

Baumaßnahme: Mobilitätskonzept Mitte Altona

Teilbaumaßnahme: Präsident-Krahn-Straße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

zur Kenntnisnahmeverschickung

Inhalt

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines.....	2
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz.....	2
2.1.2	Verkehrsbelastung.....	2
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	2
2.1.4	Kampfmittelfreiheit.....	2
2.3	Verkehrssituation.....	3
2.3.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes.....	3
2.3.2	MIV.....	3
2.3.3	Fußgänger- und Radverkehr.....	3
2.3.4	Ruhender Verkehr.....	4
2.3.5	Öffentliche Beleuchtung.....	4
2.3.6	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	4
2.3.7	Straßenbegleitgrün.....	4
2.3.8	Stadtmöblierung.....	4
2.3.9	Ver- und Entsorgungsleitungen.....	4
3	Geplanter Zustand	5
3.1	Planungsansatz.....	5
3.1.1	Variantenprüfung.....	5
3.1.2	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts.....	6
3.1.3	MIV.....	6
3.1.4	Fußgänger- und Radverkehr.....	6
3.1.5	Barrierefreiheit.....	6
3.1.6	Ruhender Verkehr.....	7
3.1.7	Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung.....	7
3.1.8	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	7
3.1.9	Straßenbegleitgrün.....	7
3.1.10	Stadtmöblierung.....	7
3.1.11	Ver- und Entsorgungsleitungen.....	7
3.1.12	Oberflächenentwässerung.....	7
3.1.13	Lärmschutz.....	7
3.1.14	Umweltverträglichkeit.....	8
4	Planungsrechtliche Grundlagen	8
5	Umsetzung der Planung	8
5.1	Grunderwerb.....	8
5.2	Wirtschaftlichkeit.....	8
5.3	Kosten und Finanzierung.....	8
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle.....	8
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung.....	8

1 Anlass der Planung

Diese Verschickung behandelt die aktualisierte Planung für den Abschnitt der Autoverladung bis zur Einmündung/Aufpflasterung am Altonaer Bahnhof.

Die Maßnahme Präsident-Krahn-Straße wurden am 09.08.2019 schlussverschickt.

Zwischen Julius-Leber-Straße und Immermannstraße wurde die Präsident-Krahn-Straße entsprechend der verschickten Planung im Zuge des Umbaus des Knotens Harkortstraße/Julius-Leber-Straße/Lessingtunnel/Präsident-Krahn-Straße für den Radverkehr ausgebaut und die Ausführung des oberen Abschnitts – von der Zufahrt zur Autoverladung/zum Schellfischttunnel bis zur Aufpflasterung am Paul-Neermann-Platz – bis zur Fertigstellung der Harkortstraße zurückgestellt.

Das Angebot Autozug ist pandemiebedingt über einen längeren Zeitraum ausgefallen und die Flächen der Autoverladung wurden in diesem Zeitraum ohne Unterbrechung durch die Verladung als Rad- und Fußverkehrsfläche genutzt.

Mit der Wiederaufnahme des Betriebs der Autoverladung entfallen zu Verladezeiten diesen Flächen und für den Radverkehr ist ein Angebot an Verkehrsflächen im Fahrbahnbereich der Präsident-Krahn-Straße zu schaffen.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Die Präsident-Krahn-Straße ist eine 360 m lange Quartiersstraße im Stadtteil Altona-Nord des Bezirkes Altona zwischen Barnerstraße/Julius-Leber-Straße im Norden und Paul-Neermann-Platz im Süden. Sie fällt nach Norden mit rd. 1,9 % Gefälle ab.

Von Station 0+000 bis zum Paul-Neermann-Platz ist ein Teil der Straßenfläche mit einer Sondernutzung für die Verladung von Pkws und Motorrädern auf Autoreisezüge belegt.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Am Knotenpunkt Harkortstraße/Julius-Leber-Straße/Präsident-Krahn-Straße/Barnerstraße wurden von der BWVI - heute BVM - im Juni 2013 zum MIV im Querschnitt eine rd. 3.800 Kfz/24h (1,6% Schwerverkehrsanteil) für die Präsident-Krahn-Straße festgestellt.

