuerung eines Schiebers.

Grundwasser

Gemäß dem Geoportal liegt der mittlere Grundwasserstand in dem Planungsgebiet für das Jahr 2010 bei rd. 4,0 mNN.

Bodengutachten

Es liegt derzeit kein Bodengutachten vor.

Kampfmittel

Gemäß Kampfmittelbescheid BIS/F046-22/02580_1 vom 02.06.2022 besteht aufgrund von Luftbildauswertungen/Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

3.2. Variantenuntersuchung

Wie unter Kapitel 1.2 bereits beschrieben, ist das Ziel dieser Planung die Verbesserung der allgemeinen Gehwegbeziehung im Einmündungsbereich des Straßenbahnring in den Falkenried. Hierfür soll eine barrierefreie Querungsmöglichkeit des Falkenrieds im Bereich der südl. Einmündung des Straßenbahnring in den Falkenried geschaffen werden. Die derzeit eingeschränkten Sichtverhältnisse zwischen dem MIV und dem querenden Fußgängerverkehr sollen verbessert werden und somit auch zur Sicherung der Umgebung der Kita Haus Nr. 7 und dem gegenüberliegenden Spielplatz angrenzend zu Haus Nr. 10 beitragen. Zudem soll durch eine bauliche Maßnahme eine Geschwindigkeitsreduzierung sowie eine Erhöhung der Aufmerksamkeit des MIV erwirkt werden.

Im Rahmen der Vorplanung wurde die Lage und Dimensionierung der herzustellenden Fußgängerquerung geprüft. Hierfür wurden zunächst zwei Varianten aufgestellt:

In der Variante 1 ist die Herstellung einer Fußgängerquerung im nördlichen Bereich der Einmündung Falkenried/Straßenbahnring vor der Feuerwehrezufahrt zwischen Haus Nr. 16 und Haus Nr. 18 geplant. Hierbei soll insbesondere die Gehwegbeziehung zwischen den autofreien Falkenriedterrassen und der Hoheluftchaussee gesichert und barrierefrei gestaltet werden. In der östlichen Nebenfläche ist dafür eine bauliche Einengung der Fahrbahn durch vorgezogene Seitenräume vorgesehen, der Radius der westlichen Bordkante soll optimiert werden und eine Aufpflasterung mit einer Länge von 5,0 m hergestellt werden. Die Einengung der Fahrbahn von 5,0 m auf 4,5 m und die Herstellung einer Aufpflasterung soll zur Geschwindigkeitsreduzierung im Einmündungsbereich beitragen. Die Fußgängerquerung soll mit taktilen Leitelementen und einer abgesenkten Bordkante auf 3,0 cm barrierefrei gestaltet werden. In dieser Variante muss der Behindertenparkplatz in südl. Richtung versetzt werden. Es entfallen zudem insgesamt 3 Parkplätze.

In der Variante 2 ist die Fußgängerquerung im südlichen Bereich der Einmündung vor der Feuerwehrezufahrt von Haus Nr. 10 geplant. In dieser Variante soll insbesondere das Umfeld der Kita Haus Nr. 7 und dem auf der anderen Straßenseite befindlichen Spielplatz gesichert und barrierefrei gestaltet werden. Die baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Barrierefreiheit sind analog der Variante 1 geplant. In dieser Variante ist es nicht notwendig den Behindertenparkplatz zu versetzen. Es entfallen insgesamt 2 Parkplätze.

In beiden Varianten konnte die regelhafte Zugänglichkeit der Feuerwehrezufahrten durch Schleppkurven nachgewiesen werden.

Im Vorhinein zur Kenntnisnahmeverschickung wurden die Varianten 1 und 2 dem PK 23 sowie der Feuerwehr zur Verfügung gestellt. Das PK 23 wies auf die folgenden Punkte hin:

- Eine Bündelung des Fußgängerverkehrs ist in 30er Zonen gem. der VwV-STVO nicht gewünscht, da die Einrichtung einer 30er Zone bereits zum Schutz des Fußgängerverkehrs angeordnet wird. Jedoch kann eine Fußgängerquerung auch in 30er Zonen angeordnet werden, wenn barrierefreies Queren durch z.B. parkende Fahrzeuge nicht möglich ist.
- Die durch vorgezogene Seitenräume geplante Fußgängerquerung und die damit verbundene Einengung der Fahrbahn im Einmündungsbereich erhöht die Gefahr von Sichtbehinderungen und Unübersichtlichkeit. Dies erhöht die Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer.

