

<u>Bedarfsträger:</u>	Freie und Hansestadt Hamburg
<u>Planungs- und Entwurfsdienststelle:</u>	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes
<u>Baudienststelle:</u>	Bezirksamt Hamburg-Mitte, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Baumaßnahme:	Bündnis für den Radverkehr
Teilbaumaßnahme:	Veloroute 4, Neuer Jungfernstieg, Maßnahme M 10.2

Erläuterungsbericht

1	Anlass der Planung.....	2
2	Vorhandener Zustand.....	3
3	Geplanter Zustand	7
4	Kampfmittelräumdienst	13
5	Planungsrechtliche Grundlagen	13
6	Anliegerbetroffenheiten	13
7	Lärmschutz.....	14
8	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	14
9	Kosten-Nutzen	14
10	Umsetzung der Planung	14

1 Anlass der Planung

Mit dem „Innenstadtkonzept Hamburg“ stellte der Senat bereits 2010 und 2014 Ziele und Ideen zur Sicherung und Weiterentwicklung der Innenstadt vor.

Die Innenstadt soll ihre Anziehungskraft für Besucherinnen und Besucher nicht nur erhalten, sondern ihr Potenzial intensiver nutzen. Ihr Angebot soll sich an alle Hamburgerinnen und Hamburger sowie an Touristinnen und Touristen richten. Sie soll Anreize zum Besuch und Aufenthaltsqualität bieten für Menschen, die einkaufen wollen, die nach interessanter Gastronomie suchen, die hier ihren Arbeitsplatz haben oder hier wohnen. Die Attraktivität der Innenstadt soll dafür mit geeigneten Maßnahmen gesteigert werden.

Im Sommer 2018 hatte das Bezirksamt Hamburg-Mitte im Rahmen des Veloroutenausbaus eine Planung für den Jungfernstieg und der Straße Neuer Jungfernstieg schlussverschiedt, die nahtlos an die 2021 fertiggestellte Maßnahme Ballindamm anschließen sollte. Alle drei Straßenplanungen waren aufeinander abgestimmt. Zum Zeitpunkt der Schlussverschiedung waren die Überlegungen für einen „motorisierten Individualverkehr“ (MIV)-freien Jungfernstieg allerdings noch nicht bekannt.

Der Koalitionsvertrag zur 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft formuliert für den Planungsraum / Innenstadt eine weitergehende Zielsetzung:

[...] Wir wollen den Jungfernstieg einschließlich der Bergstraße vom motorisierten Individualverkehr ausnehmen und durch bauliche Maßnahmen Rad- und Fußverkehr trennen sowie die Führung der Busse weiter verbessern. In diesem Zusammenhang soll im weiteren politischen Prozess die Entwicklung des Passagenviertels, der Straße Neuer Jungfernstieg, des Neuen Walls, der Großen Bleichen, des südlichen Teil des Ballindamms sowie des Rathausmarktes inklusive der Nebenstraßen festgelegt werden. [...]

Die Pläne zur Aufwertung der Innenstadt orientieren sich dabei an fünf Zielen:

1. mehr Raum für Fußgänger
2. hervorragende Erreichbarkeit und Vernetzung
3. mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
4. Nutzungsvielfalt und mehr Wohnen
5. gemeinschaftliche Entwicklung

Um wichtige Erkenntnisse für einen späteren finalen Umbau der Flächen im vorgenannten Sinne zu erhalten, wurden in einer 1. Phase verkehrsreduzierende Maßnahmen im Jungfernstieg durchgeführt, um ohne einen großen baulichen Eingriff erste Erkenntnisse zu gewinnen. Diese 1. Phase wurde im Rahmen eines Teilentwidmungsverfahrens (Teileinziehung) und dem Handlungskonzept Innenstadt zur städtebaulichen Entwicklung umgesetzt.

Das Teilentwidmungsverfahren mit dem Ziel der Herausnahme des MIV (= Motorisierten Individualverkehrs) in den Bereichen Neuer Wall (von Poststraße bis Jungfernstieg), Rathausmarkt, Reesendamm, Große Bleichen (von Poststraße bis Jungfernstieg) und Jungfernstieg wurde zum 16.10.2020 rechtskräftig.

Die Umsetzung wurde im Bestandsquerschnitt ausschließlich durch Beschilderungen, Markierungsarbeiten, einer markierten Mittelinsel sowie drei barrierefreien Quermöglichkeiten für den Fußverkehr an den vorhandenen Furten der Lichtsignalanlagen Große Bleichen, Neuer Wall und Alsterarkaden erreicht. Die dortigen Lichtsignalanlagen wurden abgeschaltet.

Innerhalb des Abschnittes zwischen Ballindamm und Neuer Jungfernstieg wurde Tempo 30 eingerichtet und der Radverkehr im Mischverkehr geführt. In den anderen Straßenabschnitten gilt weiterhin Tempo 20. Der vorhandene, nicht benutzungspflichtige und konfliktträchtige Radweg auf der nördlichen Nebenfläche des Jungfernstiegs wurde ebenfalls ausgebaut und die Flächen dem Fußverkehr zugeschlagen.

Die BVM begleitet das Projekt über ein Kommunikationskonzept und nimmt eine Evaluierung (Befragungen und Verkehrszählungen) der Maßnahme vor, um Erkenntnisse aus der Phase 1 für den endgültigen Umbau zu gewinnen.

Die zweite Phase (endgültige Herstellung) wird voraussichtlich im Jahre 2024 umgesetzt.

Diesen geänderten Anforderungen soll auch in einer geänderten Planung der Straße Neuer Jungfernstieg Rechnung getragen werden:

Die Straße Neuer Jungfernstieg ist wichtiger Bestandteil der Velorouten 3 (City - Rotherbaum/UNI - Niendorf) und 4 (City - Harvestehude - Winterhude - Alsterdorf - Fuhlsbüttel - Langenhorn) und zudem als Verlängerung der Alster-Fahrradachsen in Richtung Stadtzentrum und Rathaus anzusehen (Maßnahme M 10.2).

