

Kontrakt-Nr.: -  
PSP-Nr.: 2-22403010-10001.35/ 3-22403010-100010.04

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und Bezirksamt Wandsbek  
Entwurfsdienststelle: Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek  
Fachamt Management des öffentlichen Raums  
Abteilung Straßen

**Baumaßnahme:** Neu-, Um- und Ausbau von Straßen

**Teilbaumaßnahme:** Jacobshagener Weg und südlicher Bereich der Straße Krohnsheide

**Ausführungsunterlage - Bau - nach § 57 LHO**

Baulänge: 330 m

**ERLÄUTERUNGSBERICHT**

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Allgemeines.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Technische Beschreibung der Baumaßnahme sowie Begründung und Erläuterung zur Kostenvarianz, zu möglichen Preissteigerungen, etwaigen Kostenrisiken und zur Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante .</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>Grunderwerb.....</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Anmerkungen zur Finanzierung .....</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>Sonstiges.....</b>	<b>16</b>

### **1 Allgemeines**

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

Das Planungsgebiet befindet sich im Bezirk Wandsbek, Ortsteil Rahlstedt. Es handelt sich um die Wohnstraßen Jacobshagener Weg und Krohnsheide. Funktion der Straßen ist die Erschließung der angrenzenden Flurstücke, auf denen ein- bis zweigeschossige Zeilen-, Reihen- und Einzelhausbebauung vorhanden ist. Der Jacobshagener Weg ist 200 m lang, der betrachtete Abschnitt der Straße Krohnsheide 120 m. Beide Straßen liegen in einer Tempo-30-Zone.

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

Das Bezirksamt Wandsbek plant die Grundinstandsetzung des Jacobshagener Wegs und des südlichen Abschnitts der Straße Krohnsheide zwischen Rummelsburger Straße und Jacobshagener Weg. Die Bauabschnitte werden überplant, erneuert und an die Anforderungen der ReStra angepasst.

Die Fahrbahnen im Jacobshagener Weg und im südlichen Abschnitt der Straße Krohnsheide befinden sich in einer schlechten Qualität. Die Asphaltflächen sind uneben, von Rissen durchzogen und die Oberfläche abschnittsweise aufgebrochen. Durch die ungünstige Deckenhöhensituation (geringes Längsgefälle von bis zu 0,25 %, geringes Quergefälle von bis zu 0,6 %, Kantenvorstand auf der grabenseitigen Hochbordkante zur Fahrbahnseite) wird das Straßenwasser nicht ausreichend abgeleitet. Die schlechte Entwässerung führt zu einer Ansammlung des Oberflächenwassers entlang der Hochbordkante und in den Spurrinnen. Dies hat über die Jahre zu den vorliegenden Straßenschäden geführt, die augenscheinlich bis in die unteren Schichten des Fahrbahnaufbaus reichen.

Im Rahmen der Grundinstandsetzung soll zum einen die bauliche Substanz der Straßen erneuert werden, zum anderen sollen an die vorhandenen Nutzungsansprüche (insbesondere Aufenthalt und Parken) angepasste Straßenräume geschaffen werden.

#### **1.3 Auftraggeber, Bedarfsträger sowie Projektauftrag**

Der Entwurf und die Bauausführung erfolgen durch das Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Management des öffentlichen Raumes – Abteilung Straßen.

Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung ist das Büro IDS beauftragt.

#### **1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien**

Die Planungsunterlagen wurden dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft (MoWi) am 06.08.2020 zur Kenntnis gegeben.

#### **1.5 Angaben zu weiteren Vereinbarungen**

- entfällt -

### **2 Planungsrechtliche Grundlagen**

Es gilt der Bebauungsplan Rahlstedt 93, festgesetzt am 15.01.1993.

Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

Im Bereich dieser Maßnahme sind bisher keine Denkmale bekannt.

### **3 Technische Beschreibung der Baumaßnahme sowie Begründung und Erläuterung zur Kostenvarianz, zu möglichen Preissteigerungen, etwaigen Kostenrisiken und zur Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante**

#### **3.1 Technische Angaben zur bestehenden baulichen Anlage und Beschreibung der örtlichen Situation**

##### **3.1.1 Ausbauzustand**

Im Rahmen der Voruntersuchung zur Aufstellung der Planungsgrundlagen für die öffentlichen Verkehrsanlagen wurden im August 2016 qualitative Zustandserfassungen anhand von Bohrkernen bis 0,80 m unterhalb der Geländeoberkante durchgeführt. Es wurden Schichtdicken, Materialarten sowie nach teer-/pechtypischen Bestandteilen untersucht und eine Einstufung nach EPA bzw. LAGA TR-Boden durchgeführt. Sechs der Bohrkern wurden im Jacobshagener Weg, davon fünf in der Asphaltfahrbahn und einer im Grünstreifen neben dem Straßengraben, und ein Bohrkern in der Fahrbahn der Krohnsheide entnommen.

Die Asphaltsschichten sind 2,8 cm bis 9,0 cm stark und wurden mit einem PAK-Gehalt von > 25 mg/kg als teer-/pechhaltig und z.T. mit bis zu 330 mg/kg als „gefährlicher Abfall“ kategorisiert.

Unter den Asphaltsschichten befinden sich Grob- und Feinkies, Mittel-/ Feinsand-Gemische und Schluff. Die Untersuchung der ungebundenen Schichten nach LAGA TR-Boden ergaben Einbauklassen von Z0 bis Z2. In der Probe aus der Grünfläche wurden unterschiedliche Schichten aus humushaltigem Sand (Oberboden), Sand und Schluff vorgefunden.

Trummenuntersuchungen haben im Vorwege nicht stattgefunden, da die alten Trummen inklusive der Anschlussleitungen im Zuge der Grundinstandsetzung vollständig ersetzt werden sollen. Eine Untersuchung der vorhandenen Grabenverrohrung zwischen dem nordöstlichen Ende des Grabens im Jacobshagener Weg und dem Beginn des südlichen Grabens in der Straße Am Kroog sowie der Verrohrung auf der Nordwestseite der Straße Am Kroog im Bereich der Einmündung des Jacobshagener Wegs wurde durchgeführt. Die Ergebnisse sind unter Pkt. 3.1.7 „Entwässerung“ aufgeführt.