2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Der Straßenraum der Präsident-Krahn-Straße wird auf der Ostseite durch geschlossene Bebauung (überwiegend Wohnnutzung) und auf der Westseite durch die Bahnanlagen des Altonaer Bahnhofs begrenzt. Das einzige Gebäude auf der Westseite der Präsident-Krahn-Straße ist ein Hotelgebäude an der Autoverladefläche.

2.1.4 Kampfmittelfreiheit

Eine Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung ist für den überwiegenden Teil der Präsident-Krahn-Straße ist erfolgt. In den östlichen Nebenflächen im Bereich der Autoverladeflächen sowie an den Bahnanlagen an der westlichen Grenze des Planungsgebietes besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen.

2.3 Verkehrssituation

2.3.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Die Fahrbahn im Planungsbereich Abschnitt besitzt eine Asphaltoberfläche.

Abschnitt 1.1: Stat 0+000 bis 0+078

Ost:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 3,35 m
	Parken (Asphalt)	rd. 2,00 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 3,35 m
	Trenninsel Autoverladung (Platten)	rd. 2,00 m
Westen:	<u>Aufstellfläche Autoverladung (Betonstein)</u>	<u>rd. 5,30 m</u>
	Gesamt	rd. 16,00 m

Abschnitt 1.2: Stat 0+078 bis 0+145

Ost:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 3,35 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 3,45 m
	Trenninsel Autoverladung (Platten)	rd. 2,10 m
Westen:	<u>Aufstellfläche Autoverladung (Betonstein)</u>	<u>rd. 6,10 m</u>
	Gesamt	rd. 15,00 m

2.3.2 MIV

Die Präsident-Krahn-Straße ist eine Einbahnstraße nach Süden und Teil einer Tempo-30-Zone.

Auf der Westseite vor der Aufstellfläche soll der vorh. Parkstreifen (85 m) während der Autoverladung zusätzlich als temporäre Zufahrt genutzt werden. Für diese Zeiträume ist ein Halteverbot angeordnet.

2.3.3 Fußgänger- und Radverkehr

Der Radverkehr fährt in Richtung Süden im Mischverkehr. In Richtung Norden gibt es keine Radverkehrsführung.

Ein Gehweg besteht durchgängig nur auf der Ostseite. Dieser ist rund 3,35 - 3,50 m breit.

Die Aufstellfläche zur Autoverladung ist durch eine rd. 2,0 m breite/n Nebenfläche/Trennstreifen vom Fahrbahnbereich der Präsident-Krahn-Straße getrennt, die als Gehweg benutzbar ist. Durch die Anordnung der Poller und Schutzgittern in dieser Nebenfläche verbleiben rd. 1,5 m nutzbare Gehwegfläche. Diese wird vorwiegend während der Autoverladung genutzt und in allen anderen Zeiten wird die Verladefläche für Fuß- und Radverkehr genutzt.

Überwiegend vor den Haus-Nrn. 11 - 15 werden die vorh. Schutzgitter als Fahrradbügel genutzt und damit die nutzbare Gehwegfläche zusätzlich eingeschränkt.

Die Überfahrten sind aus Betonstein- und Natursteinkleinpflaster hergestellt. Leiteinrichtungen (Bodenindikatoren) sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden.

2.3.4 Ruhender Verkehr

Auf der gesamten Länge der Präsident-Krahn-Straße gibt es insgesamt rd. 90 Parkplätze in Längs- und Schrägaufstellung. Im Planungsbereich dieser Verschickung befinden sich davon rd. 11 Parkplätze am östlichen Fahrbahnrand.