Die in der Straße Neuer Jungfernstieg teilweise vorhandenen Radverkehrsanlagen werden dem tatsächlichen Radverkehrsaufkommen nicht gerecht. Insbesondere in Hinblick auf die politisch beabsichtigte Erhöhung des Radverkehrsanteils mit dem Ziel einer Verdopplung bis Mitte der 20er Jahre (lt. Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen in der Bürgerschaft) sind sie im derzeitigen Zustand nicht geeignet und für die für Velorouten angestrebte Bündelung des Radverkehrs unterdimensioniert. Daneben kommt es zu erheblichen Konflikten zwischen dem gleichzeitig hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommen auf den Nebenflächen. Die Straße Neuer Jungfernstieg wurde unter Berücksichtigung des zukünftig noch höheren Radverkehrsanteils überplant. Zur Integration der vielfältigen Anforderungen an den Straßenraum ist eine vollständige Neuaufteilung des Straßenquerschnittes erforderlich.

Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte hat zuletzt am 14.09.2017 beschlossen, dass:

- das Ziel der Neuplanung eine attraktive Gestaltung und deutliche Vergrößerung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr rund um die Binnenalster sein soll. Dabei ist die Aufenthaltsqualität für eine Vielzahl von Menschen an der Binnenalster – einem der beliebtesten und zentralsten Orte in Hamburg – zu steigern,
- der vorhandene Baumbestand zu erhalten ist oder, sollten Bäume zur Entflechtung zu fallen sein, durch Neupflanzung ortsnahe zu ersetzen sind.

Teil der Planung für durchgängige und einheitliche Radverkehrsanlagen rund um die Binnenalster sind auch die Straßenzüge Jungfernstieg und Ballindamm. Die Straße Ballindamm wurde schon fahrradgerecht aus- und umgebaut (Maßnahme M 10.1 des Bündnisses für den Radverkehr), der Jungfernstieg wurde in einem ersten Schritt verkehrsarm und somit attraktiver für Radfahrende umgestaltet. In einem zweiten Schritt soll auch der Jungfernstieg endgültig umgebaut werden. Die dafür erforderlichen Planungsschritte werden gerade vollzogen.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Straße Neuer Jungfernstieg befindet sich im Stadtteil Neustadt unmittelbar westlich der Binnenalster im Bezirksamtsbereich Hamburg-Mitte. Sie ist im Süden an den Jungfernstieg und im Norden an die Esplanade und die Lombardsbrücke angebunden. Die Straße Neuer Jungfernstieg wird in beide Fahrtrichtungen von Pkw sowie kleineren Anlieferungsfahrzeugen durchfahren und dient der Erschließung der beidseitigen Parkstände.

In unmittelbarer Nähe am Jungfernstieg liegt als eine der zentralen Haltestellen Hamburgs die U- und S-Bahn-Station Jungfernstieg mit Zugang zu den S-Bahn-Linien S1, S2 und S3 sowie den U-Bahn-Linien U1, U2 und U4. Gleichzeitig ist die U- und S-Bahn-Station ein Haltepunkt für vier Buslinien und fünf Nachtbuslinien.

Gemäß einer Erhebung an dem Knoten Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg vom 05.10.2017 liegt die Verkehrsbelastung im Querschnitt Neuer Jungfernstieg bei 6.400 Kfz/24h mit 3,8 % Schwerlastverkehr (davon 5.500 mit 3,7 % Schwerlastanteil in Richtung Zentrum und 850 mit 4,8 % Schwerlastanteil in Richtung Außenalster).

Im Vergleich dazu lag die Querschnittsbelastung in der Straße Neuer Jungfernstieg gemäß einer Zählung vom 13.04.2010 bei etwa 7.600 Kfz/24h mit einem Anteil des Schwerlastverkehrs von 4,9 %. Dabei fuhren etwa 6.700 Kfz/24h mit 4,7 % Schwerlastanteil in Richtung Zentrum und etwa 900 Kfz/24h mit 6,5 % Schwerlastanteil in Richtung Außenalster.

Am 10.08.2021 lag die Querschnittsbelastung im Neuen Jungfernstieg bei ca. 5.900 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 2,5 %.

Am 05.10.2017 wurden die Radfahrenden am südwestlichen Beginn der Straße Neuer Jungfernstieg gezählt. Im Querschnitt auf Höhe der Einmündung Colonnaden fuhren zwischen 6:00 und 19:00 Uhr 966 Personen mit dem Rad, davon 421 in Richtung Nordosten und 545 in Richtung Südwesten. Der Anteil an auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrern betrug in Richtung Nordosten 21 %, in Richtung Südwesten 44 %. Auffällig ist hier der Anteil an Radfahrenden, die den baulichen Zweirichtungsradweg auf der wasserseitigen Nebenfläche nutzen: 315 (75 %) in Richtung Nordosten und 279 (51 %) in Richtung Südwesten.

2.2 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Straße Neuer Jungfernstieg ist im Norden an den Knotenpunkt Esplanade / Lombardsbrücke und im Süden an den Jungfernstieg angebunden. Im Westen ist die Straße durch eine durchgängige Gebäudefront und im Osten durch die Binnenalster begrenzt. Kurz hinter dem Knoten Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg mündet die Straße Colonnaden als Einbahnstraße in nördlicher Richtung in die Straße Neuer Jungfernstieg. Die Zufahrt ist als Überfahrt ausgebildet und die Straße Colonnaden mit Pollern für den Kfz-Verkehr gesperrt. Zwischen den Hausnummern 16 und 17 mündet die Große Theaterstraße als abgehende Einbahnstraße in die Straße Neuer Jungfernstieg. Zwischen den Hausnummern 20 und 21 führt die Fehlandstraße als Einbahnstraße stadteinwärts in die Straße Neuer Jungfernstieg.

Die Asphaltfahrbahn ist ca. 13 m breit und teilt sich wie folgt auf: beidseitig ca. 2,00 m Längsparkstreifen, dazwischen ein Fahrstreifen je Richtung in einer Breite von ca. 4,25 m. Im südlichen Abschnitt des Neuen Jungfernstiegs, unter anderem vor dem Hotel Vier Jahreszeiten, ist der Parkstreifen bis zu 3,50 m breit und der Gehweg entsprechend schmaler. Am westlichen Fahrbahnrand wird regelmäßig in zweiter Reihe geparkt. Durch die überbreite Fahrbahn ist weiterhin eine nutzbare Fahrbahnbreite für den Begegnungsfall von zwei PKW vorhanden, wodurch das Parken in zweiter Reihe begünstigt wird.