Alle Höhen- und Straßenquerschnittsangaben beziehen sich auf die von Vermessungsbüro „Tiedemann, Wenck und Brand Vermessung GmbH“ erstellten Vermessungsunterlagen (Lage- und Höhenplan). Im Jacobshagener Weg wurde die Vermessung im Mai 2014, in der Krohnsheide im Oktober 2016 durchgeführt.

Die Verkehrsfläche im Jacobshagener Weg fällt in nordöstliche Richtung ab. Im Südwesten liegt der Fahrbahn bei rd. 32,75 mNN und im Nordosten rd. 32,45 mNN.

In der Krohnsheide fällt die Verkehrsfläche in südlichen Richtung ab. Im Norden liegt die Fahrbahn bei rd. 32,75 mNN und im Süden bei rd. 32,60 mNN.

Der Jacobshagener Weg sowie die Straße Krohnsheide erfüllen die Anforderungen und typischen Randbedingungen einer Wohnstraße gem. RAST 06, Fall 2.3. Im gesamten Planungsgebiet gilt gemäß der Straßenverkehrsordnung die Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links (Tempo-30-Zone).

Der Jacobshagener Weg ist eine knapp 10,00 m breite Straße mit einer 5,00 m breiten Asphaltfahrbahn (ohne Fahrbahnmarkierung) und einem mit Betonplatten befestigten Gehweg auf der Nordwestseite, der mit einer Betonhochbordkante eingefasst ist. Auf der Südostseite grenzt ein Grünstreifen mit Entwässerungsgraben an die Asphaltfläche. Eine Hochbordkante mit ca. 2 cm Ansicht bildet die Trennung zwischen befestigter und unbefestigter Fläche. Die Zuwegungen zu den Grundstücken auf der südlichen Seite erfolgen durch Überfahrten über den verrohrten Entwässerungsgraben. Die Überfahrten zu den Grundstücken sind mit Wabensteinpflaster, Betonplatten oder Asphalt hergestellt. Die Überfahrt zum Flurstück Nr. 1262 (Am Kroog 27)

wird bereits genutzt, wurde aber erst kürzlich genehmigt und ist daher noch nicht mit dem geforderten Regelaufbau hergestellt. Für die Zeilenbebauung auf der Nordwestseite der Fahrbahn sind keine Gehwegüberfahrten vorhanden.

### Vorh. Querschnitt des Jacobshagener Wegs (von Nordwesten nach Südosten):

- rd. 0,05 m Tiefbordstein aus Beton
- rd. 0,30 m Grandstreifen
- rd. 1,50 m Gehweg aus Betonplatten 50/50 cm
- rd. 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- rd. 5,00 m Asphaltfahrbahn
- rd. 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- 0,85 -1,40 m Grünstreifen
- 0,55 - 1,30 m Entwässerungsgraben
- 0,15 - 1,00 m Grünstreifen

Die Gesamtbreite der Straßenverkehrsfläche beträgt rd. 10,00 m.

Die Krohnsheide ist eine 10,00 m breite Straße mit einer 5,00 m breiten Asphaltfahrbahn (ohne Fahrbahnmarkierung) und mit Betonplatten befestigten beidseitigen Gehwegen, die mit Betonhochbordkanten eingefasst sind. Der Raum zwischen dem Ende der befestigten Gehwege und der Straßenbegrenzungslinie wird durch private Hecken eingenommen, die auf der Ostseite 0,30 bis 0,40 m in den öffentlichen Grund ragen. Auf der Westseite stehen die Hecken und sonstigen Einfriedungen (Zäune, Tore) zumeist vollständig auf öffentlichem Grund und reduzieren die Straßenverkehrsfläche fast durchgängig um rd. 1,40 m.

Die Überfahrten zu den Grundstücken sind mit Wabenstein- oder Kleinpflaster befestigt. Die gemeinsam genutzte Überfahrt zu den Häusern 2 und 2a ist unbefestigt.

### Vorh. Querschnitt der Krohnsheide (von Westen nach Osten):

- rd. 1,40 m private Einfriedung
- rd. 1,50 m Gehweg aus Betonplatten 50/50 cm
- rd. 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- rd. 0,15 m Wasserlauf aus Großpflaster
- rd. 4,85 m Asphaltfahrbahn
- rd. 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- rd. 1,50 m Gehweg aus Betonplatten 50/50 cm
- rd. 0,30 m private Einfriedung

Die Gesamtbreite der Straßenverkehrsfläche beträgt rd. 10,00 m.

### **3.1.2 Verkehrsbelastung**

Aktuelle Daten zur Verkehrsbelastung liegen zurzeit nicht vor. Durch Besichtigungen vor Ort sowie der ausschließlichen Nutzung durch Anwohner und Besucher wird die Verkehrsstärke als sehr gering eingestuft, d.h. die Verkehrsstärke liegt unter 400 Kraftfahrzeuge pro Stunde. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist nicht vorhanden.

### **3.1.3 Fußgängerverkehr**

Der Fußgängerverkehr wird im Planungsgebiet auf den straßenbegleitenden Gehwegen geführt. Die Gehwege sind mit Breiten von 1,65 m inklusive Sicherheitstrennstreifen deutlich zu schmal. Die Oberflächen der Gehwege weisen zum Teil starke Unebenheiten auf.

### 3.1.4 Radverkehr

Der Radverkehr findet im gesamten Quartier innerhalb der Tempo-30-Zone im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

### 3.1.5 Barrierefreiheit

Im Planungsbereich sind keine Einrichtungen für die Barrierefreiheit vorhanden.

### 3.1.6 ÖPNV

Im Jacobshagener Weg und in der Straße Krohnsheide ist kein ÖPNV vorhanden.

### 3.1.7 Ruhender Verkehr

Im Jacobshagener Weg wird entlang des nordwestlichen Fahrbahnrandes in Längsaufstellung auf der Fahrbahn geparkt. In der Krohnsheide ist das Parken entlang des Fahrbahnrandes zulässig.

Fahrradabstellanlagen sind im öffentlichen Raum nicht vorhanden.