Vor Haus-Nr. 11 bis 16 befinden sich alle drei barrierefreien Parkstände der Präsident-Krahn-Straße

Am Paul-Nevermann-Platz stehen an der Nebenfläche auf der Nordseite rd. sechs Parkstände in Längsaufstellung zur Verfügung.

2.3.5 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung ist in den östlichen Nebenflächen angeordnet.

2.3.6 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Nicht vorhanden.

2.3.7 Straßenbegleitgrün

Innerhalb des Planungsbereichs stehen insgesamt vier Eichen. Drei Bäume stehen innerhalb der Verladefläche und ein Baum befindet sich in der Nebenfläche am Rand der Aufpflasterung zum Paul-Nevermann-Platz.

2.3.8 Stadtmöblierung

Vor Präsident-Krahn-Straße Haus-Nr. 8 steht auf dem Trennstreifen zur Autoverladung eine Schrankenanlage. Damit soll gewährleistet werden, dass größere Fahrzeuge unter Mitbenutzung der Nebenfläche das Grundstück von Haus-Nr. 8 verlassen können.

2.3.9 Ver- und Entsorgungsleitungen

Im März 2017 wurden die Leitungsunternehmen erstmalig über die Maßnahme informiert und der Leitungsbestand bzw. gepl. Maßnahmen abgefragt. Danach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen sowie ein Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Wesentliches Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Radverkehrsführung.

Für den Planungsabschnitt war eine Verbreiterung der Fahrbahn auf eine Breite von 4,0 m vorgesehen, die es erlaubt die Präsident-Krahn-Straße für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung der Einbahnstraße freizugeben. Dies sollte durch die Verkleinerung des Trennstreifens zwischen Autoverladung und der Fahrbahn realisiert werden.

Eine Verbreiterung auf mind. 4,25 m Fahrbahnbreite war schon in der Schlußverschickung vorgesehen und ist jetzt Stand der Planung. Ab Stat. ~0+080 ist eine Fahrbahnbreite von rd. 4,50 m geplant.

Aktuell trennen Schutzgitter die Autoverladefläche von der Fahrbahn. Fahrbahnseitig verringert sich durch den Umbau der Abstand der zwischen Absperrelement und Fahrbahnrand auf rd. 0,35 m.

Die Abmessungen der vorh. westlichen Nebenfläche sind nach einem Umbau des Hochbords für die Herstellung eines Gehwegs nicht mehr ausreichend breit genug und die Nebenfläche hat nur noch eine trennende Funktion.

Für die bestehende Aufpflasterung an der Einmündung zum Paul-Nevermann-Platz ist eine Radverkehrsfläche vorgesehen. Die gegenläufigen Verkehre sollen durch eine Insel bzw. zwei Inselköpfe in der Aufpflasterungsfläche im Einmündungsbereich getrennt werden. Dieser Bereich ist eine stark frequentierte Fußverkehrsfläche und die Inselköpfe sind außerhalb der Laufwege geplant, um Hindernisse/Stolperstellen innerhalb der Aufpflasterung zu vermeiden.

Verkehrsbelastung

Für die Präsident-Krahn-Straße wurde für den „Mitte Altona 1. BA und Holsten“ ein DTVw- Wert von rd. 4.600 Kfz/24h prognostiziert. Danach ergibt sich eine Maximalbelastung für den Spitzenstunde-Wert früh von 500 Kfz/h.

3.1.1 Variantenprüfung

Im Rahmen der Gesamtplanung der Präsident-Krahn-Straße wurde die Herstellung eines Radfahrstreifens in Richtung Mitte Altona (Süd-Nord-Richtung) überprüft. Ein durchgängiger Radfahrstreifen ist wegen des nicht ausreichenden Querschnitts im Bereich der Autoverladung nicht herstellbar.

Im weiteren Verlauf der Präsident-Krahn-Straße erfordert die Herstellung eines Radfahrstreifens den Rück- und Umbau vieler Parkplätze. Insgesamt entfielen für die Herstellung eines Radfahrstreifens rd. 40 Parkstände.