Auf der Westseite verläuft zwischen Gebäudefront und Parkstreifen ein 3,50 m bis 4,50 m breiter Gehweg. Radfahrer fahren in südlicher Richtung im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Die Nebenfläche auf der Ostseite teilt sich wie folgt auf: ein 2,00 m Grandstreifen, der etwa alle 6,00 m durch Bauminselfen unterbrochen ist, ein 2,85 m (im Bereich von Bauminselfen 2,30 m) breiter, nicht benutzungspflichtiger Radweg aus rotem Betonpflaster, ein 2,00 m breiter Gehweg aus Betonplatten, ein 2,15 m breiter Grandstreifen mit Baumpflanzungen etwa alle 6,00 m, ein 1,00 m Plattenstreifen bis zum Geländer, das die Absperrung zur Binnenalster bildet.

Der Querschnitt der Straßenverkehrsfläche im Neuen Jungfernstieg teilt sich von Nordwesten nach Südosten wie folgt auf:

- 3,50 - 4,50 m Gehweg
- 2,00 m Längsparkstreifen
- 9,00 m zweistreifige Fahrbahn
- 2,00 m Grandstreifen mit Baumreihe
- 2,30-2,85 m Radweg
- 2,00 m Gehweg
- 2,15 m Grandstreifen mit Baumreihe
- 1,00 m Gehweg aus Betonplatten

Kraftfahrzeuge, die in der Straße Neuer Jungfernstieg in Richtung Norden fahren, können am Knoten Esplanade / Lombardsbrücke lediglich nach rechts auf die Lombardsbrücke einbiegen. In die Straße Neuer Jungfernstieg kann hingegen aus allen Richtungen abgelenkt werden. Radfah-

rende aus der Straße Neuer Jungfernstieg werden auf der Nebenfläche rechts in Richtung Lombardsbrücke geführt. Für ein Ziel in Richtung Westen müssen Radfahrende heute über 5 Radfahrerfurten fahren. Der Doppelknoten Esplanade / Neuer Jungfernstieg und Kennedybrücke / Alsterglacis wird mittelfristig überplant. Die Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr bleiben mit der Umplanung erhalten. Der Radverkehr soll jedoch zukünftig bereits im Neuen Jungfernstieg in einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn fahren und direktere Wegebeziehungen erhalten.

Aus Richtung Norden kommende Fahrzeuge können seit der Umsetzung der 1. Phase der verkehrsreduzierenden Maßnahmen im Jungfernstieg am Knoten Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg nur noch nach rechts in Richtung Gänsemarkt abbiegen, Radfahrende können auch noch nach links in den Jungfernstieg abbiegen.

2.3 Fuß- und Radverkehrsführung, Barrierefreiheit

Insbesondere der wasserseitige Gehweg ist mit 2,00 m Breite zu schmal für das vorhandene Fußverkehrsaufkommen. Es kommt regelmäßig zu Konflikten mit den Radfahrenden auf dem daneben liegenden Radweg.

Radfahrende fahren in südwestlicher Richtung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, in Richtung Nordosten entweder ebenfalls im Mischverkehr oder auf dem 2,85 m (im Bereich von Bauminself 2,30 m) breiten, nicht benutzungspflichtigen Radweg aus rotem Betonpflaster.

Einrichtungen der Barrierefreiheit wie taktile Leitelemente stehen in der Straße Neuer Jungfernstieg zurzeit nicht zur Verfügung.

2.4 Lichtsignalanlagen

Es befinden sich zwei Lichtsignalanlagen (LSA) im Planungsbereich. Die beiden Knotenpunkte Neuer Jungfernstieg / Jungfernstieg und Neuer Jungfernstieg / Esplanade / Lombardsbrücke sind jeweils mit einer LSA lichtsignalgeregelt. Die Lichtsignalanlage Neuer Jungfernstieg / Jungfernstieg wurde allerdings mit der Umsetzung der 1. Phase verkehrsreduzierender Maßnahmen im Jungfernstieg ausgeschaltet. Die Vorfahrtsregelung an den Einmündungen Neuer Jungfernstieg / Große Theaterstraße und Neuer Jungfernstieg / Fehlandtstraße erfolgt über Verkehrszeichen. An den Lichtsignalanlagen sind keine taktilen Signalgeber vorhanden.

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

In der Straße Neuer Jungfernstieg verkehren keine Fahrzeuge des ÖPNV. Es ist dennoch ein Bushaltestpunkt vorhanden. Die Linie A gehört zu der Hamburger Stadtrundfahrt Die Roten Doppeldecker GmbH. Sie ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Die Linie fährt nach einem Fahrplan und hat in der Straße Neuer Jungfernstieg auf Höhe des Hotels Vier Jahreszeiten ihren Haltestpunkt „Neuer Jungfernstieg“. Die Anfahrten der Haltestelle „Neuer Jungfernstieg“ durch die Busse der Linie A erfolgen von Montag bis Donnerstag 32-mal täglich, von Freitag bis Sonntag 48-mal täglich.

Im Bereich des Haltepunktes ist der Längsparkstreifen mit Taxis oder sonstigen Fahrzeugen zugestellt, sodass die Busse auf der Fahrbahn halten müssen. Das Ein- und Aussteigen für Fahrgäste wird dadurch deutlich erschwert.

Zusätzlich fahren noch die Stadtrundfahrtlinien D, E und F durch den Neuen Jungfernstieg.

Im Jungfernstieg liegt gegenüber von Hausnummer 14 die Bushaltestelle U S Jungfernstieg, an dem die Buslinien 4 (Wildacker - Brandstwierte), 5 (A Burgwedel / Nedderfeld - Hauptbahnhof), 19 (U Alsterdorf - Hauptbahnhof) und X3 (U Meßberg – Schenefeld, Schenefelder Platz) sowie werktags die Nachtbuslinien 602 (Immenbusch - Kraftwerk Tiefstack), 603 (Grothwisch - Rathausmarkt), 604 (U Niendorf Markt - Rathausmarkt), 605 (Warnckesweg - Rathausmarkt) und an Wochenenden die Nachtbuslinie 688 (Bf. Altona - Rathausmarkt) halten.

An der Ecke Jungfernstieg / Ballindamm liegt die S- und U-Bahnhaltestelle Jungfernstieg. Dort haben Fahrgäste Zugang zu den Bahnlinien S1 (Wedel - Poppenbüttel), S2 (Altona - Bergedorf), S3

(Pinneberg - Hasselbrook / Stade), U1 (Norderstedt Mitte - Großhansdorf / Ohlstedt), U2 (Niendorf Nord - Mümmelmannsberg) und U4 (Elbbrücken - Mümmelmannsberg).

