

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Hamburg-Nord  
Fachamt MR – Fachbereich Tiefbau

---

**Baumaßnahme:** Grundinstandsetzung Brabandstraße  
zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße

**Teilbaumaßnahme:** Straßenbau

---

### 1. Verschickung

Baulänge: 0,6 km

## ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Anlass der Planung
2. Vorhandener Zustand
3. Geplanter Zustand
4. Planungsrechtliche Grundlagen
5. Umsetzung der Planung

## 1. Anlass der Planung

Das Planungsgebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Nord, im Stadtteil Alsterdorf. Der Planungsabschnitt zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße liegt östlich der Bundesstraße 433 (Alsterkrugchaussee) und nördlich der Alster. In etwa 500 m Entfernung östlich vom Planungsabschnitt befindet sich der Alsterdorfer Markt mit Märkten des Einzelhandels sowie das Evangelische Krankenhaus Alsterdorf. Etwa 2 km weiter südlich liegt der Hamburger Stadtpark.

Die Brabandstraße ist eine Tempo-30-Zone mit einer Länge von insgesamt ca. 1.200 m. Die Anliegerstraße hat keine nennenswerte Verbindungsfunktion (siehe Abbildung 1) und ist somit hauptsächlich für den Anliegerverkehr von Bedeutung. Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Lage der Brabandstraße im Straßennetz.

