

Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Teilbaumaßnahme: Umbau Esplanade und Umbau Knotenpunkt Stephansplatz/
Gorch-Fock-Wall/ Dammtorstraße

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass der Planung und Darstellung der Baumaßnahme	3
2	Vorhandener Zustand	9
2.1	Allgemeines	9
2.2	Querschnitte	9
2.3	Verkehrsbelastung	11
2.4	Querschnitt / Knotenpunkt	13
2.5	Radverkehr	14
2.6	Fußgängerverkehr	15
2.7	ÖPNV	15
2.8	Barrierefreiheit	16
2.9	Ruhender Verkehr	16
2.10	Stadtrundfahrt	16
2.11	Unfallauswertung	16
2.12	Lichtsignalanlagen	19
2.13	Öffentliche Beleuchtung	20
2.14	Straßenbegleitgrün	20
2.15	Entwässerung	20
2.16	Ausstattung	20
2.17	Versorgungsanlagen	21
2.18	Sondernutzung	21
3	Geplanter Zustand	21
3.1	Angaben zu weiteren Vereinbarungen / Maßnahmen	21
3.2	Planungsansatz	22
3.3	Variantenuntersuchung	22
3.4	MIV	22
3.5	Radverkehr	26
3.6	Fußgängerverkehr	27
3.7	ÖPNV	27
3.8	Stadtrundfahrt	27
3.9	Barrierefreiheit	27

3.10	Ruhender Verkehr.....	28
3.11	Bautechnische Einzelheiten.....	29
3.12	Lichtsignalanlagen.....	29
3.13	Öffentliche Beleuchtung.....	29
3.14	Straßenbegleitgrün.....	29
3.15	Entwässerung.....	30
3.16	Ausstattung / Wegweisung.....	30
3.17	Versorgungsleitungen.....	31
3.18	Asphalt- und Baugrunduntersuchung.....	31
3.19	Grundwasser.....	32
3.20	Ersatzbaustoffe.....	32
3.21	Kampfmittel.....	32
3.22	Anliegerbetroffenheit.....	33
4	Planungsrechtliche Grundlagen.....	33
5	Umweltbelange.....	34
5.1	Umweltverträglichkeit.....	34
5.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	34
5.3	Auswirkungen aus Immissionen.....	34
6	Umsetzung der Planung.....	34
6.1	Grunderwerb.....	34
6.2	Wirtschaftlichkeit.....	35
6.3	Bedarfs- und Realisierungsträger.....	35
6.4	Kosten und Finanzierung.....	35
6.5	Baudurchführung.....	36
6.6	Vorstellung der Maßnahme.....	36

1 Anlass der Planung und Darstellung der Baumaßnahme

Die Maßnahme ist Teil des EMS Bauprogramms „Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen“ (EMS-HH) und umfasst die Straße Esplanade, das östliche Ende des Gorch-Fock-Walls und Teile des Dammtordamms sowie der Dammtorstraße im Hamburger Stadtteil Neustadt, Bezirk Hamburg Mitte. Gorch-Fock-Wall und Esplanade sind Teil des Ring 1.

Im Straßenzug Esplanade / Ring 1 bestehen keine regelkonformen Radverkehrsanlagen. Die nördliche Fahrbahn wurde 2012 grundinstand gesetzt. Die übrigen Flächen weisen erhebliche Schäden auf. Die Führung der Fußgänger ist unterdimensioniert. Sämtliche überplanten Straßenzüge sind Hauptverkehrsstraßen und sollen in Anlehnung an die ReStra überarbeitet werden.

Die Länge des aus-/umzubauenden Straßenabschnittes beträgt ca.390 m in Ost-West Richtung und ca. 300 m in Nord-Süd-Richtung.

Der Straßenzug Ring 1 bildet den Wallring, der die äußere Grenze der historischen Innenstadt darstellt. Stadtseitig ist der Straßenzug 4-5 geschossig mit i.A. historischen und denkmalgeschützten Bürogebäuden bebaut. Auf der Nordseite liegen die Wallanlagen mit dem Park „Planten un Blomen“. Die Dammtorstraße bildet das östliche Ende der Parkanlage. Im weiteren Verlauf setzt sich in östlicher Richtung der Gustav-Mahler-Park bis zum Bahndamm fort. Die südlich gelegene Esplanade ist eine von wenigen Straßen in Hamburg, die über vier durchgehende Baumreihen verfügt. Angrenzend an die Esplanade schließen sich das Gebäude der Spielbank und die modernen Neubauten bis zum sog. „Finnlandhaus“ an. Auf der Südseite besteht in der Esplanade eine intensive Nutzung durch Hotels und Gaststätten. Am westlichen Ende der Esplanade ist eine fußläufige Anbindung an die Colonnaden mit vielen Einzelhandelsgeschäften gegeben.

Im Bereich Ring 1 / Esplanade / Neuer Jungfernstieg / Kennedybrücke erfolgten seit 2006 mehrere Planungen, die nachfolgend zusammengefasst sind:

EMS Esplanade / Ring 1

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung wurde die Esplanade 2014/17 durch das [REDACTED] überplant und am 27.03.2019 erstverschickt. Dabei wurde zunächst von einem Anschluss an die 2010/12er Planung „Doppelknoten“ von [REDACTED] ausgegangen.

Unfallschwerpunkt Neuer Jungfernstieg

Die Planung umfasste schließlich auch den nördlichen Teil Kennedybrücke / Alsterglaxis, ging aber rundum vom Anschluss an den Bestand aus. Durch die Erweiterung bis zur Kennedybrücke erhielt dieses Pro-

jekt den Arbeitstitel „Doppelknoten“ und wurde am 12.03.2019 gesondert erstverschickt.

Auf Grund der anstehenden DB Maßnahme am Ferdinandstor ist die Planung bis ca. 2025 zurückgestellt.

Überplanung Neuer Jungfernstieg

Die Velo-Route 4 in der Straße Neuer Jungfernstieg wird seitens des Bezirk Hamburg-Mitte überplant und im Jahr 2021 umgebaut.

Umplanung Theodor-Heuss-Platz

Der Theodor-Heuss-Platz wurde überplant und der Umbau erfolgt ab 2020.