2.6 Ruhender Verkehr

Derzeit kommt dem ruhenden Verkehr in der Straße Neuer Jungfernstieg eine hohe Bedeutung zu. Ein großer Anteil des Straßenraums steht parkenden Fahrzeugen zur Verfügung. Es sind auch barrierefreie Parkmöglichkeiten vorhanden. Ergänzend gibt es einen Taxistreifen.

Die Parkstände, außer die barrierefreien, sind bewirtschaftet. Es stehen Parkscheinautomaten zur Verfügung.

Im südlichen Abschnitt der Straße Neuer Jungfernstiegs sind drei barrierefreie Parkstände vorhanden, davon einer auf der Häuser- und zwei auf der Wasserseite, nordöstlich an die StadtRAD-Station anschließend.

Auf der Nordwestseite befinden sich im weiteren Verlauf eine Reihe Ladezonen, die zum Teil als Hotelvorfahrt für das Hotel Vierjahreszeiten genutzt werden. Nordöstlich des Hoteleingangs befindet sich ein Taxistand, der im Schnitt von zwei gleichzeitig stehenden Taxis für Gäste vom Hotel genutzt wird. Die Beschilderung sieht vor, dass auf dem Streifen ebenfalls die Busse der Stadtrundfahrten halten. Diese halten in der Praxis jedoch neben dem Parkstreifen auf dem rechten Fahrbahnrand. Bis etwa mittig zwischen Großer Theaterstraße und Fehlandstraße ist der Parkstreifen mit den VZ 286 als Lieferzone eingerichtet. Nordöstlich davon ist der Parkstreifen bewirtschaftet und steht Besuchern zur Verfügung.

Parkstandbilanz:

	Parkstände	barrierefreie Parkstände	Taxistände	Ladezonen	Fahrrad-parkstände
Häuserseite	10	1	8	5	26
Wasserseite	42	2	-	-	6
gesamt	52	3	8	5	32

Schräg gegenüber der Einmündung Colonnaden befindet sich eine Fahrradverleihstation mit 30 Andockplätzen. Es besteht der Bedarf einer Erweiterung dieser stark frequentierten Anlage.

2.7 Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung erfolgt über Trummen im Fahrbahnbereich der Straßen. Die Trummen entwässern über Anschlussleitungen in vorhandene Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Dieses Siegel liegt in der Straße Neuer Jungfernstieg auf der westlichen Fahrbahnseite. Die Nebenflächen leiten das Oberflächenwasser über die Querneigung in Richtung Fahrbahn.

Gemäß Trummenuntersuchung von Mai 2015 sind ein großer Teil der Trummenkisten und Anschlussleitungen in der Straße Neuer Jungfernstieg schadhaft. Drei Anschlussleitungen von Trummen in der Nebenfläche Ecke Jungfernstieg stehen unter Rückstau aus der Binnenalster. Eine umfangreiche Sanierung ist erforderlich. Dies erfolgt im Rahmen des Straßenbaus.

2.8 Öffentliche Beleuchtung

In der Straße Neuer Jungfernstieg erfolgt die öffentliche Beleuchtung über seilgespannte Leuchten zwischen der Häuserfassade und Masten auf der Wasserseite. Ergänzend steht ein gerader Mast südlich der Einmündung Colonnaden.

2.9 Straßenbegleitgrün und Artenschutz

Im Vorfeld zur Planung wurden im Planungsbereich Wurzeluntersuchungen und Umsetzungsempfehlungen beim Gutachterbüro Baumpflege Thomsen beauftragt.

Auf der Alsterseite befinden sich in Doppelreihe 90 Linden in unterschiedlicher Größe und Vitalität. Auf der Gebäudeseite befinden sich keine Bäume.

2.10 Ausstattung und Mobiliar

Zwischen der vordersten Reihe Bäume (zum Wasser orientiert) stehen 7 Sitzbänke aus abgängigen Betonträgern mit Holzauflege. Dazu kommen 9 Mülleimer auf beiden Seiten sowie eine Stadtrastation am Übergang Jungfernstieg und eine Fahrradabstellanlage Richtung Lombardsbrücke.

2.11 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

In der Straße Neuer Jungfernstieg besteht die angrenzende Bebauung überwiegend aus gewerbetreibenden Einrichtungen unterschiedlicher Art. Bebauung ist nur auf der Westseite vorhanden.

Anlieger der Straße Neuer Jungfernstiegs sind unter anderem die ZWB (Deutsche Zentralbibliothek für Wirtschaftswissenschaften), einige Bekleidungsgeschäfte, das Hotel Vier Jahreszeiten sowie mehrere Restaurants.

Wohnbebauung ist nicht vorhanden.

3 Geplanter Zustand

3.1 Allgemeines

Ziel der Umplanung ist die Förderung des Radverkehrs. Radfahrende sollen auf den Streckenabschnitten der Velorouten gemäß Koalitionsvertrag zügig, bequem und weitgehend ungehindert vorankommen. Ziel der Planungen für die Straße Neuer Jungfernstieg ist die Umsetzung dieser Vorgaben, wodurch dieser touristisch geprägte und von Fußgängern hoch frequentierte Bereich erheblich breitere Gehwege erhalten wird. Daher wurde die Maßnahme ebenfalls im Rahmen des Bündnisses für den Radverkehr gemeldet (s. M 10.2).

Die Querschnitte der Fahrbahnen werden so angepasst, dass dem Radverkehr ein Raum angeboten werden kann, der zukünftig ein sicheres und zügiges Fahren auf der Straße ermöglicht. Neben der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn soll eine Entzerrung auf den konflikträchtigen Nebenflächen und eine Verbesserung an den beiden Knotenpunkten stattfinden. Damit sollen die Wartezeiten für Radfahrende reduziert und die Wegebeziehungen verkürzt werden.

Durch den Umbau soll aber auch die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden angehoben werden. Zudem soll der bauliche Zustand sämtlicher Straßenverkehrsflächen verbessert werden.

Die oberste Priorität bei der Planung ist die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

3.2 Variantenuntersuchung

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Planungsvarianten aufgestellt, mehrfach in Abstimmungsterminen mit Dienststellen und politischen Gremien diskutiert und gegeneinander abgewogen.

Bei der Variantenentwicklung wurden die unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und der Grünanlagen sowie die gestalterischen Randbedingungen in diesem innerstädtisch sehr bedeutsamen Straßenraum gleichermaßen betrachtet.