### 3.1.8 Entwässerung

Im Jacobshagener Weg wird das anfallende Oberflächenwasser der öffentlichen Straßenfläche über eine einseitige Querneigung in den südlichen Entwässerungsgraben abgeleitet. Das Längsgefälle des Entwässerungsgrabens beträgt ca. 0,4% in Richtung der Straße Am Kroog. Dies entspricht den Anforderungen gem. den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew). Gemäß der Versickerungspotenzialkarte der Freien und Hansestadt Hamburg wird das Versickerungspotential im Planungsbereich mit unwahrscheinlich bis eingeschränkt eingestuft. Von einem Teil der anliegenden Flurstücke wird das private Regenwasser ebenfalls über eine Verrohrung (DN 100) in den Straßengraben geleitet. Bei den Ortsbesichtigungen wurden drei private Einleitungen von der Südostseite und eine Einleitung von der Fahrbahnseite in den Entwässerungsgraben festgestellt.

Im Bereich der Grundstückszufahrten ist der Graben verrohrt (DN 250, Beton). Das südöstliche Ende des Grabens liegt auf dem privaten Flurstück 1262 (Am Kroog 27). Von dort aus wird das Oberflächenwasser über eine Grabenverrohrung in den Entwässerungsgraben auf der Westseite der Straße Am Kroog geleitet. An dieser Stelle endet ebenfalls das Rohr der Grabenverrohrung aus dem nordwestlichen Abschnitt der Straße Am Kroog. Eine Untersuchung der Rohre zwischen Jacobshagener Weg und Am Kroog vom 17.02.2020 hat ergeben, dass alle Haltungsabschnitte stark beschädigt sind. Es wurden diverse verschobene Verbindungen sowie kurz vor dem Grabenauslauf einragendes Wurzelwerk aufgefunden. Dies bestätigt die Annahme der Wurzelausdehnung durch den Baum auf dem verrohrten Abschnitt zwischen Jacobshagener Weg und Am Kroog. Obwohl die Verrohrung zwischen Am Kroog Nord und Am Kroog Süd nicht explizit untersucht wurde, wird vermutet, dass die Rohre dasselbe Schadensbild aufweisen wie die untersuchten Rohre.

In der Straße Krohnsheide erfolgt die Straßenentwässerung über Trummen im Fahrbahnbereich. Die Nebenflächen leiten das anfallende Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn. Ein Teil des in den Nebenflächen anfallenden Regenwassers versickert in den vorhandenen Grünflächen. Die drei vorhandenen Trummen liegen im Großpflasterwasserlauf auf der Westseite der Asphaltfahrbahn. Die Fahrbahn hat eine einseitige Querneigung. Die Trummenanschlussleitungen führen das Oberflächenwasser zum Regenwassersiel (DN 300) der Hamburger Stadtentwässerung, das sich unterhalb des westlichen Gehwegs befindet. Von dort aus wird das Regenwasser in das übergeordnete Regenwassersiel (DN 250) in der Rummelsburger Straße geleitet und fließt von dort aus weiter in Richtung Osten.

### 3.1.9 Straßenbegleitgrün

Straßenbegleitgrün ist auf der Südostseite des Jacobshagener Wegs in Form von Rasenflächen und dem Straßengraben vorhanden. Im Planungsgebiet sind keine Bäume auf öffentlichem Grund vorhanden, jedoch stehen eine große Anzahl von privaten Bäumen direkt angrenzend an

die Straßenverkehrsflächen. Die Baumwurzeln breiten sich zum Teil bis in den öffentlichen Grund aus.

Bei einer Begehung im November 2019 wurden die für die Planung relevanten Randbedingungen der Baumstandorte auf den angrenzenden Privatgrundstücken festgestellt. Grundsätzlich wird die Nordwestseite des Jacobshagener Wegs als unbedenklich eingestuft. Der vorhandene Baumbestand auf dem angrenzenden Privatgrund steht weit genug von der zukünftigen Fahrbahnfläche entfernt und ist durch Rasenkanten von der Straßenverkehrsfläche abgegrenzt.

Auf der südöstlich des Jacobshagener Wegs angrenzenden Privatgrundstücken stehen einige Bäume sehr nah am öffentlichen Grund. Die vermutete Ausdehnung der Bestandswurzeln und weitere für die Planung relevanten Randbedingungen wurden in einem Vermerk festgehalten.

In der Straße Krohnsheide stehen die privaten Einfriedungen (Hecken) in langen Abschnitten auf öffentlichem Grund.

### **3.1.10 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die vorhandene öffentliche Beleuchtung besteht aus Auslegermasten mit Lichtpunkthöhen von 5,0 m. Im Jacobshagener Weg stehen sechs Maste in Abständen von 25 bis 55 m an der nordöstlichen Straßenbegrenzungslinie. In der Krohnsheide stehen zwei Maste mit einem Abstand von ca. 62 m an der östlichen Straßenbegrenzungslinie.

Wegweisende Beschilderung ist im Planungsbereich nicht vorhanden.

### **3.1.11 Lichtsignalanlagen**

Es befinden sich keine Lichtsignalanlagen im Planungsgebiet.

### **3.1.12 Leitungen**

Im Planungsgebiet sind die in Verkehrsflächen üblichen Ver- und Entsorgungsanlagen vorhanden.

Der Jacobshagener Weg wird von den 4 Kolonnen (Restmüll, Biomüll, Wertstoffe und Altpapier) der Stadtreinigung / Wert unterschiedlich angefahren. Es werden 3-achsige Müllfahrzeuge gem. der StVZO eingesetzt.

## **3.2 Variantenuntersuchung**

### **3.2.1 Planungsziel**

Neben der Verbesserung der baulichen Substanz sollen die vorhandenen Nutzungsansprüche an die Straßenräume des Jacobshagener Wegs und der Krohnsheide umgesetzt werden. Hierzu gehören insbesondere die Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Erhalt des Parkraums. Dabei soll auch für die Fußgänger eine beidseitige Erschließung gewährleistet werden. Zudem soll die Entwässerungssituation deutlich verbessert werden und auch weiterhin eine offene Entwässerung gewährleistet werden.