Somit sind die Varianten 1 und 2 nicht umsetzbar. Auf dieser Basis wurde eine weitere Variante in enger Abstimmung mit dem PK 23 ausgearbeitet:

In der Variante 3 wird durch die Verbreiterung der östl. Nebenfläche eine Halbinsel hergestellt. Diese Halbinsel wird in die Flucht der vorh. Fahrbahnmarkierung (Abgrenzung zu den Längsparkplätzen) platziert. Somit wird die Fahrbahn nicht eingeeengt. Auf eine Aufpflasterung wird verzichtet.

Dennoch können die Sichtverhältnisse zwischen dem am Fahrbahnrand wartenden Fußgängerverkehr und dem fließenden Verkehr optimiert werden, da dieser Bereich durch die Herstellung einer Halbinsel von parkenden Fahrzeugen freigehalten wird. Auf der Halbinsel werden Fahrradanhänger vorgesehen. Diese sichern die Nebenflächen zusätzlich vor Fremdparken. Die Bordsteinkante wird auf gesamter Länge der Halbinsel abgesenkt. Dies unterstützt das Parkverbot.

Der Kurvenradius im Einmündungsbereich der westl. Nebenflächen wird beidseitig reduziert. Durch die Herstellung von taktilen Leitelementen und einem auf 3,0 cm abgesenkten Hochbordstein wird eine barrierefreie Querungsstelle ausgebildet. Die Sicherung des Kitaumfeldes steht im Vordergrund, weshalb die barrierefreie Querungsmöglichkeit in Anlehnung an Variante 2 im südl. Einmündungsbereich vorgesehen wird.

3.3. Geplanter Zustand

Fuß- / Radverkehr

Zur Verbesserung der Querungssituation im Einmündungsbereich Straßenbahnring in den Falkenried wird durch die Verbreiterung der östlichen Gehwegfläche im Bereich der Längsparkplätze eine Halbinsel hergestellt. Der rd. 1,50 m schmale Gehweg wird in dem Bereich zwischen Haus Nr. 16 und Nr. 10 auf rd. 3,40 m verbreitert. Hierfür wird die rd. 1,85 m breite Grünfläche zwischen den Längsparkplätzen und dem vorh. Gehweg zurückgebaut und mit Betonsteinpflaster versehen.

Die geplante Querungsstelle über die Halbinsel wird barrierefrei gestaltet. Hierfür wird die Querungsmöglichkeit mit Bodenindikatoren und einem einheitlichen Bordvorstand von 3 cm ausgestattet. Aufgrund der vorh. Platzverhältnisse, den Geländehöhen sowie der südlich zur gepl. Halbinsel befindlichen Feuerwehrzufahrt ist es nicht möglich differenzierte Bordhöhen einzurichten.

Im Straßenbahnring ist eine weitere barrierefreie Querungsmöglichkeit geplant. Diese wird mit differenzierten Bordhöhen ausgestattet. Somit ist es möglich alle Wegebeziehungen des südl. Einmündungsbereiches Straßenbahnring/ Falkenried barrierefrei zu nutzen.

Höhenanpassungen und Straßenentwässerungen

Aufgrund der gepl. Gehwegverbreiterung zur Herstellung der Halbinsel mit einer Regelquerneigung und der vorh. Quergefälle ist für eine optimale Entwässerung der Flächen eine Geländeanpassung im Bereich des Spielplatzes um bis 10,0 cm erforderlich. (siehe Lageplan Kenntnisnahmeverschickung Schnitt A-A)

ÖPNV

Keine Änderungen zum Bestand.

MIV

Die Breite der Fahrbahn wird durch die Halbinsel nicht beeinträchtigt, da diese in Flucht zur Fahrbahnmarkierung der Längsparkplätze eingerichtet wird. Die Fahrbahnbreite von rd. 5,0 m bleibt unverändert.

Der Einmündungsbereich des Straßenbahnringes in den Falkenried wird durch beidseitige Reduzierung des Kurvenradius eingeengt.

LSA

Keine Änderungen zum Bestand.

ÖB

Für die Anpassung des Radius im Einmündungsbereich ist es ggf. notwendig einen Mast der öffentlichen Beleuchtung, um rd. 2,5 m zu versetzen. Eine Abstimmung dazu erfolgt noch mit den HHVA.