In der Straße Neuer Jungfernstieg wurden die folgenden Varianten untersucht:

- beidseitige Radfahrstreifen (Variante 1, bisher verschickte Planung)
- Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr in beiden Richtungen (Variante 2)
- Fahrradstraße oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Kfz-Verkehr nur in südliche Richtung mit Multifunktionsstreifen (Variante 3)
- Fahrradstraße oder verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Kfz-Verkehr nur in südliche Richtung mit Halten am Fahrbahnrand (Variante 4)
- Einbahnstraße in Richtung Süden mit beidseitigen, 3,25 m breiten Radfahrstreifen (Variante 5)

- Einbahnstraße in Richtung Süden mit beidseitigen, 2,50 m breiten Radfahrstreifen (Variante 6)
- Einbahnstraße in Richtung Süden mit baulich abgetrennten Zweirichtungsradweg auf der Ostseite (Variante 7)

Die vorhandene Verkehrsbelastung von 6.400 Kfz/24h mit 3,8 % Schwerlastverkehr und rund 1.000 Radfahrenden im Querschnitt des Neuen Jungfernstiegs lässt jede der erwähnten Führungsformen zu.

Die Variante 4 kristallisierte sich aus mehreren Gründen als Vorzugsvariante heraus. Dabei wird die Straße Neuer Jungfernstieg aber nicht als Fahrradstraße, sondern als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr in Richtung Süden ausgeschildert. Radfahrende können dabei in beide Richtungen auf der Fahrbahn fahren. Das Parken und Halten am Fahrbahnrand wird untersagt.

Seit dem Umbau des Jungfernstiegs mit einer deutlichen Verkehrsreduzierung kann nicht mehr vom Jungfernstieg in die Straße Neuer Jungfernstieg abgebogen werden. Daher wurde sich für eine Einbahnstraße in Richtung Süden entschieden. Da sich auch in der Straße Neuer Jungfernstieg der Verkehr deutlich reduziert hat, kann der Radverkehr auf der Fahrbahn ohne gesonderte Radverkehrsanlagen stattfinden. Die Entscheidung gegen die Anordnung als Fahrradstraße und für den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich fiel, um Kunden der Geschäfte und Hotelgästen das Befahren der Straße Neuer Jungfernstieg weiterhin zu ermöglichen. Der Neuer Jungfernstieg ist zudem für die Erreichbarkeit der City insbesondere für den Geschäftsverkehr eine wichtige Verbindung. Damit werden die Vorgaben der StVO, dass Fahrradstraßen nur in Betracht kommen, „wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“ und anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr „nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden“ darf, nicht erfüllt.

Auch im Hinblick auf die Kriterien Verkehrssicherheit, Förderung des Radverkehrs, Förderung des Fußverkehrs, Straßenbegleitgrün, städtebaulicher Mehrwert, Auswirkungen auf den MIV, Anzahl Parkstände ist der Gesamtnutzen der Variante 4 höher als bei den anderen Varianten. Die hier vorliegende Variante kombiniert die unterschiedlichen Ansprüche als sichere und komfortable Lösung für alle Verkehrsteilnehmer.

Diese Variante wurde der weiteren Ausarbeitung zugrunde gelegt.

3.3 Abmessungen der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Der Straßenquerschnitt der Straße Neuer Jungfernstieg soll wie folgt aufgeteilt werden:

- 6,00 m Gehweg
- 3,00 m Multifunktionsstreifen (Längsparkstände, Taxen, Fahrradanhänger etc.)
- 5,00 m Fahrbahn (Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr in südliche Richtung)
- 5,65 m Grünstreifen mit Baumbestand
- 3,50 m Gehweg
- 2,50 m Grandstreifen mit Baumbestand
- 1,00 m Gehwegstreifen als Aussichtsbereich zur Binnenalster

Auf der Westseite wird ein ca. 6,00 m breiter Gehweg hergestellt, an den sich ein Multifunktionsstreifen anschließt. In diesem Streifen werden Längsparkstände, Lieferzonen, die Hotelvorfahrt sowie Fahrradanhänger und die StadtRAD-Station untergebracht. Die Fahrbahn erhält eine Breite von 5,00 m, die ausreichend ist, um die Einbahnstraße zusätzlich für den Radverkehr in entgegengesetzter Richtung (also nach Norden) freizugeben. Auf der Ostseite entsteht durch den Wegfall des Radweges eine sehr breite Promenade, die durch die vorhandenen Baumreihen gegliedert wird.

Der Abschnitt zwischen Colonnaden und Große Theaterstraße wird nicht als Einbahnstraße ausgeschildert, damit die Fahrzeuge von Hotelgästen ohne große Umwege in die Hotelgarage in der Straße Große Theaterstraße gebracht werden können. Dabei wird die Einmündung Colonnaden als

Wendemöglichkeit genutzt. Da in diesem Abschnitt keine weiteren Einmündungen sind und das Einbiegen aus dem Jungfernstieg in die Straße Neuer Jungfernstieg für den Kfz-Verkehr nicht mehr möglich ist, ist trotz dieser Regelung nicht mit mehr Verkehr auf diesem Abschnitt zu rechnen. Das Weiterfahren nach Norden wird auch nicht zulässig sein, da man aus Süden kommend nur nach links in die Große Theaterstraße abbiegen darf. Dies wurde im Vorwege mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Die Fahrbahn des Neuen Jungfernstiegs wird zwischen Jungfernstieg und Einmündung Colonnaden mit dem gleichen Pflaster befestigt wie die Längsparkbuchten.

Für den Fall einer Sperrung des Jungfernstiegs (Veranstaltung, Demonstration, Weihnachtsmarkt etc.) kann der Verkehr aus der Straße Neuer Jungfernstieg über die Große Theaterstraße und dem Gustav-Mahler-Platz in Richtung Dammtorstraße abfließen. In diesem Fall wird der Gustav-Mahler-Platz für den Verkehr geöffnet. Auch dies wurde im Vorwege mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Im Kreuzungsbereich Neuer Jungfernstieg / Esplanade / Lombardsbrücke entfällt aufgrund der Einbahnstraßenregelung in Richtung Süden die Abbiegemöglichkeit aus der Straße Neuer Jungfernstieg in Richtung Lombardsbrücke. Diese Fahrspur wird zurückgebaut und die Fläche dem Radverkehr bzw. den Grünflächen zugeschlagen. Der kurze Rechtsabbiegefahrstreifen in der Esplanade wird zurückgebaut und die Fläche als Radfahrstreifen markiert. Dadurch werden Radfahrende über die Einmündung geradliniger geführt. Radfahrende in Richtung Norden in der Straße Neuer Jungfernstieg werden vor dem Knoten auf den Radweg in die Nebenflächen geführt. Ein Anschluss an die Planung für den Umbau des Doppelknotens Esplanade / Neuer Jungfernstieg und Kennedybrücke / Alsterglacié ist damit ohne zusätzliche Umbauarbeiten möglich.