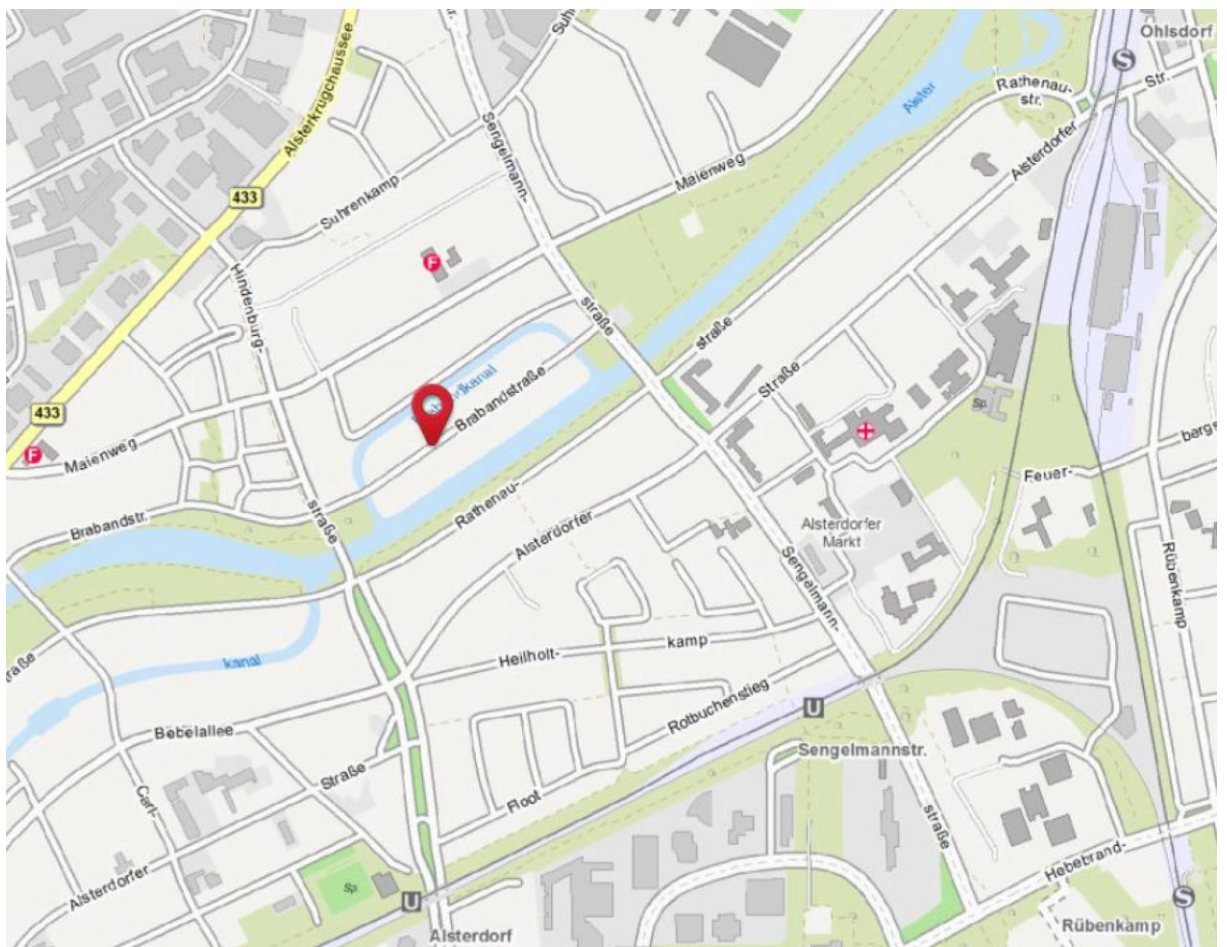


Abbildung 1: Lage im Raum (Quelle: Stadtkarte Hamburg)

Im Rahmen dieses Projekts wird die Brabandstraße auf einer Länge von 600 m, zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße grundinstandgesetzt. Der Planungsabschnitt umfasst weder Knotenpunkte noch Lichtsignalanlagen. Die Brabandbrücke sowie die Wiesenbrücke liegen im betrachteten Planungsbereich.

Die Fahrbahn weist gemäß optischer Zustandserfassung erhebliche Schäden auf. Durch Netzrisse und zahlreiche provisorisch verfüllte Aufgrabungen sind Unebenheiten vorhanden. Die Schäden sollen durch die Erneuerung des Fahrbahnaufbaus behoben werden.

Des Weiteren erfordern die nicht ausreichend breiten Nebenflächen sowie die ungeordnete Parksituation eine Erneuerung der Brabandstraße. Im Zuge der Grundinstandsetzung sollen die vorhandenen Defizite maßgebend verbessert werden. Der Fachbereich Tiefbau des Bezirksamts Hamburg-Nord plant, die bestehenden Nebenflächen sowie die Fahrbahn in der Brabandstraße zwischen Hindenburgstraße und Sengelmannstraße barrierefrei umzubauen bzw. zu sanieren. Die Tempo-30-Zone soll auch zukünftig Bestand haben.

## **2. Vorhandener Zustand**

### **2.1. Allgemeines**

Die vorhandene, angrenzende Bebauung besteht aus Ein- und Mehrfamilienhäusern. Bereits in den vergangenen Jahren sind in der Brabandstraße einige Bauprojekte auf den Privatgrundstücken umgesetzt worden. Die Flurstücke 3291, 2002, 2694, 2693, 2044, 1791 und 2032 werden derzeit bebaut, weitere Maßnahmen zur sukzessiven Nachverdichtung der Wohnbebauung sind geplant.

Im Rahmen dieses Projekts werden die öffentlichen Straßenverkehrsflächen der Brabandstraße zwischen der Hindenburgstraße und der Sengelmannstraße überplant.

In der Brabandstraße gilt Tempo 30. Zwei Brückenbauwerke, die Brabandbrücke (Bauwerksnr. 2326080) und die Wiesenbrücke (Bauwerksnr. 2326081), befinden sich im betrachteten Planungsbereich. Beide Bauwerke sind von der Straßenbaumaßnahme, bis auf die Erneuerung der Oberflächenbefestigung, nicht betroffen. Eine Sanierung ist nicht vorgesehen.

### **2.2. Verkehrssituation**

Die Flurstücke 3131, 1292, 316 und 47 bilden den vorhandenen öffentlichen Straßengrund in der Brabandstraße. Die etwa 6,0 m breite Fahrbahn wird beidseitig von etwa 3,5 m breiten Nebenflächen begleitet. Die Gesamtbreite des Querschnitts der Straßenverkehrsflächen liegt somit bei ca. 13,0 m.