Straßenbegleitgrün

Die Anzahl der Straßenbäume bleibt unverändert. Es werden weder Bäume gefällt noch sind neue Pflanzungen vorgesehen. Im Bereich der geplanten Gehwegverbreiterung wird die rd. 1,85 m breite, mit Absperrpfosten versehene Grünfläche zwischen den Feuerwehrezufahrten von Haus Nr. 16 und Nr. 10 zurückgebaut. (siehe Abschnitt Fuß-/Radverkehr)

Ruhender Verkehr

Durch die Verbreiterung der Gehwegfläche entfallen zwei Längsparkplätze im Einmündungsbereich. Der Behindertenparkplatz mit Parkausweisnummer bleibt in seiner Größe und Position unverändert.

Entwässerung

An der Entwässerungssituation wird grundsätzlich nichts verändert. Zur regelhaften Ableitung des Straßenwassers wird beidseitig der Halbinsel jeweils ein zusätzlicher Straßenablauf vorgesehen. Im Einmündungsbereich des Straßenbahnringes müssen zwei Straßenabläufe in Ihrer Position an den neuen Bordverlauf angepasst werden.

Ausstattung / Möblierung

Es ist geplant 8 Fahrradlehnenbügel in der Nebenfläche zu installieren.

Die in der westl. Nebenfläche vorh. Absperrpfosten werden zurückgebaut und an den neuen Bordverlauf angepasst. Einige dieser Pfosten im Einmündungsbereich des Straßenbahnring sind aufgrund der Feuerwehrezufahrt abschließbar. Diese werden dort wieder vorgesehen.

Die Absperrpfosten in der östl. Nebenfläche im Bereich der geplanten Halbinsel werden zurückgebaut.

Versorgungsanlagen

Die Notwendigkeit für Arbeiten an den Versorgungsanlagen wird im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung geklärt.

Grundwasser

Es wird durch die Maßnahme nicht in den Grundwasserhaushalt eingegriffen.

Bodengutachten

Es liegt derzeit kein Bodengutachten vor.

Kampfmittel

Gemäß Kampfmittelbescheid BIS/F046-22/02580_1 vom 02.06.2022 besteht aufgrund von Luftbildauswertungen/Fernerkundung kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach heutigem Kenntnisstand sind keine weiteren Maßnahmen notwendig.

3.4. Bautechnische Einzelheiten

Auflistung der Aufbauten nach ReStra

Taktile Leitelemente gem. ReStra, Tafel 6

7 cm	Rippen-/Noppenplatten aus Beton 25/25/7 cm (weiß)
3 cm	Bettung (Brechsand-Splitt 0/5, 0/8)
20 cm	Schottertragschicht 0/32
<hr/>	
30 cm	gesamt

Gehweg und Halbinsel gem. ReStra, Tafel 6

7 cm	Betonsteinpflaster 25/25/7 cm (grau)
3 cm	Bettung (Brechsand-Splitt 0/5, 0/8)
20 cm	Schottertragschicht 0/32
<hr/>	
30 cm	gesamt

Feuerwehrezufahrt gem. ReStra, Tafel 6

8 cm	Betonsteinpflaster Format unterschiedlich (grau)
4 cm	Bettung (Brechsand-Splitt 0/5, 0/8)
18 cm	Schottertragschicht 0/32
<hr/>	
30 cm	gesamt

Wiederherstellung westl. Nebenfläche gem. ReStra, Tafel 6

7 cm	Platten aus Beton 50/50/7 cm (grau)
3 cm	Bettung (Brechsand-Splitt 0/5, 0/8)
20 cm	Schottertragschicht 0/32
<hr/>	
30 cm	gesamt

Auflistung der Randeinfassungen

Die vorgesehenen Einfassungen der Straßenflächen werden gemäß ReStra hergestellt.

Fahrbahn/ Nebenfläche: Betonhochbordsteine 12/15/25 cm, gem. ReStra
Feuerwehrezufahrt/ Gehweg: Betontiefbordsteine 10/25 cm, gem. ReStra

Die Bordsteine werden in Beton C12/15 mit Rückenstütze versetzt.

Sonstige bautechnische Einzelheiten

-entfällt-

3.5. Durchführung der Baumaßnahme inkl. Kosten

Die Realisierung der Baumaßnahme ist für das vierte Quartal 2022 vorgesehen. Die geschätzten Kosten der Maßnahme werden im Rahmen der Ausführungsplanung genau berechnet.

4. Umweltbelange

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht notwendig.

5. Grunderwerb

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

6. Anmerkungen zur Finanzierung

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

PSP-Element-Nr.: investiv: 2-22003010-20009.26
konsumtiv: 3-22003010-200031.32

7. Sonstiges

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch eine Kenntnisnahmeversickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.