Die untergeordneten Straßen Colonnaden, Große Theaterstraße und Fehlandtstraße werden zukünftig als Gehwegüberfahrten an den Neuen Jungfernstieg angeschlossen, um die Qualität der Fußgängerfläche zu steigern.

Die Einmündung Colonnaden wird dem neuen Verlauf der Straße Neuer Jungfernstieg angepasst und so umgestaltet, dass dort lange Limousinen wenden können (insbesondere für Hotelgäste).

An der Einmündung Jungfernstieg wird die Planung an die Planung des Jungfernstiegs angepasst. Dort kann der Kfz-Verkehr zukünftig nur noch nach rechts in Richtung Gänsemarkt abbiegen, der Radverkehr kann weiterhin in beide Richtungen fahren. Sollte der Umbau der Straße Neuer Jungfernstieg vor dem Umbau des Jungfernstiegs beendet sein, wird in dem Bereich die Planung der Straße Neuer Jungfernstieg so angepasst, dass an den vorhandenen Bestand angeschlossen werden kann.

Es werden insgesamt sechs unsignalisierte Querungsmöglichkeiten (z. B. auf Höhe des Hotels oder den gegenüberliegenden Einmündungen) vorgesehen, um zukünftig eine gute Verbindung zwischen der alsterseitigen Promenade und den häuserseitigen Geschäften für den Fußverkehr herzustellen.

Die Bordkanten der einmündenden Straßen werden an den neuen Querschnitt angepasst und die Radien in diesem Zuge teilweise verkleinert, sodass die Sichtbeziehungen zwischen MIV, Radfahrern und Fußgängern verbessert werden.

Herstellung/Sanierung (falls vorliegend):

Fahrstreifen-km (Asphaltfläche m ² / 3500)	0,4
Gehwegflächen [km]	1,0

Sonstiges:

Tempo 30 Zone [km]	
Tempo 20-25 Zone [km]	0,4
Tempo 30 Strecke	
Verkehrsberuhigter Bereich [km]	

Die Einfassung der Fahrbahn erfolgt mit Hochborden vom Typ "Hamburger Kante" (36/40 x 25 x 100 cm). Die Hochborde werden aus gestalterischen Gründen auch vor den Parkstreifen geradlinig eingebaut, in diesen Abschnitten jedoch mit ca. 2 cm Ansicht.

Die Fahrbahn wird mit Asphalt befestigt, die Nebenflächen mit dem gleichen Pflaster wie im Ballindamm hergestellt. Um die Bäume in der straßenseitigen Baumreihe werden Vegetationsstreifen mit Staudenbepflanzung angeordnet. Es ist geplant, die Bereiche zwischen den Bäumen in der wasserseitigen Baumreihe mit Grand so nah wie möglich an die Baumstämme heran herzustellen, um eine größtmögliche begehbare Promenadenfläche vorhalten zu können. Die Deckenhöhenplanung sieht einen leicht erhöhten Einbau des Materials gegenüber dem heutigen Zustand vor, sodass die Wurzelbereiche ausreichend geschützt werden können. Baubegleitend ist eine Begutachtung durch einen Baumsachverständigen geplant.

3.4 Fuß- und Radverkehrsführung, Barrierefreiheit

Die vorhandene Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie der Radfahrenden wird durch den geplanten Umbau deutlich verbessert.

Alsterseitig können Zu-Fuß-Gehende zukünftig auf einer offen gestalteten Promenade laufen. Am Ufer und zwischen den beiden Baumreihen wird der Gehweg mit Betonsteinpflaster bzw. hochwertigerem Material befestigt. Unter der wasserseitigen Baumreihe wird die Fläche mit einer wasser gebundenen Decke befestigt. Diverse Quermöglichkeiten zwischen den einzelnen Bäumen erleichtern das Wechseln auf die andere Fahrbahnseite. Durch eine Auslichtung von Sträuchern und eine zusätzliche Beleuchtung auf der Wasserseite sollen Angsträume bei Dunkelheit vermieden werden. Der Konflikt mit Radfahrenden auf den wasserseitigen Nebenflächen entfällt.

Auf der Häuserseite wird die nutzbare Fläche für den Fußverkehr ebenfalls verbreitert. In ausgewählten Abschnitten, die noch mit den Anliegern abzustimmen sind, ist Außengastronomie vorgesehen.

Radfahrende nutzen zukünftig die Fahrbahn, auf der der Kfz-Verkehr deutlich geringer sein wird als heute im Bestand.

Vorwiegende Art der Radverkehrsführung:

Planung	Mischverkehr auf der Fahrbahn
Bestand	Radweg in der Nebenfläche in Richtung Südwesten bzw. Mischverkehr auf der Fahrbahn in Richtung Nordosten

Herstellung von Radverkehrsanlagen [km]:

Radfahrstreifen	
Schutzstreifen	
Baul. Radweg	0,1
Fahrradstraße	
Kopenhagener Radweg	
Protected Bikelane	
Mischverkehr Fahrbahn	0,4

Die Belange von mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Personen werden berücksichtigt. Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessungen von Rollstühlen, wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt. Die Quer- und Längsneigungen der Gehwege überschreiten den Wert von 3 % nicht.

Sowohl die signalisierten Knotenpunkte als auch die Querungsstellen an nicht signalisierten Einmündungen, werden mit taktilen Leitelementen als getrennte Querung ("Doppelquerung") ausge-

stattet. Die Bordkanten an Querungsstellen werden für die mobilitätseingeschränkten Menschen auf 6,0 cm bzw. auf 0 cm abgesenkt.

Die Lichtsignalgeregelten Furten sind mit taktilen und Akustik - Signalgebern versehen, welche sich auf Anforderung hinzuschalten lassen.

Die neu zu errichtende oder zu versetzende Straßenmöblierung (Beleuchtungsmasten, Lichtsignalmasten, Fahrradanhängerbügel, Papierkörbe, Werbeträger etc.) wird so platziert, dass sie sich nicht in den Verkehrs- und Sicherheitsräumen befindet und die Wegebeziehungen für Blinde aufrechterhält.

Vorhandene oder geplante Radwege innerhalb der Planungsgrenzen werden beidseitig durch Begrenzungstreifen von den Gehwegen abgegrenzt.

