

Baumaßnahme: Mobilitätskonzept Mitte Altona

Teilbaumaßnahme: Präsident-Krahn-Straße

## Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

zur 1. Verschickung

### Inhalt

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Vorhandener Zustand.....</b>	<b>2</b>
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
2.2	Verkehrssituation .....	3
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes .....	3
2.2.2	MIV .....	4
2.2.3	Fußgänger- und Radverkehr.....	4
2.2.4	Ruhender Verkehr .....	4
2.2.5	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	4
2.2.6	Öffentliche Beleuchtung .....	4
2.2.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	4
2.2.8	Straßenbegleitgrün.....	5
<b>3</b>	<b>Geplanter Zustand .....</b>	<b>5</b>
3.1	Planungsansatz.....	5
3.1.1	Variantenprüfung.....	5
3.1.2	MIV .....	6
3.1.3	Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts .....	6
3.1.4	Fußgänger- und Radverkehr .....	7
3.1.5	Ruhender Verkehr .....	7
3.1.6	Straßenbegleitgrün.....	8
3.1.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	8
3.1.8	Barrierefreiheit .....	8
3.1.9	Oberflächenentwässerung .....	8
3.1.10	Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung.....	8
3.1.11	Ver- und Entsorgungsleitungen .....	8
3.1.12	Lärmschutz.....	8
3.1.13	Umweltverträglichkeit .....	8
<b>4</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Umsetzung der Planung.....</b>	<b>9</b>
5.1	Grunderwerb .....	9
5.2	Wirtschaftlichkeit.....	9
5.3	Kosten und Finanzierung .....	9
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle .....	9
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung .....	9

## **1 Anlass der Planung**

Für die Bebauung der Bahnflächen in Altona ist gem. Masterplan Mitte Altona ein weniger Auto-orientiertes Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner und Nutzer des neuen Stadtteils vorgesehen. Dieser Ansatz des Masterplans ist in einem Mobilitätskonzept weiter ausgearbeitet worden.

Danach ist für die Präsident-Krahn-Straße ein Querschnitt angedacht, der einen Zweirichtungsverkehr ermöglicht. Darüber hinaus sind nach Mobilitätskonzept in der Präsident-Krahn-Straße ein Linienbusverkehr und eine straßenbegleitende Radverkehrsführung vorgesehen. Die Umsetzung einer solchen Planung erfordert Flächen die erst durch den Umzug des Bahnhofes an den neuen Standort Diebsteich - nach 2023 - frei werden.

Die aktuelle Planung sieht vor ab 2024 den östlichen Teil des Lessingtunnels zurückzubauen und den Knotenpunkt Harkortstraße/Julius-Leber-Straße/Präsident-Krahn-Straße vollständig umzubauen. Im Zuge dieser Maßnahmen wird auch die Präsident-Krahn-Straße gemäß Mobilitätskonzept neu überplant und umgebaut.

Ein Teil des Mobilitätskonzeptes soll nun aber schon mit Fertigstellung und Bezug der ersten Gebäude der Mitte Altona umgesetzt werden und die Präsident-Krahn-Straße im Sinne des Konzeptes insbesondere für den Radverkehr optimiert werden.

## **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-Neve-Platz im Süden. Sie fällt nach Norden mit rd. 1,9 % Gefälle ab.

Von Station 0+190 bis zum Paul-Neve-Platz ist ein Teil der Straßenfläche mit einer Sondernutzung für die Verladung von Pkws und Motorrädern auf Autoreisezüge belegt.

#### **2.1.2 Verkehrsbelastung**

Bei Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) liegen für den Knoten Harkortstraße/Julius-Leber-Straße/Präsident-Krahn-Straße/Barnerstraße Verkehrszahlen vor. Bei einer Zählung am 05.06.2013 wurde dabei auch die Präsident-Krahn-Straße erfasst. Danach wurden rd. 3.800 Kfz/24h (1,6% Schwerverkehrsanteil) gezählt.

#### **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 Bahnhofes begrenzt. Das einzige Gebäude auf der Westseite der Präsident-Krahn-Straße ist ein Hotelgebäude an der Autoverladefläche.

Im mittleren Bereich der Straße befinden sich vier Gewerbeeinheiten, darunter zwei Hotels und der Hauptsitz der Sparda Bank Hamburg.