Der Planungsabschnitt liegt in einer Tempo-30-Zone. Die Brabandstraße verfügt über eine ca. 6,0 m breite Zweirichtungsfahrbahn aus Asphalt. Die Randeinfassungen bestehen aus Granithochbordsteinen. Entlang der Fahrbahn befinden sich beidseitig ein mit Betonplatten befestigter Gehweg (ca. 1,5 m breit) sowie ein ebenfalls etwa 1,5 m breiter Grandstreifen auf Gehwegniveau, der zum Abstellen von Fahrzeugen halb auf den Nebenflächen genutzt wird. Der Grandstreifen wird alle 20 bis 50 m durch Oberbodenflächen unterbrochen. Der frühere Baumbestand ist aufgrund fehlender Stabilität bis auf 9 vorhandene öffentliche Bäume im Jahr 2018 gefällt worden. Die übrige Fläche zwischen Gehweg und Grundstücksgrenze ist ebenfalls überwiegend mit Grand befestigt. Direkt an der Straßenbegrenzungslinie befindet sich weiterer Baumbestand auf den Privatgrundstücken (insgesamt 10 Stück).

Im Rahmen der Straßenplanung sind bereits erste Baugrunduntersuchungen beauftragt worden.

Im Planungsbereich befinden sich keine Haltstellen des ÖPNV.

In unmittelbarer Nähe außerhalb des Planungsbereiches befinden sich Haltstellen des öffentlichen Personennahverkehrs der Buslinien 23 und 28 im Westen in der Hindenburgstraße sowie der Buslinien 118 und 606 im Osten in der Sengelmannstraße (Mitte). Die Buslinie 179 hält in der im Süden parallel verlaufenden Alsterdorfer Straße. Die umliegenden Haltstellen sind von der geplanten Baumaßnahme nicht betroffen.

Darüber hinaus ist das Planungsgebiet über die südlich gelegenen U-Bahn Haltestellen Alsterdorf und Sengelmannstraße an das öffentliche Verkehrsnetz des HVV angeschlossen.

Die Radfahrer fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Für den ruhenden Verkehr sind weder Parkstände ausgeschildert noch abmarkiert. Das Parken und Halten am Fahrbahnrand ist erlaubt. Zum Abstellen von Fahrzeugen wird der etwa 1,50 m breite Streifen zwischen Gehweg und Fahrbahn halbachsig in Längsrichtung genutzt. Schätzungsweise können dort bis zu 110 Fahrzeuge ungeordnet parken.

Die öffentliche Beleuchtung befindet sich in der Brabandstraße fast ausschließlich in den nördlichen Nebenflächen. Lediglich bei ca. Stat. 0+140.0 ist ein Beleuchtungsmast in den südlichen Nebenflächen vorhanden.

Die meisten Bäume (Götterbäume) wurden bereits 2018 gefällt. Grund hierfür waren baumartbedingte bzw. holzspezifische Grünastbrüche. In den vergangenen Jahren kam es zu Brüchen an insgesamt 10 Standorten, teilweise verbunden mit Beschädigung von Privateigentum. Einige Bäume sind darüber hinaus sturmbedingt in den Kronen auseinander gebrochen und mussten aufgrund mangelnder Standsicherheit gefällt werden. Bei den Götterbäumen handelt es sich um ein Pioniergehölz, das in der Regel nur ein geringes Alter erreicht. Gerade die ausladende Krone, die diese Baumart häufig zeigt, führt oftmals zu Astabbrüchen, insbesondere mit zunehmendem Alter. Aus diesem Grund wird die Baumart in der Straßenbaumliste der GALK (Gartenamtsleiterkonferenz beim Deutschen Städtetag) mittlerweile auch als nicht geeignet für die Pflanzung als Straßenbaum angesehen.

Entlang des etwa 600 m langen Planungsabschnitts sind insgesamt noch 9 Bestandsbäume vorhanden. Diese unterschiedlich großen Bäume sind zu erhalten.

In einzelnen Bereichen wird der öffentliche Grund maßgeblich durch private Hecken eingeschränkt. Diese Überbauungen sollen im Rahmen der Grundinstandsetzung behoben werden. Die Hecken sind zurückzuschneiden, zurückzusetzen oder auszubauen. Betroffen sind hiervon Eigentümer der folgenden Flurstück: 2907, 2002, 1912, 1913, 1915, 3134, 2726 und 2104.