Sämtliche Entwurfselemente entsprechen den Vorgaben des Hamburger Regelwerks für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra).

3.5 Lichtsignalanlagen

Die Lichtsignalanlage Neuer Jungfernstieg / Jungfernstieg bleibt auch weiterhin ausgeschaltet. Sie wird spätestens mit dem Umbau des Jungfernstiegs komplett zurückgebaut. Die LSA Neuer Jungfernstieg / Esplanade / Lombardsbrücke wird im Zuge der Umplanung sowohl in der Knotengeometrie als auch in der Signaltechnik angepasst.

3.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Haltepunkt der Stadtrundfahrt-Linie A wird in den Jungfernstieg verlegt, da die Linie A zukünftig nicht mehr durch die Straße Neuer Jungfernstieg fahren wird, sondern über den Dammtor-damm bzw. Valentinskamp und den Gänsemarkt in den Jungfernstieg. Der neue Haltepunkt im Jungfernstieg wird im Rahmen des Umbaus des Jungfernstiegs hergestellt.

Der öffentliche Personennahverkehr fährt zukünftig nicht mehr durch den Neuen Jungfernstieg. Bushaltestellen sind im Neuen Jungfernstieg nicht geplant. Die Stadtrundfahrtlinien können allerdings zukünftig weiterhin durch den Neuen Jungfernstieg fahren, aber am Ende der Straße nicht nach links in den Jungfernstieg einbiegen.

3.7 Ruhender Verkehr

Durch die Neuaufteilung des Querschnitts in der Straße Neuer Jungfernstieg entfällt das Halten am Fahrbahnrand auf der gesamten Länge der Straße und damit etwa 52 Parkstände. Auf der Westseite entstehen 4 barrierefreie Parkstände, 2 Parkplätze mit E-Ladesäule, 6 Taxenplätze und 3 Lieferzonen für insgesamt 5 Fahrzeuge. Durch die gute Ausstattung dieses innerstädtischen Raumes mit Parkhäusern, die in der Regel nicht ausgelastet sind, und der Bewirtschaftung der im Umfeld vorhandenen Parkstände und Parkhäuser, wird dieser Wegfall als vertretbar eingestuft. Im Gegenzug wird das gesamte Alsterufer massiv aufgewertet.

Parkstandbilanz:

	Parkstände	barrierefreie Parkstände	Taxistände	Lieferzonen	Fahrrad-parkstände
Planung	2	4	5	3	92
Bestand	52	3	8	5	32

Die Fahrradverleihstation wird auf die Westseite in den Multifunktionsstreifen im Bereich der Einmündung Colonnaden versetzt. Sie erhält dort 14 zusätzliche Andockplätze, sodass zukünftig 44 Plätze zur Verfügung stehen.

In der Straße Neuer Jungfernstieg werden an geeigneten Stellen Fahrradanhängerbügel vorgesehen, insgesamt 38 Stück für 76 Fahrräder sowie 8 Bügel für Lastenräder.

3.8 Höhenanpassung und Straßenentwässerung

Die Anschlusshöhen an den anliegenden Grundstücken und Gebäuden werden mit dem Umbau beibehalten. Ansonsten erhält die Straße durch die neue Querschnittsaufteilung einen neuen Höhenverlauf. Es werden aber, soweit möglich, die Gradienten und die Höhen der bestehenden Fahrbahn und der Nebenflächen weitgehend übernommen und im Zuge der Ausführungsplanung angeglichen und ggf. optimiert. Die Höhenlage entspricht weitestgehend der vorhandenen Situation ± 20 cm.

Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen im Bereich der Fahrbahn. Gussasphaltwasserläufe leiten das anfallende Oberflächenwasser in Richtung der Trummen. Die Lage der Trummen sowie der Trummenanschlussleitungen wird der Planung angepasst. Die Trummen leiten das Wasser in die vorhandenen Regenwassersiele. Die Trummen und Anschlussleitungen wurden untersucht. Die beschädigten Trummen sowie die beschädigten Anschlussleitungen werden im Rahmen der Baumaßnahme saniert oder ausgetauscht.

Die versiegelte Fläche wird geringfügig reduziert.

3.9 Öffentliche Beleuchtung

Die vorhandene Spannseilbeleuchtung im Neuen Jungfernstieg bleibt erhalten, soll aber analog zur erfolgten Maßnahme am Ballindamm mit einer neuen Leuchte mit aktueller Lichttechnik ausgestattet werden. Darüber hinaus soll eine Beleuchtung der Promenade entlang der Binnenalster analog dem Konzept für den Ballindamm ergänzt werden.

3.10 Grün- und Baumpflanzungen

Im Knotenbereich Neuer Jungfernstieg / Esplanade / Lombardsbrücke müssen für die geradlinige Führung des Radverkehrs entlang des Straßenzuges Esplanade-Lombardsbrücke drei Bäume gefällt werden.

Es ist geplant, in der Straße Neuer Jungfernstieg sieben neue Bäume zu pflanzen, die die Lücken der westlichen von den vorhandenen alsterseitigen Baumreihen schließen sollen. Zusätzlich werden die drei zu fällenden Bäume im Knotenbereich Neuer Jungfernstieg / Esplanade / Lombardsbrücke ortsnahe ersetzt.

Baumbilanz:

Baumfällungen	3
Baumneupflanzungen (ortsnahe oder in der unmittelbaren Umgebung)	10

Die Fläche unter der straßenseitigen Baumreihe wird mit Stauden angepflanzt. Diese Grünfläche wird für Querungsmöglichkeiten unterbrochen.

3.11 Ausstattung

Alle vorhandenen 7 Bänke im öffentlichen Raum auf der Alsterseite sind abgängig und sollen ersetzt werden. Diese werden ersetzt durch das Aufstellen von 11 Sitzbänken und 15 Stühlen (Modell gem. Maßnahme Ballindamm) zwischen den Bäumen der wasserseitigen Baumreihe. Ergänzt wird die Möblierung durch Mülleimer und große Solarpressbehälter (ebenfalls analog der Maßnahme Ballindamm).

In den Parkbuchten werden gebäudeseitig 28 Fahrradanhlenbügel und 6 Anlenbügel für Lastenfahräder ergänzt. Am Übergang Lombardsbrücke werden 5 weitere Fahrradanhlenbügel sowie 2 Lastenradanhlenbügel vorgesehen. Die StadtRAD-Station wird auf die Westseite in den Multifunktionsstreifen versetzt.