### **3.2.2 Untersuchte Varianten**

Im Vorwege wurden mehrere Varianten aufgestellt, deren Vor- und Nachteile abgewogen und mit diversen Dienststellen der Freien und Hansestadt Hamburg (Polizei, Politik, BVM) erörtert und diskutiert. Es wurden u. a. verschiedene Varianten für die Querschnittsaufteilung in der Straße Jacobshagener Weg untersucht. Eine Variante war, im Jacobshagener Weg eine Mischverkehrsfläche mit einem Graben auf der Südseite anzuordnen. Eine zweite Variante sah eine 5,65 m breite Fahrbahn mit beidseitigen Gehwegen vor, eine dritte Variante eine 4,60 m breite Fahrbahn mit einem Gehweg auf der Nordseite und einem Graben auf der Südseite.

### 3.2.3 Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante

Bei Variante zwei ist keine offene Entwässerung möglich, bei Variante drei fehlt die beidseitige fußläufige Erschließung. Aufgrund der örtlichen Verhältnisse (Platzangebot, Verkehrsstärken) wurden die hier aufgetragenen Lösungen gewählt und die anderen Varianten nicht weiter verfolgt. Die oberste Priorität bei dem Umbau war und ist die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Die hier vorliegende Variante kombiniert die unterschiedlichen Ansprüche als sichere und komfortable Lösung für alle Verkehrsteilnehmer.

### 3.2.4 Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante

Die gewählte Variante ist die wirtschaftlichste der drei Varianten. Sie erfüllt zum Einen die Planungsziele, versiegelt nicht unnötig Flächen und ist auch dadurch günstig im Bau und in der Unterhaltung (siehe auch Punkt 3.7).

## 3.3 Anforderungen an Art und Umfang der erforderlichen Baumaßnahme

### 3.3.1 Planungsansatz

Im Jacobshagener Weg wird eine Mischverkehrsfläche angeordnet.

Die Fahrbahnbreiten werden für den Begegnungsfall Pkw/ Pkw ausgelegt. Für die Befahrung mit Müllfahrzeugen sind Ausweichstellen vorgesehen. Der Radverkehr soll weiterhin auf der Fahrbahn erfolgen. Zur Förderung des Fußgängerverkehrs soll zukünftig eine barrierefreie Nutzung möglich sein und die vorhandenen Breiten so gut wie möglich ausgenutzt werden. Eine Umsetzung der Regelmaße nach ReStra ist zum Schutz der privaten Hecken nicht durchgängig möglich.

Die Einmündungsbereiche der Fahrbahnen wurden hinsichtlich des Ein- und Ausfahrens mit den Schleppkurven eines dreiachsigen Müllfahrzeugs mit Nachlaufachse überprüft. Die im Bestand sehr großen Asphaltflächen können deutlich reduziert werden, was die Querung der Fahrbahnen für Fußgänger erleichtert und den Anteil der versiegelten Fläche reduziert.

### 3.3.2 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigungen

Jacobshagener Weg:

Die Straße soll ihrer Funktion im Straßenraum zukünftig gerecht werden, indem sie als Mischverkehrsfläche umgebaut wird. Dadurch entsteht ein verkehrsberuhigter Raum mit einem hohen Maß an Aufenthaltsqualität.

Die Fahrgassenbreite variiert zwischen 4,00 und 6,50 m und soll mit grauem Betonpflastersteinen im Format 10x20x8 cm befestigt werden. Es sind alternierend Parkstände geplant, die sich durch eine rot-bunte Färbung von dem Pflaster der Mischverkehrsfläche abheben. So wird die anvisierte Verkehrsberuhigung auch baulich umgesetzt. Zur Abgrenzung der Fläche von den nordwestlich angrenzenden Flurstücken sind Tiefbordsteine 10x25 cm vorgesehen. Die Steine werden 0,30 m vor die Flurstücksgrenze gesetzt, sodass die Rückenstütze auf öffentlichem Grund liegt. Hinter der Tiefbordkante sollen bis an die Flurstücksgrenze zwei Reihen Betonsteine im Format 10/20 cm gepflastert werden. An den vorhandenen Steinmauern (Haus Nr. 3 und 15) entfallen Tiefbordsteine und Läuferreihe.

Gemäß ReStra sind 20 Parkstände je 100 Wohneinheiten vorzusehen. Mit der vorliegenden Planung können im Jacobshagener Weg 16 Parkstände vorgesehen werden, die die erforderliche Anzahl von 10 Parkständen übersteigt.

Der verkehrsberuhigte Bereich beginnt beidseitig etwa 10 bis 15 m hinter den Einmündungen zu den Straßen Krohnsheide und Am Kroog, sodass die derzeitige Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links beibehalten wird. Damit wird eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in den angrenzenden Straßen vermieden. In diesen Bereichen beginnen beidseitige mit Betonplatten (50x50 cm)

befestigte Gehwege, die mit Hochbordsteinen (15x30 cm) von der Fahrbahn abgegrenzt sind und an die vorhandenen Fußverkehrsflächen in den angrenzenden Straßen anschließen.

#### Gepl. Querschnitt des Jacobshagener Wegs (von Nordwesten nach Südosten):

- 0,30 m Tiefbordstein aus Beton mit 2 Reihen Betonpflaster 10x20 cm
- 6,50 m Mischverkehrsfläche (abschnittsw. Anordnung von Parkständen) aus Betonpflaster 10x20 cm
- 0,10 m Tiefbordstein aus Beton 10x25 cm
- 0,40 m Grünstreifen mit Rasengitter
- 2,25 m Entwässerungsgraben
- rd. 0,45 m Grünstreifen

#### Krohnsheide:

Die vorhandenen Hecken und baulichen Einfriedungen, die an die Straßenverkehrsfläche grenzenden privaten Flurstücke, sollen erhalten werden. Hierdurch wird der vorhandene Straßenquerschnitt auf ca. 8,60 m reduziert.