Die Straßenentwässerung erfolgt im Fahrbahnbereich der Brabandstraße über beidseitig seitlich angeordnete Trummen. Diese entwässern über Anschlussleitungen in die Mischwassersiele von der Hamburger Stadtentwässerung (HSE). Die Mischwassersiele (DN 250 bis DN 500) liegen mittig im vorhandenen Fahrbahnbereich. Von unmittelbar westlich der Wiesenbrücke entwässert ein Mischwassersiel DN 250 bis DN 500 in Richtung Süd-Westen (ca. 520 m). In den südlichen Nebenflächen im Einmündungsbereich Hindenburgstraße schließt das Mischwassersiel DN 500 an das Mischwassersiel der Hindenburgstraße mit der Nennweite DN 1000 an. Dieses Siel verläuft in südliche Richtung. Auf der anderen Seite der Wiesenbrücke ist ein Mischwassersiel DN 250 vorhanden, das im Einmündungsbereich Sengelmannstraße an das dort vorhandene Mischwassersiel mit Nennweite DN 1550 anschließt. Die Nebenflächen entwässern zur Fahrbahn.

In der Brabandstraße sind sowohl eckige als auch runde Trummenkisten mit alten oder neuen Abdeckungen vorhanden. Gemäß den Ergebnissen der Trummenuntersuchung von Dezember 2020 sind 9 der 43 Trummenkisten zu erneuern. Auch die Trummenanschlussleitungen weisen zahlreiche Schäden auf. Neben Rissen bestehen auch Rohrbrüche und starke Versätze. Bei etwa 20 % der Leitungen ist eine Erneuerung der Leitung erforderlich. Für weitere 30 % der Leitungen wird eine Schlauchlinersanierung empfohlen.

Im gesamten Planungsabschnitt ist in der Fahrbahn überwiegend ein Dachprofil vorhanden. Lediglich im Bereich der Brabandbrücke ist die Fahrbahn einseitig geneigt. Die wechselnde Längsneigung ist in der Brabandstraße gering. Die 41 vorhandenen Trummen haben bei etwa 8.200 m<sup>2</sup> Straßenfläche inklusive der Oberbodenflächen ein mittleres Einzugsgebiet von je ca. 200 m<sup>2</sup> befestigter Fläche. Die Anzahl der Trummen reicht somit grundsätzlich aus.

Die Leitungen für Strom und Telekommunikation befinden sich sowohl in den nördlichen als auch in den südlichen Nebenflächen. Die vorhandene Gasleitung liegt auf der Nordseite, während die Leitung für Trinkwasser (DN 80) auf dem Streckenabschnitt zwischen den beiden Brückenbauwerken erst kürzlich in die südlichen Nebenflächen umgelegt wurde.

Für die von der Maßnahme betroffenen Flächen liegt eine Auskunft über die Kampfmittelbelastung von dem Referat Gefahrenerkundung/ Kampfmittelverdacht (GEKV) der Feuerwehr Hamburg mit Stand von Juni 2018 vor. Nach Luftbildauswertung/ Fernerkundung besteht größtenteils kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem 2. Weltkrieg. Für 2 kleine Teilflächen im Einmündungsbereich Hindenburgstraße sowie für eine weitere kleine Teilfläche unmittelbar nord-östlich der Wiesenbrücke gilt allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

### **3. Geplanter Zustand**

#### **3.1. Planungsansatz**

Im Rahmen der Grundinstandsetzung soll die vorhandene Struktur der Nebenflächen nach dem Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) optimiert werden. Es ist angedacht, beidseitig barrierefreie Gehwege, Grünstreifen mit Bäumen und alternierend Parkstände in Längsrichtung vorzusehen. Die gefälltten Bäume sind 1:1 zu ersetzen. Zudem bleiben die vorhandenen Bäume erhalten.