Die Umwandlung der Präsident-Krahn-Straße in eine Fahrradstraße wurde verworfen, weil die Erschließung des Altonaer Bahnhofs auch wesentlich über die Präsident-Krahn-Straße erfolgt und der MIV die dominierende Verkehrsart in der Präsident-Krahn-Straße ist. Als Hauptverbindung des Radverkehrs kann die Präsident-Krahn-Straße aktuell nicht eingeordnet werden und die Absichten des Mobilitätskonzeptes - Ausbau der Präsident-Krahn-Straße für den MIV in beide Fahrtrichtungen und Busverkehr - widersprechen einer Umwandlung in eine Fahrradstraße.

3.1.2 Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts

Für die Fahrbahn ist eine Mindestbreite von 4,25 m vorgesehen. Geplant sind folgende Abmessungen:

Abschnitt 3.1: Stat 0+000 bis 0+078

Ost:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 3,35 m
	Parken (Asphalt)	rd. 2,00 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 4,25 m
	Trenninsel Autoverladung (Platten)	rd. 1,10 m
Westen:	<u>Aufstellfläche Autoverladung (Betonstein)</u>	<u>rd. 5,30 m</u>
	Gesamt	rd. 16,00 m

Abschnitt 3.2: Stat 0+078 bis 0+144

Ost:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 3,35 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 4,50 m
	Trenninsel Autoverladung (Platten)	rd. 1,05 m
Westen:	<u>Aufstellfläche Autoverladung (Betonstein)</u>	<u>rd. 6,10 m</u>
	Gesamt	rd. 15,00 m

3.1.3 MIV

An der Führung des MIV sind keine wesentlichen Veränderungen vorgesehen. Ein Fahrbahnsteiler am Paul-Neermann-Platz ist vorgesehen, um an der Einmündung den gegenläufigen Radverkehr vom MIV zu trennen.

3.1.4 Fußgänger- und Radverkehr

Die Nebenfläche auf der Westseite wird für die Verbreiterung der Fahrbahnfläche zurückgebaut. Nach dem Umbau trennt diese Fläche nur noch die Aufstellflächen der Autoverladung von der Fahrbahn der Präsident-Krahn-Straße. Am westlichen Fahrbahnrand lässt sich nur noch ein lichter Raum in Minimalabmessungen herstellen (30 cm gem. VwVStVo). Die vorh. Gitter werden deshalb durch Pfosten ersetzt, um das Abstellen bzw. Anschließen von Fahrrädern zu verhindern.

Der Radverkehr in Richtung Süden fährt wie bisher im Mischverkehr mit den Kfz.

Für den Radverkehr in Richtung Norden soll die Präsident-Krahn-Straße für das Befahren gegen die Richtung der Einbahnstraße freigegeben werden. Dazu wird am Paul-Neermann-Platz die vorhandene VZ 267 durch das Zusatzzeichen 1022-10 ergänzt. Innerhalb der Aufpflasterung soll eine Trenninsel hergestellt und für den Radverkehr ein Fahrstreifen in Asphaltbauweise hergestellt werden.

3.1.5 Barrierefreiheit

Die geplanten Bodenindikatoren schließen an die taktilen Leitelemente im Bahnhof Altona am Ein-/Ausgang an der Westseite des Paul-Neermann-Platz an. Von da aus führen sie über die Zufahrt zum Parkhaus an den Rand der Aufpflasterung und von da auf die Trenninsel in der Aufpflasterung.

Vom Ein-/Ausgang des Bahnhofs bis zum östlichen Rand der Aufpflasterung gibt es abgesehen von den Längs- und Querneigungen zur Entwässerung der Fläche keine

Höhenunterschiede. Der erste geplante Höhengprung befindet sich auf der Ostseite der Aufpflasterung zur angrenzenden Nebenfläche. Hier ist vorgesehen den Kantenvorstand von vorhanden rd. 0-3 cm auf 6 cm anzuheben. Die übrigen Bereiche werden mit einem Kantenvorstand von 0 cm hergestellt.