Überplanung Dag Hammarskjöld-Platz

Der Dag Hammarskjöld-Platz vor dem Dammtorbahnhof wird umgebaut.

Teilüberplanung Stephansplatz / Dammtordamm

Dieser Knoten wurde 2012 / 14 im Zuge des BID Dammtordamm auf der Südseite umgebaut. Im Zuge des vorgesehenen Umbaus Esplanade ergeben sich Anpassungen auf der Ostseite des Knotenpunktes. Nach Unfalllage und Verkehrsbeobachtungen ergaben sich zusätzlich weitere Verbesserungsvorschläge auch für die Nordseite.

Ergänzende Maßnahme Jungiusstraße

Durch den Entfall des Linksabbiegefahrstreifens der Fahrtrichtung Esplanade -> Dammtorstraße wird eine neue Abbiegemöglichkeit in die Jungiusstraße eingerichtet. Der Umbau des Knotens und der Jungiusstraße wird in einer separaten Planung bearbeitet und wird mit dieser Maßnahme schlussverschickt.

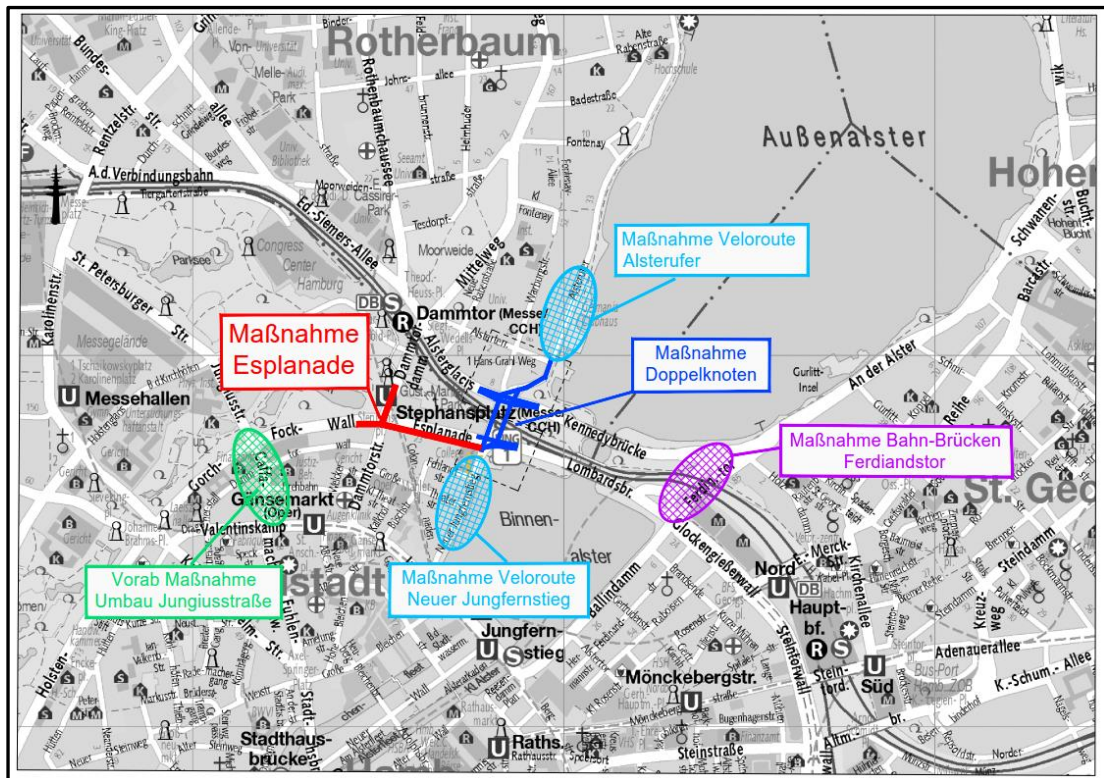


Bild 01: Projektübersichtsskizze (Auszug aus der digitalen Stadtkarte Hamburg)

Der vorliegenden Verkehrsplanung ging eine intensive Vorplanungsphase mit der Untersuchung diverser Varianten voraus. In dieser wurden unterschiedliche Querschnittsbreiten und -aufteilungen insbesondere für die Straße Esplanade betrachtet. Nähere Angaben hierzu sind in der 1. Verschickung sowie den zugehörigen Anlagen entnehmen.

Im Vergleich zur 1. Verschickung für den Umbau Esplanade / Stephansplatz haben sich folgende wesentliche Änderungen ergeben:

Blatt 1: Knoten Stephansplatz:

- Nach überschlägiger Prüfung ist der Knoten Stephansplatz mit einem einstreifigen Linksabbieger Dammtordamm->Esplanade ausreichend leistungsfähig. Gegenüber der 1. Verschickung entfallen somit ein Fahrstreifen und die zweite Mittelinsel. Der gesamte Knoten wurde daher kompakter gestaltet.
- Wendefahrten im Dammtordamm werden weiterhin mit einer niedrigen Schutz-/Leitwand ausgeschlossen. Zur Aufstellung wurde ein 0,5 m breiter Zwischenstreifen vorgesehen.
- Sämtliche Radfahrstreifen (RFS) werden gemäß ReStra mit mindestens 2,25 m Breite hergestellt.
- Die nördliche Ausbaugrenze wurde Richtung Norden versetzt.
- Die RFS Esplanade->Gorch-Fock-Wall und Dammtordamm->Dammtorstraße werden am rechten Fahrbahnrand rechts neben dem Rechtsabbie-

gefährstreifen geführt. Darüber hinaus wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der RFS durch einen baulichen Fahrbahnteiler mit 0,55 m Breite vom Kfz-Fahstreifen getrennt.