Aufgrund der sehr geringen Anzahl an Lkw wird gemäß RAS06 eine schmale Zweirichtungsfahrbahnbreite von 5,00 m im südlichen Abschnitt und 4,75 m im nördlichen Abschnitt gewählt. Zwischen der Rummelsburger Straße und der Einengung Haus Nr. 2a ist somit das Fahrbahnrandparken weiterhin möglich. Die wechselseitigen Überfahrten nördlich dieser Einengung verhindern ein Fahrbahnrandparken, sodass die Fahrbahn in diesem Abschnitt auf 4,75 m verschmälert wird. Damit können ein 1,90 m breiter und ein 1,65-2,15 m breiter Gehweg realisiert werden.

Zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung in der Tempo-30-Zone sind in der Straße Krohnsheide zwei Einengungen auf 3,50 m vorgesehen. Die dadurch entstehenden verbreiterten Gehwegflächen von 2,90 bzw. 3,15 m können als Begegnungsflächen zum Ausweichen mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Gehwagen genutzt werden.

Bis zur Straßenbegrenzungslinie verbleiben 0,15 bis 1,55 m breite Streifen mit den vorhandenen Hecken und sonstigen Einfriedungen.

#### Gepl. Querschnitt der Krohnsheide (von Westen nach Osten):

- rd. 1,10 - 1,35 m private Einfriedung, nach Möglichkeit Tiefbordkante 8x20 cm
- 1,65 - 1,90 m Gehweg aus Betonplatten
- 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- 4,75 m bis 5,00 Asphaltfahrbahn (inkl. 0,30 m Wasserlauf aus Gussasphalt)
- 0,15 m Hochbordstein aus Beton
- 1,90 m Gehweg aus Betonplatten 50/50 cm
- rd. 0,10 - 0,40 m private Einfriedung, nach Möglichkeit Tiefbordkante 8x20 cm

#### Im Einzelnen sind für beide Straßen folgende Oberflächenbefestigungen vorgesehen:

##### **Mischverkehrsfläche**

(gemäß ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 3, Zeile 1, Belastungsklasse 0,3)

Betonsteinpflaster 10/20 cm	8,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5	4,0 cm
STS 0/32 mm	15,0 cm
Frostschuttschicht (nach Bedarf)	<u>33,0 cm</u>
Gesamt:	<u>60,0 cm</u>



**Mischverkehrsfläche**

(gemäß ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 3, Zeile 1, Belastungsklasse 0,3)

Kleinpflaster 10/10 cm	10,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5	4,0 cm
STS 0/32 mm	15,0 cm
<u>Frostschuttschicht (nach Bedarf)</u>	<u>31,0 cm</u>
Gesamt:	<u>60,0 cm</u>

**Fahrbahn**

(gemäß ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 1, Zeile 1, Belastungsklasse 0,3)

Asphaltdeckschicht AC 8 D N	3,5 cm
Asphalttragschicht AC 22 T Hmb	10,5 cm
<u>Frostschuttschicht (nach Bedarf)</u>	<u>46,0 cm</u>
Gesamt:	<u>60,0 cm</u>

**Parkfläche**

(gemäß ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 3, Zeile 1, Belastungsklasse 0,3)

Betonsteinpflaster 10/20 cm, rot-bunt	8,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5	4,0 cm
STS 0/32 mm	15,0 cm
<u>Frostschuttschicht (nach Bedarf)</u>	<u>33,0 cm</u>
Gesamt:	<u>60,0 cm</u>

**Gehwegbefestigung, Platten**

(gemäß ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Plattenbauweise)

Betongehwegplatten 50/50 cm	7,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5 mm	3,0 cm
<u>STS 0/32 mm</u>	<u>20,0 cm</u>
Gesamt:	<u>30,0 cm</u>

**Gehwegbefestigung, Pflaster**

(gemäß ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Pflasterbauweise)

Betonpflastersteine 25/25 cm	7,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5 mm	3,0 cm
<u>STS 0/32 mm</u>	<u>20,0 cm</u>
Gesamt:	<u>30,0 cm</u>

**Taktile Leitelemente**

(analog ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Plattenbauweise)

Taktile Leitelemente	7,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5 mm	3,0 cm
<u>STS 0/32 mm</u>	<u>20,0 cm</u>
Gesamt:	<u>30,0 cm</u>

**Sicherheitstrennstreifen**

(analog ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Pflasterbauweise)

Betonsteinpflaster 10/20 cm	8,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5 mm	4,0 cm
<u>Frostschuttschicht (nach Bedarf)</u>	<u>18,0 cm</u>
Gesamt:	<u>30,0 cm</u>

**Seitenstreifen**

(analog ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 3, Zeile 1, Belastungsklasse 0,3)

Betonrasengittersteine 40/60 cm	14,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5 mm	4,0 cm
STS 0/32 mm	15,0 cm
<u>Frostschuttschicht (nach Bedarf)</u>	<u>27,0 cm</u>
Gesamt:	<u>60,0 cm</u>

**Überfahrten für Kfz < 3,5 t, Betonwabensteinpflaster**

(gemäß ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 3, Zeile 3, Belastungsklasse 0,3)

Betonwabensteinpflaster	8,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5 mm	4,0 cm
STS 0/32 mm	15,0 cm
<u>Frostschuttschicht (nach Bedarf)</u>	<u>33,0 cm</u>
Gesamt:	<u>60,0 cm</u>

**Überfahrten für Kfz < 3,5 t, Betonsteinpflaster**

(analog ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 3, Zeile 1, Belastungsklasse 0,3)

Betonsteinpflaster 10/20 cm	8,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5	4,0 cm
STS 0/32 mm	15,0 cm
<u>Frostschuttschicht (nach Bedarf)</u>	<u>33,0 cm</u>
Gesamt:	<u>60,0 cm</u>

**Überfahrten für Kfz < 3,5 t, Kleinpflaster**

(gemäß ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 3, Zeile 3, Belastungsklasse 0,3)

Kleinpflaster	10,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5 mm	4,0 cm
STS 0/32 mm	15,0 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>31,0 cm</u>
Gesamt:	<u>60,0 cm</u>

**Verkehrinsel, öffentliche Beleuchtung**

(analog ReStra (2017, Fassung 12/17), RStO 12, Tafel 6, Zeile 2, Plattenbauweise)

Mosaikpflaster 5/5 cm	5,0 cm
Brechsand-Splitt 0/5 mm	3,0 cm
<u>STS 0/32 mm</u>	<u>22,0 cm</u>
Gesamt:	<u>30,0 cm</u>

**Grünflächen**

Rasenansaat	-----
<u>Oberboden</u>	<u>20,0 cm</u>
Gesamt:	<u>20,0 cm</u>

Die Wasserläufe in den bituminös befestigten Fahrbahnen werden aus Gussasphalt MA 5 N in einer Breite von 30 cm hergestellt.