##### Variantenuntersuchung:

##### Variante 1 – Fahrbahnbreite 5,0 m

Die Fahrbahnbreite wird grundsätzlich auf 5,0 m festgelegt. Es werden insgesamt etwa 12 Einengungen vorgesehen, in deren Bereich eine übrige Fahrbahnbreite von 3,8 m verbleibt. In den Nebenflächen schließen abschnittsweise Längsparkstände mit einer Breite von 2,1 m sowie ein Gehweg mit unterschiedlichen Breiten zwischen 1,9 und 4,0 m inklusive 0,65 m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen an. Insgesamt können etwa 45 Parkstände in Form von Parkbuchten in den Nebenflächen hergestellt werden, weitere Abstellmöglichkeiten für ca. 20 Fahrzeuge bieten sich abschnittsweise am Fahrbahnrand. Zudem werden ausreichend Grünflächen für die geplanten Neupflanzungen vorgesehen.

##### Variante 2 – Fahrbahnbreite 5,5 m

Die Fahrbahnbreite wird grundsätzlich auf 5,5 m festgelegt. Es werden insgesamt etwa 10 Einengungen vorgesehen, in deren Bereich eine übrige Fahrbahnbreite von 3,5 m verbleibt.

### Variante 2.1 – Gehwegbreite in Teilbereich ca. 1,65 m

In den Nebenflächen schließen abschnittsweise Längsparkstände mit einer Breite von 2,1 m sowie ein etwa 1,65 bis 3,75 m breiter Gehweg inklusive 0,65 m Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen an. Der untermaßige Gehweg von 1,65 m ergibt sich im Bereich der in die Nebenflächen eingerückten Längsparkstände. Insgesamt können etwa 45 Parkstände in Form von Parkbuchten in den Nebenflächen hergestellt werden, weitere Abstellmöglichkeiten für ca. 20 Fahrzeuge bieten sich abschnittsweise am Fahrbahnrand. Zudem werden ausreichend Grünflächen für die geplanten Neupflanzungen vorgesehen.

### Variante 2.2 – Gehwegbreite grundsätzlich mind. 2,0 m

Unter Einhaltung einer komfortablen Gehwegbreite von mindestens 2,0 m entfallen die in die Nebenflächen eingerückten Parkstände gänzlich. Auf der gesamten Länge können dann geschätzt etwa nur 20 Parkstände in Form von Parkbuchten hergestellt werden, gleichzeitig erhöhen sich die Parkmöglichkeiten am rechten Fahrbahnrand.

### Abwägung und Begründung der Vorzugsvariante:

Die Vorzugsvariante ist eine Kombination aus den obigen Varianten. In Abstimmung mit dem PK 34 wurde sich für eine grundsätzliche Fahrbahnbreite von 5,5 m und im Bereich der Engstellen, die zur Verkehrsberuhigung dienen, für eine Breite von 3,8 m entschieden. Aufgrund des hohen Parkdrucks sowie dem Streben nach einer geordneten Parksituation ist die *Variante 2.2* verworfen worden. Da der Fußgängerverkehr in der Brabandstraße als gering einzuschätzen ist, wird dieser durch die wenigen Engstellen, die sich bei *Variante 2.1* ergeben, nicht merklich eingeschränkt. Um die Engstellen im Gehwegbereich dennoch auf ein Minimum zu begrenzen, wird der Gehweg überwiegend auf einer Länge von max. 11,5 m auf eine minimale Breite von ca. 1,65 m eingeschränkt. Unter Berücksichtigung dieser Streckenbegrenzung können etwa 40 Parkstände in Form von Parkbuchten hergestellt werden.

## 3.2. Einzelheiten der Planung

Die Fahrbahnbreite der Brabandstraße wird gegenüber dem Bestand um 0,5 m auf 5,5 m reduziert, sodass der vorhandene Fahrbahnrand lediglich im Bereich der Brabandbrücke und der Wiesenbrücke bestehen bleibt. Die Grundinstandsetzung der Fahrbahnfläche erfolgt nach jetzigem Stand im Vollausbau. Eine Baugrunduntersuchung zur genauen Beurteilung ist bereits beauftragt worden. Die Fahrbahn wird grundsätzlich mit Hochborden aus Beton eingefasst, die im Bereich der Grundstückszufahrten abgesenkt sind. Zwischen der Fahrbahn und den angrenzenden Parkständen werden Tiefborde angeordnet.

Der Einmündungsbereich Hindenburgstraße wird auch zukünftig wieder als Überfahrt hergestellt. Der Einmündungsbereich Sengelmanstraße bleibt eine asphaltierte Einmündung.