3.12 Ver- und Entsorgungsleitungen

Eine Leitungsanfrage ist im Juli 2016 gestellt worden. Die Leitungsbestandspläne wurden angefertigt, die erforderlichen Leitungstrassenpläne werden im nächsten Planungsschritt erstellt. Die Leitungstrassenanweisung wird im Anschluss an die Schlussverschickung verschickt.

Ver- und Entsorgungsleitungen müssen für diese Baumaßnahme, auf Grundlage der Bestandsleitungspläne der Leitungsanfrage, von diversen Trägern umgelegt werden. Die Anschlussleitungen der öffentlichen Beleuchtung sowie der Lichtsignalanlagen und einiger Trummenanschlussleitungen müssen demnach abgebaut, umgebaut und den neuen Gegebenheiten angepasst werden. In der Straße Neuer Jungfernstieg ist u. a. die Neulegung einer Stromleitung im Bereich des vorhandenen Radwegs vorgesehen. Die Arbeiten sollen parallel zur Straßenbaumaßnahme erfolgen. Zudem müssen einige Schächte und Schaltschränke den neuen Bordkantenverläufen angepasst und versetzt sowie zum Teil überfahrbar hergestellt werden.

4 Kampfmittelräumdienst

Es wurde bei der Behörde für Inneres und Sport, Bereich Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht F 046 (GEKV) für die Flächen im Bereich der geplanten Baumaßnahme ein Antrag auf Prüfung des Kampfmittelbelastungskatasters gestellt.

Gemäß Schreiben vom 13.10.2017 besteht für die nordwestliche Straßenhälfte des Neuen Jungfernstiegs kein Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Für diese Fläche sind nach heutigem Kenntnisstand keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Für die südöstliche Fahrbahnhälfte besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. In diesem Bereich sind gemäß §6 Abs. 2 KampfmittelVO "geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind".

5 Planungsrechtliche Grundlagen

Für die Maßnahmen gelten der Baustufenplan Innenstadt (1955) und der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt47-Neustadt49 (2011). Ebenfalls ist die Binnenalsterverordnung zu beachten (Fassung geändert am 21.02.1978).

Der Planungsbereich gehört in das denkmalgeschützte Umfeld der Binnenalster. Die Planung wurde mit dem Denkmalschutzamt abgestimmt.

Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahmen erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

6 Anliegerbetroffenheiten

Durch die Beseitigung der vorhandenen Straßenschäden werden die durch den schlechten Fahrbahnzustand hervorgerufenen Erschütterungen vermindert.

Durch die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Neuer Jungfernstieg / Esplanade / Lombardsbrücke (u. a. durch den Wegfall einer Fahrbeziehung) werden unnötige Stauzeiten verringert. Dadurch werden die Lärmemissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch der Kraftstoffverbrauch und damit die Schadstoffemissionen vermindert.

Durch die verbesserte Situation für den Radverkehr können sowohl die Anlieger als auch andere Radfahrende diese Strecke zukünftig sicherer und komfortabler zurücklegen. Durch die Verbesserung wird auch eine Steigerung des Radverkehrsanteils erwartet. Dies trägt außerdem zum Klimaschutz und zur Lärminderung sowie zur Luftreinhaltung und somit ebenfalls zur Gesundheitsvorsorge bei. Gemäß der Broschüre "Radverkehr in Deutschland" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur belegen Städteumfragen, "dass Städte, Gemeinden und Regionen mit hohen Radverkehrsanteilen als besonders attraktiv und lebenswert empfunden werden".

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

7 Lärmschutz

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelung der 16. BImSchV. Es wird weder eine Straße um einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert, noch wird der vor Ort vorliegende Beurteilungspegel der Lärmimmissionen durch Umsetzung dieser Maßnahme erhöht. Es entstehen keine Ansprüche und keine Kosten für Lärmschutzmaßnahmen.

Durch die Herausnahme einiger Verkehrsarten und Verkehrsströme ist eine verminderte Lärmemission zu erwarten.

8 Umweltverträglichkeitsprüfung

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

9 Kosten-Nutzen

Eine Kosten-Nutzen-Analyse im eigentlichen Sinne ist hier nicht durchführbar. Der Nutzen ist aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise und insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit für die „schwachen“ Verkehrsteilnehmenden 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.

Durch die gezielte Förderung des Radverkehrs wird auf die mögliche Verlagerung der Nahverkehrswege vom Pkw auf das Fahrrad und daraus resultierend auf eine Verringerung der negativen Auswirkungen des MIV eingewirkt. Zusätzlich gewährleistet der vorgesehene Ausbau eine sichere Verkehrsführung für Radfahrende, wodurch potentielle Unfallkosten eingespart werden.

Die Fahrbahnschäden sind durch Unterhaltungsarbeiten nicht mehr zu beseitigen, daher ist eine Grundinstandsetzung erforderlich. 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.

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 Trummen-, Boden- und Asphaltuntersuchungen durchgeführt.

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

10 Umsetzung der Planung

10.1 Grunderwerb

Die Umsetzung der geplanten Straßenbaumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

10.2 Kosten und Finanzierung

Die grob geschätzten Gesamtkosten für die Maßnahme betragen voraussichtlich 2.600.000 €.

Kostenträger ist Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung der Maßnahme soll aus dem Bündnis für den Radverkehr erfolgen.

Die Mehrkosten für hochwertigere Materialien in den Nebenflächen sollen über den geplanten BID finanziert werden. Sofern keine Mittel von Dritten zustande kommen, werden Hamburger Stan-

dardmaterialien verwendet und damit die Gesamtkosten für die Maßnahme Neuer Jungfernstieg niedriger ausfallen.

10.3 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurfs- und Baudienststelle ist das Fachamt Management des öffentlichen Raumes des Bezirksamtes Hamburg-Mitte. Mit der ingenieurmäßigen Bearbeitung der Straßenplanung ist das Büro IDS Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder beauftragt. Die landschaftsplanerische Bearbeitung erfolgt durch das Landschaftsarchitekturbüro Bruun und Möllers.

10.4 Realisierungstermin

Der Beginn der Realisierung der Straßenbaumaßnahme wird für den Sommer 2024 angestrebt, Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist für Ende 2024 vorgesehen. Teil- und auch einige Vollsperrungen der betrachteten Straßen während der Bauzeit sind voraussichtlich nicht zu umgehen.

Verfasst: Hamburg, im November 2023

Ingenieurpartnerschaft Diercks Schröder

Beratende Ingenieure für Bauwesen