Weitere Einzelheiten zur technischen Ausführung der Baumaßnahme sind den Plänen in Abschnitt 6 zu entnehmen.

**3.3.3 Randeinfassungen**

Die Fahrbahn des Jakobshagener Wegs wird gemäß ReStra (Fassung 12/17) mit Betontiefbordsteinen 10x25 cm mit Rückenstütze aus Beton C20/25 zu den Nebenflächen abgegrenzt.

Die Fahrbahnen der Krohnsheide sowie die Anschlussbereiche an die Straßen Am Kroog und Rummelsburger Straße werden gemäß ReStra (Fassung 12/17) mit Betonhochbordkanten 12/15x25 cm mit einer Rückenstütze aus Beton C20/25 zu den Nebenflächen abgegrenzt.

Im Bereich von Überfahrten werden die Hochbordsteine abgesenkt. Die Randabwicklungen und Absenkungen werden gemäß den Angaben der ReStra ausgeführt.

Abgrenzungen zwischen befestigten Gehwegen und unbefestigten Grünflächen werden gemäß ReStra (Fassung 12/17) mit Betontiefbordsteinen 8x20 cm mit einer Rückenstütze und Fundament aus Beton C16/20 hergestellt.

Die Verkehrsinseln für die öffentliche Beleuchtung im Jacobshagener Weg werden gemäß ReStra (Fassung 12/17) mit Betonhochbordkanten 12/15x25 cm mit einer Rückenstütze aus

Beton C20/25 zur den Anschließenden Flächen abgegrenzt. Die Ansichtshöhe zur Fahrbahn beträgt rund 8 cm.

**3.3.4 Fußgängerverkehr**

Im Jacobshagener Weg entsteht ein verkehrsberuhigter Bereich, in dem Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen dürfen, sodass eine deutliche Aufwertung für die Anlieger erreicht werden kann.

In der Straße Krohnsheide werden die Gehwege leicht verbreitert (1,65 bzw. 1,90 m) und mit neuem Oberflächenmaterial hergestellt, sodass sie zukünftig trotz der relativ geringen Breite optimal nutzbar sind.

Die Einmündungen zwischen Rummelsburger Straße, Krohnsheide, Jacobshagener Weg und Am Kroog werden enger und übersichtlicher gestaltet, und die Sichtdreiecke werden freigehalten, sodass ein Queren der Fahrbahnen erleichtert wird.

**3.3.5 Radverkehr**

Separate Radverkehrsanlagen sind auch zukünftig nicht im Planungsbereich vorgesehen. Der Radverkehr findet weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn bzw. auf der gemeinsam nutzbaren Fläche des verkehrsberuhigten Bereiches statt.

Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit und die Einengung der Einmündungsbereiche, werden die Sicherheit für den Radverkehr und die Übersichtlichkeit der Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr verbessert.

**3.3.6 Ruhender Verkehr**

Im Jacobshagener Weg können innerhalb des verkehrsberuhigten Bereiches 19 Kfz-Parkstände realisiert werden. Diese sind alternierend angeordnet und fördern damit die Einhaltung der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit. Im Knotenpunktbereich Jacobshagener Weg/ Krohnsheide sind 6 Stellplätze (3 Anlehnbügel) für Radfahrer und im Knotenpunktbereich Jakobshagener Weg/ Am Krog 4 Stellplätze (2 Anlehnbügel) geplant.

In der Krohnsheide erfolgt das Parken für Kfz wie bisher am Fahrbahnrand. Fahrradbügel können aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse nur in der Einmündung zur Rummelsburger Straße angeordnet werden, da ansonsten die Sicherheitsräume nicht eingehalten werden können. Es sind 2 Anlehnbügel für 4 Fahrräder vorgesehen.

Parkplatzbilanz Jacobshagener Weg:

	Parkstände	Fahrradparkstände (Anzahl Bügel)
Planung	19	5
Bestand	28	0

Parkplatzbilanz Kronsheide:

	Parkstände	Fahrradparkstände (Anzahl Bügel)
Planung	5	2
Bestand	7	0

**3.3.7 Entwässerung**

Die Oberflächenentwässerung im Jacobshagener Weg erfolgt weiterhin über den südöstlich liegenden Entwässerungsgraben. Das auf den mit Betonpflaster befestigten Verkehrsflächen anfallende Regenwasser fließt mit einer einseitigen Querneigung von etwa 2,5 % über die Tiefbordkante mit 0 cm Ansicht und das Bankett aus Rasengittersteinen (ca. 12 % Querneigung) in den Graben.

Der Entwässerungsgraben wird im Rahmen dieser Baumaßnahme grundhaft saniert und an den neuen Ausbauzustand angepasst. Die Grabensohle liegt zwischen 40 und 65 cm unter GOK und erhält ein kontinuierliches Längsgefälle von rd. 0,3-0,4‰. Sie bleibt wie im Bestand unbefestigt. Die Böschungsneigung liegt zwischen 1/1 und 2/1. Bei Erfordernis einer Sohl- und Böschungssicherung gegen Erosion werden Hartholzgeflechte verwendet.

Im Bereich der Grundstückszufahrten werden neue Durchlässe (DN400, bei Haus-Nr. 4 DN350) mit Stirnwänden aus Großpflastersteinen errichtet.

Die schadhaften Grabenverrohrungen zwischen den Gräben Jacobshagener Weg und Am Kroog Süd sowie zwischen den Gräben Am Kroog Nord und Am Kroog Süd werden erneuert. Es sind Rohre mit einem Innendurchmesser von 400 mm und zwischen den Gräben Am Kroog Nord und Am Kroog Süd von 300 mm vorgesehen.