Die vorhandenen Überfahrten zu den einzelnen Grundstücken werden grundsätzlich in einer einheitlichen Breite von 3,0 m an der Grundstücksgrenze in Wabensteinen aus Beton neu hergestellt. Für die Flurstücke 2047 und 1912 (Haus Nr. 57 und 75) liegen Genehmigungen für jeweils eine 2,5 m breite Überfahrt vor. Diese werden im Hinblick auf mögliche zukünftige Umbauten auf eine Standardbreite von 3 m verbreitert. Die Überfahrten zu den Flurstücken 2907 und 1732 (Haus Nr. 27 und 70) werden aufgrund der Bestandssituation nach Überprüfung der Schleppkurven in einer Breite von 4,5 m bzw. 5,0 m realisiert. Sofern zwei Überfahrten zu einem Grundstück vorhanden sind, wird eine der beiden Überfahrten aufgehoben. Hierbei wurde sich an der augenscheinlichen Nutzung der Überfahrten orientiert. Sofern keine Genehmigungen zu den vorhandenen Überfahrten vorliegen, werden

die Anlieger aufgefordert, entsprechende Anträge kurzfristig zu stellen. Das Bezirksamt Hamburg-Nord wird die Anlieger rechtzeitig über die derzeitige Planung informieren.

Die vorhandene Parksituation wird grundsätzlich neu geordnet. Alternierend werden insgesamt 42 Längsparkstände zuzüglich eines Behindertenparkstands (vor Haus Nr. 76) in Form von Parkbuchten hergestellt. Zusätzlich kann in Teilbereichen abschnittsweise am rechten Fahrbahnrand geparkt werden. Hier ergeben sich etwa 25 weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge. In Abwägung zwischen einer gewissen Anzahl von Parkständen und der geforderten Ersatzpflanzungen ist eine höhere Anzahl von Parkständen nicht realisierbar. Die Planung sieht das Aufstellen von etwa 15 Fahrradbügeln im öffentlichen Bereich vor.

Durch die veränderte Querschnittsaufteilung stehen den Fußgängern zukünftig grundsätzlich breitere Gehwege zur Verfügung. Diese werden mit Betonpflastersteinen (25/25 cm) befestigt. Die Gehwegbreiten variieren in Abhängigkeit zu den baulich herzustellenden Längsparkständen zwischen 1,65 und 4,0 m inklusive eines Sicherheitstrennstreifens (0,65 m). Der Gehwegbereich wird überwiegend auf einer Länge von max. 11,5 m auf eine minimale Breite von ca. 1,65 m eingeschränkt. Dies ist gem. ReStra zulässig. Die bisher vorhandenen Engstellen werden durch das Zurückschneiden, Umsetzen oder Ausbauen der Hecken im öffentlichen Grund eliminiert. Diese Bereiche sind im Lageplan mit dem Hinweistext „Hecke zurückschneiden/ ausbauen“ gekennzeichnet.

Der Einmündungsbereich Sengelmannstraße wird unter Beachtung der H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) mit Absenkungen und taktilen Leiteinrichtungen hergestellt. Da die Einmündung Hindenburgstraße als Überfahrt hergestellt wird, wird hier auf Querungshilfen in Form von taktilen Leitelementen verzichtet. Weitere Querungsstellen sind nicht vorhanden.

Für den Radverkehr werden in dieser Tempo-30-Zone keine neuen Anlagen entstehen. Der Radfahrer fährt weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Der ÖPNV ist von der Planung nicht betroffen.

Im Planungsabschnitt der Brabandstraße befinden sich 12 Beleuchtungsmasten in den nördlichen Nebenflächen und ein weiterer Mast bei ca. Stat. 0+140 in den südlichen Nebenflächen. Die Abstände der vorhandenen Beleuchtung betragen zwischen 40 und 60 m. Diese sollen zukünftig auf etwa 35 m reduziert werden. Vorschläge für zukünftige Standorte der Beleuchtungselemente sind in den Lageplänen eingetragen. Im weiteren Planungsprozess wird in Abstimmung mit der HHVA ein Beleuchtungskonzept aufgestellt.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über in der Fahrbahn beidseitig seitlich angeordnete Straßenabläufe. Diese sind unter Beachtung der Ergebnisse der Trummenuntersuchung von Januar 2021 entsprechend der neuen Bordsteinführung und der noch zu entwickelnden Deckenhöhen neu zu setzen.