- Der RFS Dammtorstraße->Dammtordamm wird weiterhin am rechten Fahrbahnrand geführt. Auf Grund der untermaßigen Fahstreifenbreiten (ca. 3,0 m bzw. 3,1 m) und des untermaßigen RFS (ca. 1,75 m) in Verbindung mit dem hohen Schwerverkehrsanteil (vgl. Abschnitt 2.1) erscheint diese Radverkehrsführung konfliktärmer und damit sicherer für die Radfahrer. Die Haltlinie wird gemäß ERA 4.4.2 um 4 m vorgezogen, um dem Radverkehr eine größere Aufstellfläche im Sichtfeld der Kfz zu schaffen.
- Die Aufstellflächen für den indirekt links abbiegenden Radverkehr sind vergrößert und näher an die Fußgängerfurten herangeführt.
- Für die Einrichtung eines RFS im Bereich der Bushaltestelle U Stephansplatz (Buslinie 112, Gorch-Fock-Wall, Fahrtrichtung Westen) werden ca. 14,5 m Querschnittsbreite bei Ansatz von Regelbreiten erforderlich (2 Fahstreifen, RFS, Busverkehrsfläche, Wartebereich). Zwischen dem südlichen, zu erhaltenden Bordverlauf an der Allee und der nördlichen Flurstückgrenze liegt die verfügbare Breite der Verkehrsfläche bei ca. 13,1 m. Da die Aneinanderreihung von Mindestmaßen nicht zulässig ist, kann der Radverkehr nur bei Aufhebung eines Kfz-Fahstreifens auf einem RFS an der Haltestelle vorbeigeführt werden. Für die Verkehrsabwicklung sind jedoch zwei Fahstreifen in Fahrtrichtung Westen zwingend erforderlich, so dass der Radverkehr in Fahrtrichtung Westen daher in Anlehnung an ERA Abschnitt 3.11. Bild 20 durch die Bushaltestelle geführt wird.
- Die Bushaltestelle U Stephansplatz (Buslinie 112, Gorch-Fock-Wall, Fahrtrichtung Osten) wird analog der Haltestelle Fahrtrichtung Westen neben dem Kfz-Fahstreifen angeordnet. Der Radfahstreifen wird im Bereich der Bushaltestelle durch die Haltestelle geführt und die Radwegableitung erfolgt ca. 20 m weiter westlich.
- Die südliche Fußgängerfurt über die Esplanade wird ähnlich der bestehenden Furt vorgesehen und mit Hilfssignalgebern (Gelbes Blinklicht) ausgestattet. Für die Führung sind an der Ecke Dammtorstraße Fußgänger-schutzgitter/-wand vorzusehen. Die Ausbildung hat so zu erfolgen, dass keine Fahrräder o.ä. angeschlossen werden können.
- Im Knotenbereich wurden Standorte für Fahrradabstellanlagen ausgewiesen.
- Im Knotenbereich wurden taktile Leitelemente eingetragen.
- Im gesamten Planungsabschnitt wurden die geplanten Befestigungen der Nebenflächen genauer betrachtet und z.T. angepasst.

Blatt 2: Esplanade, nördliche Richtungsfahrbahn:

- An der östlichen Planungsgrenze wird an die 3-streifige Bestandsfahrbahn im Bereich Neuer Jungfernstieg angeschlossen. Um die nördliche Baumreihe der mittleren Nebenfahrbahn fast vollständig zu erhalten, wird die Fahrbahn bei Hausnr. 39 auf zwei Fahrstreifen reduziert und im Bereich Hausnr. 37 verzogen.
- Der RFS bleibt am rechten Fahrbahnrand und wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zusätzlich durch einen baulichen Fahrbahnsteiler mit 0,55 m Breite vom Kfz-Fahrstreifen getrennt. Hierfür entfallen die Parkstände am rechten Fahrbahnrand.
- Die vorhandene Lieferzone wird versetzt und zwischen Hausnr. 39 und 40 mit 2,5 m Breite hergestellt.
- Auf den Um- und Ausbau der Nebenfahrbahn zu einem Hauptfahrstreifen im Bereich der derzeitigen Schrägparkstände gemäß 1. Verschickung wird verzichtet. Neben der deutlich geringeren Leistungsfähigkeit dieses Fahrstreifens durch Ein- und Ausparkvorgänge, entfällt auch die damit verbundene erhöhte Unfallgefahr. Auf Grund unzureichender Sichtbeziehungen und der damit verbundenen Verkehrsgefährdungen ist die Ausfahrt aus der Nebenfahrbahn zukünftig nur in Richtung südliche Richtungsfahrbahn möglich.
- Durch den vorgenannten entfallenden Umbau der Nebenfahrbahn bleiben gegenüber der 1. Verschickung ca. 23 Parkstände mehr erhalten. Weiterhin wird eine E-Ladestation mit zwei Stellplätzen vorgesehen. In Anlehnung an die Angebotsbemessung gemäß ReStra/ EAR 05 werden 3 % der Parkstände (entspricht hier 3) barrierefrei hergestellt und ausgewiesen.
- Die Baumstandorte werden saniert (u.a. Erweiterung der Wurzelbereiche, Entsiegelungsmaßnahmen, Tiefenbelüftung). Die Nebenfahrbahn wird im Hocheinbau erneuert.
- Es werden keine neuen Baumstandorte im nördlichen Seitenraum vorgesehen. Gemäß dem „Innenstadtkonzept Hamburg 2014“ sind in der Straße Esplanade vier Baumreihen vorgesehen.

Blatt 2: Esplanade, südliche Richtungsfahrbahn:

- Die Weiche in Bereich Hausnummer 6 entfällt ersatzlos. Die Vorsortierung der Kfz erfolgt westlich des Knotens Stephansplatz mit entsprechender Anpassung des Vorwegweisers.
- Die gemäß 1. Verschickung geplante neue signalisierte Furt östlich der Straße Colonnaden entfällt ersatzlos. Die Fußgängerführung im Bereich LSA Stephansplatz/ Colonnaden bleibt annähernd wie im Bestand erhalten.