In der Krohnsheide erfolgt die Oberflächenentwässerung wie heute über ein einseitiges Gefälle der Fahrbahn. Das anfallende Regenwasser wird über neue Trummen am westlichen Fahrbahnrand und Anschlussleitungen in das vorhandene Regensiel unter dem westlichen Gehweg der Krohnsheide geleitet.

### **3.3.8 Straßenbegleitgrün**

Der Großteil der vorhandenen Bäume und Hecken sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund werden erhalten. Ein Baum auf der heutigen Grabenverrohrung an der Ecke Jacobshagener Weg/ Am Kroog muss gefällt werden. Die Wurzeln ragen stark in den Entwässerungsgraben und beschädigen die Grabenverrohrung. Es ist eine Ersatzpflanzung im nächsten Umfeld des Jacobshagener Weg anvisiert, die seitens der zuständigen Fachabteilung des Bezirksamtes Wandsbek festgelegt wird.

Der vorhandene Graben im Jacobshagener Weg wird erneuert und vergrößert, wodurch die versiegelte Fläche in der Straße reduziert werden kann.

In der Krohnsheide bleiben die Hecken auf öffentlichem Grund stehen und sind seitens der Anwohner zurückzuschneiden.

### **3.3.9 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung**

Die öffentliche Beleuchtung wurde in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) an die Planung angepasst.

Wegweisende Beschilderung ist auch zukünftig nicht vorgesehen.

### **3.3.10 Lichtsignalanlagen**

Es befinden sich auch zukünftig keine Lichtsignalanlagen im Planungsbereich.

### **3.3.11 ÖPNV**

Im Jacobshagener Weg und in der Krohnsheide ist auch zukünftig kein ÖPNV geplant.

### **3.3.12 Leitungen**

Am 25.08.2020 hat eine Leitungsbesprechung stattgefunden.

Gasnetz Hamburg verfügt im Jacobshagener Weg über eine Bestandsleitung zwischen Krohnsheide und Haus Nr. 8. Diese soll aus dem Graben in die neue Fahrbahn verlegt werden. Es wird eine Leitungstrasse vorgesehen. Die Anschlüsse sollen zukünftig in den Grundstücksüberfahrten liegen. In der Krohnsheide liegen die Bestandsleitungen im Bereich der Überfahrten sowie die Straßenkreuze vermutlich nicht tief genug. Gasnetz Hamburg wird kurzfristig die tatsächliche Überdeckung anhand von Schürfgruben ermitteln und die Leitungsabschnitte bei Bedarf auf erforderlicher Höhe erneuern. Die Arbeiten sind für März 2021 vorgesehen. Die Hausanschlüsse werden bei Bedarf Baubegleitend gesichert.

Im Jacobshagener Weg ist eine höhenmäßige Anpassung der Leitungen vom Stromnetz Hamburg erforderlich. Die neue Trasse soll einen Mindestabstand zur neuen Tiefbordkante von 0,50 m aufweisen. Alle Hausanschlüsse zu den südöstlich angrenzenden Flurstücken sollen zukünftig in den Überfahrten liegen. Zwei Verteilerschränke an der nordöstlichen Ecke der Einmündung Krohnsheide/ Jacobshagener Weg erhalten neue Standorte auf der gegenüber liegenden Straßenseite. Die Tiefe der querenden Leitungen in der Straße Krohnsheide ist unklar. Die Kabel liegen in Rohren und sind bei der Ausführung nicht zu beschädigen. Stromnetz Hamburg ist dazu angehalten die Leitungen bei Bedarf tiefer zu legen.

In der Straße Krohnsheide ist ein Auslegermast (AM) umzustellen und einer neu zu stellen. Im Jacobshagener Weg sind fünf AM umzustellen. Die Maste erhalten neue Stromanschlüsse. Hierzu erfolgt eine Abstimmung zwischen HHVA und Stromnetz Hamburg. Die Maste können aufgestellt werden, sobald die neue Bordkante gesetzt wurde.

Im Bereich der Mischverkehrsfläche des Jakobshagener Wegs wird auf gesamter Länge eine neue Trasse für die Deutsche Telekom vorgesehen, um die Leitung in größerer Tiefe neu zu verlegen. Alle Hausanschlüsse sind an die neue Trasse anzubinden. Selbiges gilt für die Vodafoneleitung (Kabel Deutschland), die zusammen mit der Telekomleitung in einer Trasse verlegt werden sollen.

Leitungsarbeiten seitens der Hamburg Wasserwerke (HWW) und der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) sind voraussichtlich nicht erforderlich.

Mit Ausnahme der Anschlussleitungen der öffentlichen Beleuchtung sind alle Leitungsarbeiten vor Baubeginn durchzuführen.

### **3.4 Vorgaben aus Planungsrecht sowie sonstige Randbedingungen**

Aus dem bestehenden Planungsrecht ergeben sich keine weiteren Maßgaben für das Vorhaben.

### **3.5 Rahmenbedingungen für die Durchführung der Baumaßnahme**

- entfällt -

### **3.6 Baugrund, Grundwasserverhältnisse, Kampfmittelfreiheit**

Zur Vorbereitung dieser Baumaßnahme wurden im Planungsbereich am 31.08.2016 sechs Asphaltbohrkerne und die darunterliegenden Schichten bis 80 cm in den Fahrbahnen entnommen. Zusätzlich wurde aus einer Grünfläche im Jakobshagener Weg eine Probe der ungebundenen Schicht entnommen.

Die vorhandenen Fahrbahnen besteht aus einem bituminösen Aufbau von 2,5 cm bis 9 cm. Im Maßnahmenbereich wurden Pechuntersuchungen durchgeführt. An allen Entnahmestelle ist pechhaltiges Material in der Fahrbahn vorhanden. Der Asphalt weist einen PAK-Gehalt von 25 mg/kg bis zu 330 mg/kg auf und ist somit als gefährlicher Abfall zu entsorgen.

Eine Untersuchung der Bodenverhältnisse im überplanten Bereich hat ergeben, dass Böden der Einbauklassen Z0 bis Z2 gemäß LAGA-Tr Boden vorgefunden werden können.