#### **2.1.4 Kampfmittelfreiheit**

Eine Gefahrenerkundung/Lufbildauswertung ist für den überwiegenden Teil der Präsident-Krahn-Straße ist erfolgt. In den östlichen Nebenflächen im Bereich der Autoverla-

deflächen sowie an den Bahnanlagen an der westlichen Grenze des Planungsgebietes besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht durch Trümmerflächen.

## 2.2 Verkehrssituation

### 2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Im unteren Abschnitt zwischen Julius-Leber-Straße und Immermannstraße (rd. 90 m) ist die Fahrbahn mit Natursteingroßpflaster befestigt. Die Fahrbahn im mittleren und oberen Abschnitt besitzt eine Asphaltoberfläche.

#### **Abschnitt 1: Stat 0+015 bis 0+062**

Ost:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 3,45 m
	Parken (Naturstein-Großpflaster)	rd. 2,00 m
	Fahrbahn (Naturstein-Großpflaster)	rd. 4,55 m
	Parken (Naturstein-Großpflaster)	rd. 4,55 m
Westen:	<u>Überhang/Grünfläche</u>	rd. 1,45 m
	Gesamt	rd. 16,00 m

#### **Abschnitt 2: Stat 0+093 bis 0+0160**

Ost:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 3,50 m
	Parken (Naturstein-Großpflaster)	rd. 4,60 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 4,65 m
	Parken (Naturstein-Großpflaster)	rd. 2,05 m
Westen:	<u>Grünfläche</u>	rd. 1,30 m
	Gesamt	rd. 16,00 m

#### **Abschnitt 3.1: Stat 0+190 bis 0+264**

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>	rd. 5,30 m
	Gesamt	rd. 16,00 m

#### **Abschnitt 3.2: Stat 0+264 bis 0+327**

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>	rd. 6,10 m
	Gesamt	rd. 15,00 m

### **2.2.2 MIV**

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

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

### **2.2.3 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 bis 2,0 m breite Nebenfläche 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. Im Bereich der 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.

### **2.2.4 Ruhender Verkehr**

Auf der gesamten Länge der Präsident-Krahn-Straße gibt es insgesamt rd. 90 Parkplätze in Längs- und Schrägaufstellung.

Der überwiegende Anteil der Parkplätze ist mit Natursteingroßpflaster befestigt. Die zwischen Haus-Nr. 11 bis 16 bestehenden Parkplätze in Längsaufstellung am östlichen Fahrbahnrand besitzen eine Asphaltbefestigung. Hier befinden sich alle drei barrierefreien Parkstände.

Gegenüber der Einmündung Immermannstraße befindet sich im Bereich der Schrägaufstellung ein Fahrradhäuschen.

### **2.2.5 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.

### **2.2.6 Öffentliche Beleuchtung**

Die öffentliche Beleuchtung ist in den östlichen Nebenflächen angeordnet.

### **2.2.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

An der nördlichen Planungsgrenze befindet sich der lichtsignalisierte Knoten Barnerstraße/Harkortstraße/Julius-Leber-Straße/Präsident-Krahn-Straße. Am Bahnhof Altona schließt die Präsident-Krahn-Straße über eine Aufpflasterung an den Paul-Neumann-Platz an. Im unteren Drittel der Präsident-Krahn-Straße schließt die Immermannstraße an, die unechte Einbahnstraße ist.

## 2.2.8 Straßenbegleitgrün

Innerhalb der Straßenfläche stehen insgesamt 22 Bäume - hauptsächlich Eichen und Weißdorne. Vier Bäume befinden sich auf der Ostseite der Präsident-Krahn-Straße. Von den 18 Bäumen auf der Westseite befinden sich drei innerhalb der Bahnverlade-  
fläche vor dem Bahnhof.

## 3 Geplanter Zustand

### 3.1 Planungsansatz

Wesentliches Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Radverkehrsführung. Dies soll durch die Freigabe der Präsident-Krahn-Straße für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung der Einbahnstraße und die Verbesserung der Fahrbahnoberfläche im Abschnitt Julius-Leber-Straße bis Immermannstraße erreicht werden.