Im Rahmen der Grundinstandsetzung der Brabandstraße sind Ersatzpflanzungen für die bereits im Herbst 2018 gefälltten Straßenbäume vorgesehen. Nach Aussage von N/MR 3 sind im Planungsabschnitt demzufolge mindestens 33 Bäume neu zu pflanzen (Stand Februar 2021). Idealerweise sollten bis zu 10 weitere Baumpflanzungen in der Planung berücksichtigt werden. Gemäß dem aktuellen Lageplan sind unter Berücksichtigung der vorhandenen Leitungen im Untergrund 39 Neupflanzungen geplant. 3 dieser Standorte befinden sich im Bereich der vorhandenen Trinkwasserleitung, hier wird im weiteren Planungsprozess eine Abstimmung mit Hamburg Wasser erfolgen, inwiefern diese Pflanzungen mit ausreichend Schutzvorkehrungen realisiert werden können.

Weitere Ersatzpflanzungen für bereits gefälltte Bäume in der Hindenburgstraße sowie der Sengelmanstraße sollen nördlich und südlich entlang der beiden genannten Straßen vorgenommen werden.

Es wird im weiteren Planungsverlauf eine Leitungsbesprechung zur Klärung möglicher Leitungsarbeiten stattfinden. Im Zuge der Tiefbauanzeige sind zunächst keine Bedarfe für Leitungsarbeiten angemeldet worden.

Die neu herzustellenden Nebenflächen erhalten Befestigungen gemäß dem aktuellen Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra), in Anlehnung an die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Weitere detaillierte, bautechnische Einzelheiten werden in der Ausführungsunterlage festgelegt.

Die Maßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar und unterliegt nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVPG), zuletzt geändert am 02. Dezember 2013, Anlage 1 Nr. 4.4 i.V. mit § 13a Hamburgisches Wegegesetz (HWG), zuletzt geändert am 20. September 2017 nicht der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung.

#### **4. Planungsrechtliche Grundlagen**

Für die Planung gelten der Baustufenplan Fuhlsbüttel-Alsterdorf-Gross-Borstel-Ohlsdorf vom 14.01.1955 sowie der Bebauungsplan Alsterdorf 5 vom 25.06.1997.

#### **5. Umsetzung der Planung**

##### **5.1. Grunderwerb**

Es ist kein Grunderwerb erforderlich. Die Überplanung des Straßenabschnitts findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien statt.

##### **5.2. Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die Straßenbaumaßnahme werden bis zur Schlussverschickung in einer überschlägigen Kostenschätzung ermittelt, bislang sind die Kosten mit ca. 1.400.000 € (brutto) veranschlagt. Die genaue Berechnung der Kosten erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über die PSP-Elemente:

PSP investiv:	2-22003010-10006.61
PSP konsumtiv:	3-22003010-100027.52

##### **5.3. Entwurfs- und Baudienststelle**

Realisierungs- und Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Nord. Die Planung und Bauausführung erfolgt durch das Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Fachbereich Tiefbau.

Für die ingenieurmäßige Bearbeitung ist das Ingenieurbüro [REDACTED] beauftragt worden.



#### 5.4. Terminierung der Planung und Bauausführung

Vorgesehen ist die Ausführung des Straßenbaus vorbehaltlich der Finanzierung ab Frühjahr 2022. Die Herstellung erfolgt voraussichtlich in zwei bis drei Bauabschnitten, für die die Bauzeit ca. 9 Monate beträgt.

#### 5.5. Sonstiges

Im Zuge dieser 1. Verschickung werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen über die Planung des Straßenbaus in der Brabandstraße informiert und um Stellungnahme gebeten.

<b>Funktion</b>	<b>Leitzeichen</b>	<b>Zeichnungsvermerk</b>	<b>Datum</b>	<b>Unterschrift</b>
██████████ Ingenieurgesellschaft mbH	-	Verfasst	20.04.21	gez. ██████████