- Der RFS erhält eine Breite von 2,5 m und wird auf gesamter Länge zwischen Stephansplatz bis Neuer Jungfernstieg rot eingefärbt. Zusätzlich wird der RFS in Teilbereichen mit baulichen Fahrbahnteilern mit 0,55 m Breite vom Kfz-Fahrestreifen getrennt (Stat. 0+150 und 0+185) und mit einer baulichen Insel im Verschwenkbereich (Stat. 0+320) gesichert.
Der Vorschlag den Radfahrstreifen bzw. einen Radweg zwischen Anlieferungszone und Bebauung zu legen, um Radfahrende vom MIV zu trennen, wird aus Verkehrssicherheitsgründen nicht weiterverfolgt. Zwar würden Konflikte mit querenden Kfz vermieden, jedoch ergeben sich Konflikte bei Be-/ Entladevorgängen durch Abstellen von Waren auf dem Radfahrstreifen/ Radweg sowie Konflikte mit Fußgängern. Der Radverkehr wäre auch nicht mehr im Blickfeld vom Kfz, sondern „versteckt“ hinter entladenden Lieferfahrzeugen. Zudem besteht die Gefahr, dass Kfz widerrechtlich senkrecht (wenn die Ladezone Lücken hat) in die Ladezone fahren und somit den Radfahrstreifen blockieren; der Radfahrstreifen wäre dann eine temporäre Sackgasse. Weiteres Konfliktpotential für den Radverkehr bestünde durch aussteigende Fahrgäste aus den Reisebussen und den Touristenbussen, die unmittelbar auf den Radfahrstreifen aussteigen.
- Die Hotelvorfahrt und der Bushalt Stadtrundfahrt bleibt erhalten.
- Zugunsten einer deutlich größeren Lieferzone vor Hausnr. 14 bis 23 entfallen alle Längsparkstände.
- Die Fahrstreifen in Fahrtrichtung Osten werden an den Bestand angeschlossen, so dass kein Eingriff in die bestehende Signalisierung erfolgt. Die Aufleitung für die Radfahrer der Fahrtrichtung Esplanade->Lombardsbrücke bleibt ebenfalls gemäß Bestand erhalten. Rechtsabbiegende Radfahrer in Richtung Neuer Jungfernstieg können auch den Abbiegefahrestreifen nutzen.
Der Umbau des Doppelknoten erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Blatt 3: Dammtordamm:

- Die Verkehrsführung im Dammtordamm wurde auf Grundlage der aktuellen Vermessung vollständig überarbeitet. In Fahrtrichtung Süden wird die Zweistreifigkeit vom Theodor-Heuss-Platz aus bis Station 0+185 verlängert und dafür der Bussonderfahrstreifen in Richtung Stephansplatz geringfügig gekürzt. Die bauliche Mittelinsel wurde durch eine Leitwand ersetzt und die verfügbare Verkehrsfläche den einzelnen Fahrspuren zugeschlagen.
- Im Knotenbereich wird der Linksabbieger von zwei auf einen Fahrstreifen reduziert und links vom Fahrbahnteiler geführt. Weiterhin entfällt der zweite bauliche Fahrbahnteiler. Der RFS wird zukünftig rechts vom Rechtsabbieger Richtung Gorch-Fock-Wall geführt.

- Radfahrer in Fahrtrichtung Süden werden zukünftig bereits ab dem Theodor-Heuss-Platz auf einen neuen RFS geführt und durch einen baulichen Fahrbahnteiler mit 0,55 m Breite vom Kfz-Fahstreifen getrennt. Hierzu werden der bestehende untermaßige Radweg und der schmale Grünstreifen zurückgebaut.
- Im Einmündungsbereich Marseiller Straße erfolgt eine Aufweitung des Straßenquerschnittes, um ggf. zukünftig eine Mittelinsel einrichten zu können. Die zusätzliche Verkehrsfläche wurde dem RFS zugeschlagen.
- Für den Erhalt der Bäume auf der Ostseite wird der Radverkehr in Fahrtrichtung Norden weiterhin im Seitenraum auf einem 2,25 m breiten Radweg geführt. Bei Stat. 0+100 wird eine Fahrradweiche vorgesehen.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Im Verlauf des Ring 1 sind zum Teil keine bzw. sehr unterschiedliche Radverkehrsanlagen vorhanden. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind oft untermaßig oder in einem schlechten baulichen Zustand. Zudem weisen die Kfz-Fahstreifen zum Teil erhebliche Schäden auf. Es wurde eine Studie zum Umbau auf ganzer Länge des westlichen Ring 1 bis zum Millerntor erstellt.

Da die langfristige Koordinierung der umfangreichen Bauarbeiten in der Innenstadt zu begrenzten Zeitfenstern führte, wurde die Maßnahme zunächst auf die Esplanade mit dem Knotenpunkt Stephansplatz sowie den östlich gelegenen Doppelknoten begrenzt.

Die östlich angrenzende Planung Doppelknoten (Neuer Jungfernstieg / Lombardsbrücke / Kennedybrücke) ist zeitlich verschoben, so dass im Rahmen dieser Maßnahme an den Bestand angeschlossen wird. Beide Maßnahmen sind in der Umsetzung voneinander abhängig.

Im Planungsgebiet liegen keine Beschränkungen der Durchfahrtshöhe oder zulässiger Achslasten vor.

2.2 Querschnitte

Der vorhandenen Querschnitte sind wie folgt gegliedert:

Straßenquerschnitt Gorch-Fock-Wall bei Station 0+065:

3,11 m	Gehweg	Asphalt	Nord
1,45 m	Radweg	Asphalt	
2,35 m	Längsparkstand	Betonwabensteinpflaster	
6,83 m	Fahrbahn	Asphalt	
5,46 m	Grünstreifen	Oberboden	

8,96 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,96 m	Wartefläche	Betonplatten	
1,47 m	Radweg	Betonpflaster, rot	
2,05 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<hr/>			
34,64 m	Gesamtbreite		

Straßenquerschnitt Esplanade bei Station 0+165 Achse Süd:

7,32 m	Gehweg	Natursteinkleinpflaster	Nord
11,55 m	Fahrbahn	Asphalt	
7,54 m	Grünstreifen	Oberboden	
6,60 m	Gehweg	Betonpflaster	
12,01 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,46 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<hr/>			
48,48 m	Gesamtbreite		

Straßenquerschnitt Esplanade bei Station 0+350 Achse Süd:

2,62 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
2,69 m	Längsparkstand	Natursteingroßpflaster	
0,58 m	Sicherheitstrennstreifen	Natursteingroßpflaster	
1,70 m	Radfahrstreifen	Asphalt	
8,73 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,25 m	Grünstreifen	Oberboden	
1,91 m	Längsparkstand	Betonwabensteinpflaster	
3,36 m	Nebenfahrbahn	Asphalt	
5,52 m	Schrägparkstand	Betonwabensteinpflaster	
3,47 m	Grünstreifen	Plattenreihe/ Oberboden	
5,81 m	Fahrbahn	Asphalt	
1,88 m	Grünstreifen	Oberboden	
6,05 m	Fahrbahn	Asphalt	
2,78 m	Längsparkstand	Asphalt	
3,41 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
<hr/>			
52,76 m	Gesamtbreite		

Straßenquerschnitt Dammtordamm bei Station 0+080:

4,07 m	Gehweg	Betonplatten	West
1,96 m	Grünstreifen	Oberboden	
1,71 m	Radweg	Betonpflaster, rot	
0,52 m	Sicherheitstrennstreifen	Betonpflaster	
9,26 m	Fahrbahn	Asphalt	
3,04 m	Fahrbahn (Bus)	Beton	

2,46 m	Fahrbahnteiler	Betonpflaster	
9,52 m	Fahrbahn	Asphalt	
1,47 m	Sicherheitstrennstreifen	Natursteinkleinpflaster	
1,97 m	Radweg	Natursteinkleinpflaster	
2,08 m	Gehweg	Natursteinkleinpflaster	
4,31 m	Gehweg	Betonplatten	Ost
41,37 m Gesamtbreite			

2.3 Verkehrsbelastung

Zur Verkehrsbelastung liegen an den Knotenpunkten Verkehrszählungen aus 2006 und 2019 mit den folgenden Querschnittswerten vor:

Tab. 1: Zählstelle 6248, Dammtordamm / Gorch-Fock-Wall

Straße	Verkehrsbelastung im Querschnitt Kfz/24 h (SV-Anteil)	
	21.11.2006	12.06.2019
Dammtordamm	23.359 (6,6 %)	18.323 (8,2 %)
Esplanade	44.845 (3,0 %)	38.332 (3,1 %)
Dammtorstraße	16.359 (9,3 %)	12.011 (11,8 %)
Gorch-Fock-Wall	35.697 (3,2 %)	31.132 (3,2 %)

Tab. 2: Zählstelle 6282, Neuer Jungfernstieg / Esplanade

Straße	Verkehrsbelastung im Querschnitt Kfz/24 h (SV-Anteil)	
	21.11.2006	07.05.2019
Neuer Jungfernstieg N	43.751 (5,6 %)	42.911 (4,0 %)
Lombardsbrücke	65.132 (8,1 %)	45.032 (5,6 %)
Neuer Jungfernstieg S	7.603 (4,9 %)	5.602 (4,6 %)
Esplanade	42.572 (7,3 %)	38.083 (2,8 %)

Die oben dargestellten Verkehrszählungen stimmen mit den DTV der BWVI (Amt V) überein, vgl. nachfolgende Übersicht. Generell ist festzustellen, dass der Kfz-Verkehr im betrachteten Planungsgebiet tendenziell rückläufig ist.

Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Amt Verkehr und Straßenwesen / Verkehrs- und Infrastrukturdaten				Hamburg																
Zählstelle	Ebene	Bezeichnung	Kategorie	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
2762	190	Neuer Jungfernstieg N Esplanade	DTV (Kfz/24h)	40000	40000	40000	41000	39000	41000	39000	41000	43000	41000	40000	39000	39000	37000	37000		
2762	190	Neuer Jungfernstieg N Esplanade	DTVw (Kfz/24h)	45000	44000	45000	46000	44000	46000	44000	46000	47000	45000	45000	44000	43000	41000	41000		
2762	190	Neuer Jungfernstieg N Esplanade	SV-Anteil am DTVw (%)	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4		
2772	189	Dammtordamm N Esplanade	Baustelleneinfluss																	
2772	189	Dammtordamm N Esplanade	DTV (Kfz/24h)	20000	21000	20000	21000	20000	20000	19000	16000	17000	18000	18000	18000	17000	15000	15000		
2772	189	Dammtordamm N Esplanade	DTVw (Kfz/24h)	23000	23000	23000	23000	22000	23000	21000	18000	18000	20000	20000	19000	17000	17000	17000		
2772	189	Dammtordamm N Esplanade	SV-Anteil am DTVw (%)	6	7	8	7	7	6	6	7	7	7	7	7	7	7	8		
2772	189	Dammtordamm N Esplanade	Baustelleneinfluss								B	B								
2978	54	Kennedybrücke W Ferdinandstor	DTV (Kfz/24h)	52000	51000	50000	49000	48000	48000	47000	47000	46000	45000	44000	43000	44000	43000	42000		
2978	54	Kennedybrücke W Ferdinandstor	DTVw (Kfz/24h)	58000	57000	56000	55000	54000	53000	53000	52000	50000	49000	48000	48000	49000	48000	47000		
2978	54	Kennedybrücke W Ferdinandstor	SV-Anteil am DTVw (%)	6	7	6	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3		
2978	54	Kennedybrücke W Ferdinandstor	Baustelleneinfluss																	
2988	53	Lombardsbrücke W Ballindamm	DTV (Kfz/24h)	61000	61000	61000	60000	60000	59000	59000	58000	58000	60000	59000	56000	54000	53000	51000		
2988	53	Lombardsbrücke W Ballindamm	DTVw (Kfz/24h)	68000	69000	69000	68000	67000	66000	66000	65000	64000	67000	65000	62000	60000	59000	57000		
2988	53	Lombardsbrücke W Ballindamm	SV-Anteil am DTVw (%)	7	7	7	7	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4		
2988	53	Lombardsbrücke W Ballindamm	Baustelleneinfluss																	
3323	191	Ferdinandstor NO Lombardsbrücke	DTV (Kfz/24h)	29000	28000	26000	26000	27000	26000	27000	28000	28000	27000	28000	26000	26000	26000	26000		
3323	191	Ferdinandstor NO Lombardsbrücke	DTVw (Kfz/24h)	32000	31000	29000	30000	30000	29000	30000	31000	31000	30000	31000	29000	28000	29000	29000		
3323	191	Ferdinandstor NO Lombardsbrücke	SV-Anteil am DTVw (%)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
3323	191	Ferdinandstor NO Lombardsbrücke	Baustelleneinfluss																	