Gemäß RASt Ausgabe 2006, Bild 17 beträgt das Maß der Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall Pkw/Radfahrer 3,80 m. Bis etwa Stat. 0+190 ist die Fahrbahnbreite der Präsident-Krahn-Straße im vorh. Zustand größer als dieser Wert und erst danach kann bis zur Aufpflasterung am Paul-Neveermann-Platz eine Fahrbahnbreite von 3,80 m nur durch das Zurückverlegen des Hochbords erreicht werden.

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. Die minimalen Abmessungen dieser Nebenfläche ergeben sich aus den erforderlichen lichten Räumen zu beiden Seiten der dort anzuordnenden Absperrelemente und den Abmessungen der Absperrelemente.

Nach dem Umbau der Nebenfläche beträgt die Fahrbahnbreite in diesem Abschnitt der Präsident-Krahn-Straße rd. 4,00 m. Eine Verbreiterung auf 4,25 m ist herstellbar, wenn wie im vorhandenen Zustand der lichte Abstand zwischen den Gittern und Pollern und Fahrbahnrand auf 0,35 m reduziert wird.

Bei noch größeren Fahrbahnverbreiterungen steigt in diesem Bereich - weil unmittelbar vor dem Bahnhof - die Wahrscheinlichkeit, dass dann Pkw verstärkt am Fahrbahnrand halten und der gewonnene Raum auf der Fahrbahn nicht dem Radverkehr nützt.

Zur Erhöhung des Fahrkomforts und der Fahrsicherheit soll die Fahrbahnoberfläche in dem in Großpflaster befestigten Abschnitt zwischen Julius-Leber-Straße und Immermannstraße durch Asphalt ersetzt werden.

#### *Randbedingungen*

Der 1. BA Mitte Altona wird aktuell baulich hergestellt, sodass auch ein Umbau der Harkortstraße erforderlich wird, der in 2018/2019 durchgeführt wird. Mit dem Umbau der Harkortstraße wird auch der Knotenpunkt Barnerstraße/Harkortstraße/Julius-Leber-Straße/Präsident-Krahn-Straße neu hergestellt.

#### *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 Variantenprüfung wurde die Herstellung eines Radfahrstreifens in Richtung Mitte Altona (Süd-Nord-Richtung) überprüft. Ein durchgängiger Radfahrstreifen

fen ist wegen des nicht ausreichenden Querschnitts im Bereich der Autoverladung - zwischen Stat. 0+264 bis zur Aufpflasterung Paul-Neermann-Platz 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 MIV**

An der Führung des MIV sind keine wesentlichen Veränderungen vorgesehen. Die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung wird dem MIV durch die Herstellung von Fahrbahnteilern am Beginn und am Ende der Präsident-Krahn-Straße verdeutlicht.

### **3.1.3 Aufteilung und Abmessungen des Querschnitts**

Für die Fahrbahn ist eine Mindestbreite von 4,0 m vorgesehen. Geplant sind folgende Abmessungen:

#### ***Abschnitt 1: Stat 0+015 bis 0+062***

Ost:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 3,00 m
	Parken (Naturstein-Großpflaster)	rd. 2,00 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 4,50 m
	Zwischenstreifen (Asphalt)	rd. 1,00 m
	Parken (Naturstein-Großpflaster)	rd. 4,55 m
Westen:	<u>Überhang/Grünfläche</u>	rd. 0,95 m
	Gesamt	rd. 16,00 m

#### ***Abschnitt 2: Stat 0+093 bis 0+160***

Keine Änderungen vorgesehen

### **Abschnitt 3.1: Stat 0+190 bis 0+264**

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

### **Abschnitt 3.2: Stat 0+264 bis 0+327**

Ost:	Gehweg einschl. Sicherheitstreifen (Platten)	rd. 3,35 m
	Fahrbahn (Asphalt)	rd. 4,00 m
	Trenninsel Autoverladung (Platten)	rd. 1,55 m
Westen:	<u>Aufstellfläche Autoverladung (Betonstein)</u>	<u>rd. 6,10 m</u>
	Gesamt	rd. 15,00 m

#### **3.1.4 Fußgänger- und Radverkehr**

Von Stat. 0+010 bis 0+062 wird die Gehwegbreite zugunsten der Fahrbahn und der Parkstreifen um rd. 0,45 m reduziert, so dass mindestens 3,00 m einschl. Sicherheitsraum verbleiben.