Für die überplanten Flächen wurde eine Anfrage auf Auswertung der alliierten Luftbilder an die Feuerwehr (GEVK) gestellt.

Im gesamten Plangebiet besteht gemäß Schreiben der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 30.03.2020 kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Entsprechend sind keine Maßnahmen nach §6 Abs. 2 KampfmittelVO (Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel) notwendig.

### **3.7 Begründung und Erläuterung der Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausführungsvariante**

Eine Kosten-Nutzen-Analyse im eigentlichen Sinne ist hier nicht durchführbar. Der Nutzen ist eher aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise zu sehen. Ohne eine exakte, monetäre Bewertung vorgenommen zu haben, kann abgeschätzt werden, dass die zu erwartenden Kosten in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen stehen.

Das hohe Alter des Fahrbahnaufbaus in Verbindung mit dem ausgeprägten Schadensbild der Fahrbahnflächen im Jacobshagener Weg und der Krohnsheide lassen darauf schließen, dass der vorhandene Aufbau am Ende seiner Lebensdauer ist und seine Funktionsfähigkeit bereits weitgehend verloren hat. Er ist den heutigen und zukünftigen Belastungen nicht mehr gewachsen. Die Fahrbahnschäden sind durch Unterhaltungsarbeiten nicht mehr zu beseitigen. Ein Unterlassen von weiteren Maßnahmen über die verkehrssichernde Unterhaltung hinaus, führt zu derart erheblichen Kosten, die aus ökonomischer Sicht ein nicht haltbarer Zustand wären und keine mittelfristige Verbesserung hervorrufen würden. Daher ist eine Grundinstandsetzung des überplanten Bereiches erforderlich.

Die Maßnahme wurde entsprechend den gültigen Richtlinien unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten unterliegen. Wirtschaftlich sinnvolle Alternativen sind nicht vorhanden. Im Vorwege wurden Boden- und Asphaltuntersuchungen durchgeführt.

Der konkret zu errechnende monetäre Nutzen dieser Maßnahmen lässt sich nicht darstellen.

### **3.8 Erläuterungen zu den Kosten**

Die Gesamtkosten für die Maßnahme betragen voraussichtlich 1.012.700,00 € (brutto). Inklusive der besonderen Kostenrisiken betragen die Kosten voraussichtlich 1.117.700,00 € (brutto).

#### **3.8.1 Erläuterungen zur Kostenermittlung**

Grundlage für die Kostenberechnung ist die Einzelkostenermittlung mit Preisstand vom 3. Quartal 2021. Die Komplexität des Projektes wird mit leicht (reine Anliegerstraße ohne besondere Zwangspunkte) gewertet. Die Kostenvarianz beträgt daher  $\pm 10\%$ . gem. Drucksache 20/6208 des Senats „Kostenstabiles Bauen“ bzw. VV-Bau. Der Zuschlagssatz wird auf 50% des Wertes der Kostenvarianz begrenzt und beträgt somit 5,0% der Brutto-Basiskosten.

#### **3.8.2 Besondere Kostenrisiken**

Die besonderen Kostenrisiken sind in der Anlage 4.5 der Kostenberechnung erläutert und dargestellt.

#### **3.8.3 Erläuterungen zur Folgepflicht und zum Vorteilsausgleich**

- entfällt -

#### **3.8.4 Folgekosten**

Die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten gem. Anlage 5 verringern sich um 610,00 €. Somit werden die Folgekosten nach Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich geringfügig niedriger sein als im jetzigen Zustand.

#### **3.8.5 Erläuterungen zur Folgepflicht und zum Vorteilsausgleich**

Die Aufwendungen für die Um- und Rücklegungen der Versorgungsleitungen sind von den Leitungsunternehmen zu tragen.

### **3.9 Wahl der Baustoffe und bautechnische Einzelheiten**

Baustoffe und bautechnische Einzelheiten wurden entsprechend der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) festgelegt.

Weitere Einzelheiten zur technischen Ausführung der Baumaßnahme sind den Plänen im Abschnitt 6 zu entnehmen.

### **3.10 Betriebs- und sicherheitstechnische Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen**

- entfällt -

### **3.11 Angaben zur Bauzeit und zur Durchführung der Baumaßnahme**

Mit der Durchführung der Baumaßnahme wird voraussichtlich im 4. Quartal 2021 begonnen.

Während der Bauzeit wird es Einschränkungen für den Verkehr geben. Die genaue Verkehrsführung wird im Laufe der weiteren Planung abgestimmt.

### **3.12 Auswirkungen aus Immissionen**

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

Der Umbau stellt keine erheblichen Eingriffe im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 2 der BImSchV dar.

### **3.13 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Vor Beginn der Maßnahme sind Leitungsarbeiten seitens des Stromnetz Hamburg, Gasnetz Hamburg, Telekom und Vodafone sowie der Versatz zweier Schaltschränke erforderlich. Weitere Vorausmaßnahmen finden nicht statt. Sämtliche Schachtdeckel von Leitungsträgern sind im Anschluss an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

### **3.14 Auswirkungen der Baumaßnahme auf das unmittelbare und erweiterte Umfeld**

Negative Auswirkungen für die Anlieger sind außerhalb der Bauzeit nicht zu erwarten.

### **3.15 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Bei der Planung wurde Rücksicht auf den vorhandenen Baumbestand genommen.

Für den zu fällenden Baum wird um Umfeld eine Ersatzpflanzung außerhalb des Maßnahmenbereichs vorgenommen.

### **3.16 Anlagevermögen**

- entfällt -

## **4 Grunderwerb**

Für die Umsetzung der Straßenbaumaßnahme ist kein Grunderwerb vorgesehen.

## **5 Anmerkungen zur Finanzierung**

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über die PSP-Elemente 2-22403010-10001.35 (investiv) und 3-22403010-100010.04 (konsumtiv).

**6 Sonstiges**

Die Planung und Durchführung der Baumaßnahme erfolgen durch das Bezirksamt Wandsbek.

Zuständig sind für:

Planung und Entwurf: Fachamt Management des öffentlichen Raumes,  
Abteilung Straßen

Bauvorbereitung und Baudurchführung: Fachamt Management des öffentlichen Raumes, MR 2