Bild 02: Übersicht DTV und DTVw im Bereich Dammtordamm/ Esplanade/ Lombardsbrücke (Quelle BWVI)

Für den Knoten Dammtordamm / Gorch-Fock-Wall ergeben sich folgende Spitzenstundenwerte:

Tab. 3: Zählstelle 6248, Dammtordamm / Gorch-Fock-Wall, Auszug Spitzenstunden vom 12.06.2019

Straße	Kfz/h	Uhrzeit
Esplanade Richtung Westen	1.504	07:15
Esplanade Richtung Osten	1.660	16:00
Gorch-Fock-Wall Summe Richtung Westen	1.310	17:45
Gorch-Fock-Wall Summe Richtung Osten	1.243	16:00
Dammtordamm Richtung Süden	887	08:30
Dammtorstraße Richtung Norden	454	14:45

Tab. 4: Zählstelle 6282, Neuer Jungfernstieg / Esplanade, Auszug Spitzenstunden vom 07.05.2019

Straße	Kfz/h	Uhrzeit
Esplanade Richtung Westen	1.741	07:30
Esplanade Richtung Osten	1.537	17:00
davon Richtung Neuer Jungfernstieg (Nord)	848	17:00
davon Richtung Lombardsbrücke	708	15:30
davon Richtung Neuer Jungfernstieg (Süd)	95	10:00

Die vorgenannten Verkehrszahlen werden bei der separat erstellten signaltechnischen Planung zu Grunde gelegt.

Für den Planungsbereich liegen darüber hinaus Radverkehrszahlen vor. Gezählt wurde am 07.05.2019 von 6.00 bis 19.00 Uhr:

Tab. 5: Radverkehrszahlen

Straße	Summe Rad/13h	Max Rad/h	Uhrzeit
Dammtordamm N (Zählst. 5142)	3.980	209	08:45
Dammtorstraße S Große Theaterstraße (Zählst. 5156)	2702	148	08:45
Esplanade (Zählst. 8035)	1703	83	08:45

Der Fahrradverkehr ist im Längsverkehr des Ring 1 derzeit eher gering. Radfahrer meiden diese Strecke wahrscheinlich, da die Radverkehrsanlagen im ganzen Ring 1 ab Ferdinandstor unzureichend sind. Im Netz besteht jedoch, wie beim Kfz-Verkehr, ein grundsätzliches Verkehrsbedürfnis für Radverkehr.

Der Radfahrerverkehr auf der Dammtorachse ist gemäß den o.a. Radverkehrszahlen bedeutender. Im Zuge der Dammtorstraße / Dammtordamm wurde ein nennenswerter Radverkehr beobachtet, der die Innenstadt mit dem Uni-Viertel verbindet. Diese Beziehung hat sich nach dem Umbau der Dammtorstraße mit Radverkehrsanlagen statt Pflasterfahrbahn deutlich

verbessert.

Zusätzlich besteht Rad-Verkehr im Gorch-Fock-Wall zur Umfahrung von Pflanzen und Blumen / CCH-Baustelle. Die Parks der Wallanlagen sind für Radfahrer gesperrt. Wie Beobachtungen zeigen, wird häufig auf der Nordseite zwischen Jungiusstraße und Stephansplatz auf der falschen Seite oder dem hochliegenden Gehweg bis zum Stephansplatz gefahren. Dann kann über die Dammtorstraße nach Norden gefahren werden.

Der Fußgängerverkehr ist an den Knotenpunkten insbesondere zur Querung des Ring 1 zu den Wallanlagen stark. An den Bushaltestellen treten wartende und querende Fahrgäste auf. Im Längsverkehr des Ring 1 ist der Fußgängerverkehr gering und beschränkt sich auf die Erreichbarkeit der anliegenden Nutzungen der Südseite und der Parkstände. Rund um den „Doppelknoten“ treten Fußgänger im Zuge der Nord-Süd-Alsterachse und über die Lombardsbrücke Richtung Hauptbahnhof auf.

Die heutige Breite der Gehwege ist westlich Stephansplatz für die vorhandenen geringen Fußgängerverkehre ausreichend. Östlich Stephansplatz besteht auf der Nordseite eine Engstelle mit ca. 2,0 m Breite an einer Treppe vor der Spielbank. In diesem Abschnitt ist auf dem Gehweg der Radverkehr durch VZ 1022-10 zugelassen. Im Bereich der Neubauten ist der öffentliche Gehweg hinter den Parkständen schmal, aber die anschließenden Privatflächen sind frei begehbar.

Auf der Südseite der Esplanade weist der Seitenraum eine Breite von ca. 3,30 m auf. Durch die Gastronomie und den Lieferverkehr sowie Werbetafeln und weiteren Einbauten wird der Gehweg abschnittsweise eingeschränkt und führt dadurch zu Komfort Einbußen. Durch den Wegfall des 2. Treppenhauses am U-Bahneingang für den Fahrstuhl ist der verbliebene Eingang sehr hoch belastet.

2.4 Querschnitt / Knotenpunkt

Im Planungsabschnitt befinden sich die Kreuzung Stephansplatz / Dammtordamm mit Lichtsignalanlage (LSA). Östlich schließt der Knoten Esplanade / Neuer Jungfernstieg an, der im Rahmen einer gesonderten Planung bearbeitet wird.

Der Gorch-Fock-Wall hat 3/2 Fahrstreifen, der Dammtordamm 4 Fahrstreifen und 2 Busspuren. Die Esplanade hat 3 Hauptfahrstreifen Richtung Westen, eine mittige Nebenfahrbahn Richtung Westen und 3 bzw. 4/5 Fahrstreifen Richtung Osten. Die Dammtorstraße hat 4 Fahrstreifen abschnittsweise mit Busspuren.