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. Die vorh. Bügel, die diese Fläche gegen Falschparken sichern, werden durch Poller ersetzt. Dadurch soll verhindert werden, dass an den Bügeln Fahrräder angeschlossen werden und der lichte Raum beiderseits der Poller zugestellt wird.

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

Für den Radverkehr in Richtung Süden soll die Präsident-Krahn-Straße für das Befahren gegen die Richtung der Einbahnstraße freigegeben werden. Dazu wird am Paul-Neumann-Platz das 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.

Am Knoten Harkortstraße/Julius-Leber-Straße ist in der zukünftigen LSA für den Radverkehr ein eigener Signalgeber vorgesehen.

#### **3.1.5 Ruhender Verkehr**

Es entfallen insgesamt rd. 7-8 Parkplätze.

Die Schrägaufstellung zwischen Julius-Leber-Straße und Immermannstraße wird von einer 60°-Aufstellung in eine 45°-Aufstellung geändert. Dadurch soll die Sicht auf die Fahrbahn bzw. auf den Radverkehr verbessert werden. Die Anzahl der Parkstände wird hierdurch um drei Stück reduziert.

Wie im mittleren Abschnitt der Präsident-Krahn-Straße sollen die Parkplätze in Natursteingroßpflaster hergestellt werden. Eine Markierung wie im Plan dargestellt kann dann nur in Form von Markierungsnägeln/-knöpfe hergestellt werden.

Vier Parkstände entfallen durch die Anpassung der Hochborde beiderseits der Fahrbahn zwischen Stat. 0+000 und 0+011 sowie auf der Ostseite der Präsident-Krahn-Straße zwischen Station 0+011 und 0+074.

Vor Haus-Nr. 11 wird die Nebenfläche für den Einbau zusätzlicher Fahrradbügel vergrößert. Die Parkplätze sind abgesehen von den barrierefreien Parkständen hier 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.

### **3.1.6 Straßenbegleitgrün**

Es ist ein Baum - bei Stat. 0+057 - zu fällen. Eine Ersatzpflanzung in der Präsident-Krahn-Straße sind nicht vorgesehen, da nach dem Umzug des Altonaer Bahnhofs von einer Bebauung der Westseite der Präsident-Krahn-Straße und einem fast vollständigen Verlust des Baumbestandes an dieser Stelle auszugehen ist.

### **3.1.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Der Radverkehr in Richtung Süden erhält ein eigenes Radfahrtsignal und zugehörige Fahrbahnmarkierungen.

Der Knoten Harkortstraße/Julius-Leber-Straße wird zur Zeit neu geplant. Das Radfahrtsignal wird u.a. im Rahmen dieser Neuplanung hergestellt.

### **3.1.8 Barrierefreiheit**

An den Einmündung Immermannstraße sind Bodenindikatoren gem. Plast 10 vorgesehen. Diese sind als getrennte Querungen analog den Abbildungen 3.5.2.1 bzw. 3.5.2.5 geplant.

### **3.1.9 Oberflächenentwässerung**

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung sind grundsätzlich keine Änderungen vorgesehen. Die Straßenabläufe und Anschlussleitungen sind den geänderten Bordsteinführungen anzupassen.

### **3.1.10 Öffentliche Beleuchtung/Beschilderung**

In unteren Abschnitt der Präsident-Krahn-Straße muss ein Beleuchtungsmast entsprechend dem geplanten Bordkantenverlauf umgesetzt werden.

### **3.1.11 Ver- und Entsorgungsleitungen**

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung und der Leitungstrassenplanung geklärt.

### **3.1.12 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.

### **3.1.13 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 in der Präsident-Krahn-Straße ist abhängig von dem Umbau des Knotenpunktes Harkortstraße/Julius-Leber-Straße/Präsident-Krahn-Straße. Dieser Umbau ist ab Mitte 2018 geplant, so dass die Bauausführung der Maßnahme Präsident-Krahn-Straße voraussichtlich im Herbst 2018 direkt im Anschluss an den Knotenumbau beginnen kann.

Verfasst: Hamburg, im Juli 2017  
LEHNE Ingenieurgesellschaft mbH  
für Bauen und Umwelt



Aufgestellt: LSBG - S 2  
Projektleiter

24.07.2017