Bei Stat. ~0+165 sind neue Fahrradbügel geplant. Das Verdecken oder Überfahren der Leitelemente durch Pkw- und Lieferfahrzeuge soll durch die Anordnung der Fahrradbügel verhindert werden. Der Austausch der Groß- und Kleinpflasterflächen gegen einen Klinkerpflasterbelag in diesem Abschnitt soll das Auffinden der Bodenindikatoren erleichtern.

Die geplanten Radbügel vor dem Bahnhof und auf der Ostseite der Präsident-Krahn-Straße werden durch taktile Leitelemente eingefasst.

3.1.6 Ruhender Verkehr

Vor Haus-Nr. 11 wird die Nebenfläche für den Einbau zusätzlicher Fahrradbügel vergrößert. Abgesehen von den barrierefreien Parkständen sind die Parkplätze im Planungsbereich nicht markiert. Durch die Änderung der Nebenfläche wird die Länge der Parkfläche um rd. 3 m reduziert und es kann je nach Aufstellung der Fahrzeuge ein Parkstand entfallen.

Im Parkstreifen am Paul-Neermann-Platz entfällt ein Parkstand zugunsten einer breiteren Nebenfläche vor der Querungsstelle, um Raum für Fußverkehrsführung und insbesondere die Barrierefreiheit zu gewinnen.

3.1.7 Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung ist von der Planung nicht betroffen. Das VZ 267 vor Haus-Nr. 16 ist zu entfernen.

3.1.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Nicht vorhanden.

3.1.9 Straßenbegleitgrün

Keine Änderungen vorgesehen.

3.1.10 Stadtmöblierung

Die Verbreiterung der Fahrbahn verbessert die Ausfahrtsituation. Es ist dennoch für bestimmte Fahrzeuge ein Überfahren der Nebenfläche erforderlich und die Schrankenanlage wird durch Steckpfosten ersetzt.

3.1.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Leitungsbauarbeiten sind gemäß Leitungsanfrage nicht erforderlich. Der Leitungsbestand befindet sich überwiegend in der östlichen Nebenfläche, die von der Planung kaum betroffen ist.

3.1.12 Oberflächenentwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung sind grundsätzlich keine Änderungen vorgesehen.

3.1.13 Lärmschutz

Die geplante Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die gegenwärtige Lärmsituation. Der Umfang der geplanten Baumaßnahme stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, wie es als Auslöser für eine wesentliche Änderung vorausgesetzt wird. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

3.1.14 Umweltverträglichkeit

Durch die Baumaßnahme sind keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltensziele für den Natur- und Landschaftshaushalt zu erwarten. Nach den Kriterien des §13a Hamb. Wegegesetz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Für die Präsident-Krahn-Straße gilt der Baustufenplan Altona (14.01.1955).

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Für die Umsetzung der Planung ist kein Grunderwerb erforderlich.

5.2 Wirtschaftlichkeit

Bei der Umsetzung der Maßnahme kommen ausschließlich Hamburger Standardbauweisen zur Ausführung. Die Maßnahme wurde entsprechend den „Planungshinweisen für Stadtstraßen“ unter Berücksichtigung der örtlichen, städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde auch bei allen Detailentscheidungen angemessen beachtet.

5.3 Kosten und Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg.


Die Baukosten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung ermittelt.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurf und Bau erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Geschäftsbereich Stadtstraßen, Planung - S 2 bzw. Fachbereich Baudurchführung - S 3.

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Umsetzung der Planung ist ab Sommer/Herbst 2022 vorgesehen.

Verfasst: Hamburg, im März 2022
LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH
für Bauen und Umwelt
gez. 

Aufgestellt: LSBG - S 2
gez. 