Die Fahrstreifenbreiten im Streckenverlauf betragen oft weniger als 2,85 m, d. h. sie sind aufgrund der Baumreihen z.T. stark untermaßig (z.B. 3 Fahrstreifen zusammen ca. 8,50 m). Allerdings führt die Untermaßigkeit zu keinem höherem

Unfallrisiko. Ursache dafür sind die getrennten Richtungsfahrbahnen und der geringe SV-Anteil. Weiterhin sind die Abschnitte relativ kurz, so dass auf Überholvorgänge verzichtet wird. Die 2-streifige Fahrbahn des Gorch-Fock-Walls Richtung Westen hat eine ausreichende Breite von 6,50 bis 6,75 m.

2.5 Radverkehr

Für den Radverkehr bestehen im Straßenzug Dammtordamm / Dammtorstraße benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (untermaßige Radwege mit ca. 1,0 m Breite und Radfahrstreifen mit ca. 1,4 bis 2,6 m Breite). Über diesen Straßenzug verläuft in Nord-Süd-Richtung die Veloroute 3.

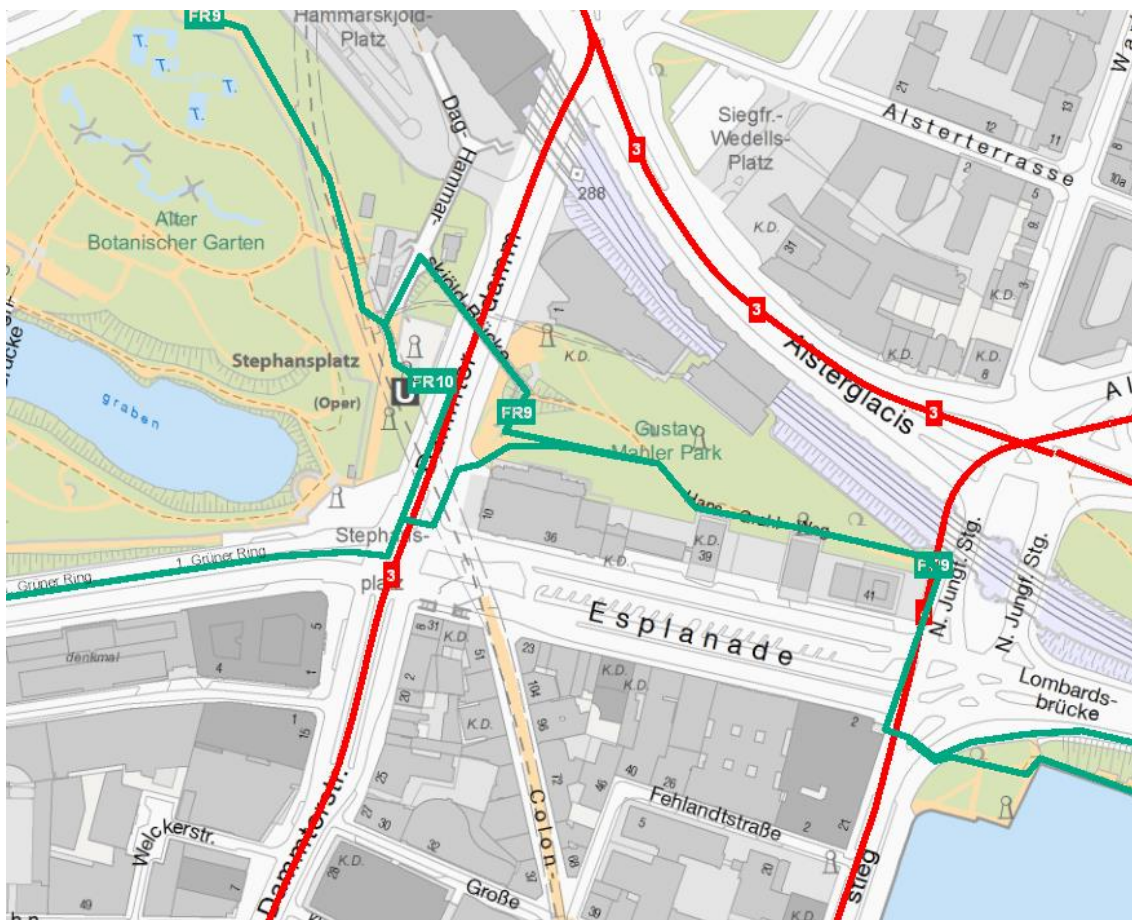


Bild 03: Übersicht Velorouten (rot) und Freizeitrouten (grün), (Quelle LGV FHH, <http://www.geoportal-hamburg.de>)

Im Zuge Gorch-Fock-Wall besteht auf der Südseite ein untermaßiger Radweg mit 1,5 m Breite und auf der Nordseite ein asphaltierter Radweg mit ca. 1,0 m Breite ohne Trennstreifen zur Fahrbahn. Beide Radwege sind benutzungspflichtig und sind Teil der Freizeitroute „1. Grüner Ring“.

Am Knotenpunkt Stephansplatz gibt es für die Fahrtrichtung Dammtordamm-> Esplanade und Gorch-Fock-Wall-> Dammtordamm Aufstelltaschen zum indirekten Linksabbiegen.

Parallel zur nördlichen Richtungsfahrbahn Esplanade ist ein Radfahrstreifen mit

ca. 1,6 m Breite neben einem Längsparkstreifen ausgewiesen. Diese Radverkehrsanlage endet in Fahrtrichtung West provisorisch am Gebäude Nr. 37 als „Gehweg, Radfahrer frei“. Auf der Südseite besteht ein kurzer Auffangradweg vor dem Neuen Jungfernstieg zur Sicherung der Radwegebenutzungspflicht im Knotenpunkt. Östlich grenzt die Veloroute 4 an, die in Nord-Süd-Richtung über die Straße Neuer Jungfernstieg verläuft.

2.6 Fußgängerverkehr

In den Nebenflächen sind durchgängig Anlagen für Fußgänger in einer Breite von ca. 2,0 m bis 7,0 m Breite vorhanden und mit Beton- oder Naturstein befestigt. Insbesondere an der Straßenecke Dammtorstraße/ Esplanade und Einmündung Colonnaden bestehen Einengungen durch den Treppenaufgang zur U-Bahn, Werbeträger und gastronomische Bestuhlung im öffentlichen Raum.

Entlang der Parkstände an der Mittelfahrbahn Esplanade besteht kein durchgehender Gehweg. Die vorhandenen Parkstände sind über die Nebenfahrbahn und die westlich und östlich im Bereich der Knoten angrenzenden signalisierten Furchen zu erreichen.

Der Fußgängerverkehr ist an den Knotenpunkten insbesondere zur Querung des Ring 1 zu den Wallanlagen stark.

An den Bushaltestellen treten wartende und querende Fahrgäste auf. Im Längsverkehr des Ring 1 ist der Fußgängerverkehr gering und beschränkt sich auf die Erreichbarkeit der anliegenden Nutzungen der Südseite und der Parkstände.

2.7 ÖPNV

Im Zuge des Ring 1 verkehrt in Ost-West-Richtung auf der Esplanade die Buslinie 112 (Neumühlen <> Osterbrookspatz) werktags bis zu sechsmal pro Stunde, i. M. alle 10-15 Minuten. Die Linie 36 (Blankenese <> Berner Heerweg) verkehrt werktags bis zu dreimal pro Stunde, i.M. alle 15-20 Minuten und nutzt die Fahrbeziehung Dammtorstraße/ Gorch-Fock-Wall.

Im Zuge Dammtordamm<>Dammtorstraße verkehren die Linien 4,5,19,34 auf Bussonderspuren in Fahrbahnmitte. Der Planungsbereich wird außerdem von den Nachtbuslinien 603, 604 und 605 durchfahren.

Unter dem Knotenpunkt Stephansplatz verläuft die U-Bahnlinie U1 mit einer Schalterhalle zur U-Bahnstation U Stephansplatz. Dazu liegen im südöstlichen Knotenbereich ein Treppenaufgang und ein Fahrstuhl. In der östlichen Mittelinsel ist eine größere Lüftungsöffnung zum Tunnel vorhanden. Mittelfristig wird der Umbau der U-Bahnanlagen für die neue Linie U5 geprüft. Vom Gänsemarkt (U2) und vom Bahnhof Dammtor (S-Bahn, R-Bahn und Fernbahn) sind es nur wenige Meter Fußweg.

2.8 Barrierefreiheit

Im gesamten Planungsgebiet sind keine taktilen Leiteinrichtungen vorhanden. Die Borde sind nicht ReStra-gerecht abgesenkt.

2.9 Ruhender Verkehr

In den historischen Gebäuden der südlichen Randbebauung und in den Wallanlagen / Esplanade bestehen nur wenige private Stellplätze. Die Neubauten an der Esplanade Nordseite haben eigene Tiefgaragen (ca. 100 Plätze). Die nächstgelegenen Parkhäuser liegen im Bereich der Neustadt (Valentinskamp/ Drehbahn etc.) und am CCH. Im Dammtorwall bestehen rückwärtig weitere Parkstände.

Im öffentlichen Straßenraum stehen für den ruhenden Verkehr in der Esplanade Längs- und Schrägparkstände und im Gorch-Fock-Wall sowie der Dammtorstraße Längsparkstände zur Verfügung. Alle 120 vorhandenen Parkstände sind gebührenpflichtig.

Zusätzliche besteht eine Ladezone auf der Südseite der Esplanade.

Stichproben im März 2019 ergaben, dass von ca. 108 Parkständen in der Esplanade tagsüber jeweils zwischen 5 und 29 Plätze (i.M. 15 Plätze) frei nutzbar sind.

2.10 Stadtrundfahrt

Vor dem Hotel Baseler Hof besteht im Ladestreifen eine Haltestelle für Stadtrundfahrten („Rote Doppeldecker“).

2.11 Unfallauswertung

Der Straßenzug ist verkehrlich hochbelastet und die hohe Verkehrsdichte lässt ein hohes Unfallrisiko erwarten. Die aktuelle Unfalldaten der letzten 3 Jahre wurden von der zuständigen Verkehrsbehörde am 09.07.2020 übersandt.

Danach ereigneten sich vom 01.01.2017 bis 31.12.2019 auf dem Abschnitt Esplanade 142 registrierte Unfälle, auf dem Stephansplatz 204 und im Dammtordamm 36. Am Stephansplatz waren 1 Getöteter und 53 Verletzte zu verzeichnen, in der Esplanade 1 Getöteter und 12 Verletzte und im Dammtordamm 8 Verletzte.

Im Dammtordamm handelt es sich überwiegend um Unfälle im Längsverkehr (fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlussystem-Missachtung, Fehler beim Abbiegen nach rechts), in der Esplanade überwiegend um Unfälle im Längsverkehr (fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlussystem-Missachtung) sowie sonstige Unfälle (Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren, ungenügender Sicherheitsabstand). Außerdem traten hier gehäuft Unfälle durch ruhenden Verkehr auf. Im Knotenpunkt Stephansplatz waren es überwiegend Unfälle im Längsverkehr (fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlussystem-Missachtung), aber auch Abbiegeunfälle und Einbiegen/Kreu-

zen-Unfälle (Fehler beim Abbiegen nach links) sowie Unfälle durch ungenügenden Sicherheitsabstand und Missachtung der Verkehrsregelungen durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen traten auf.

Als Unfallhäufungsstelle (UHS) ist der Knoten Dag-Hammarskjöld-Platz / Dammtordamm genannt.

Die UHS wurde aufgrund folgender zutreffender Kriterien ausgelöst:

- mindestens 5 Verkehrsunfälle mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten.
- mindestens 5 Verkehrsunfälle gleichen Typs innerhalb von 12 Monaten.
- mindestens 4 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung innerhalb von 36 Monaten.

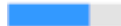
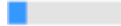
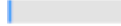

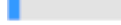
Bei den Verkehrsunfällen ohne Radfahrerbeteiligung handelt es sich zumeist um Unfälle im Längsverkehr (24 von 27) ohne Personenschaden (1). Häufigste Unfallursache des Hauptverursachers ist fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschluss-Missachtung (12). Es waren 14 Busse beteiligt, Lediglich in drei Fällen liegt hier ein Fahrstreifenwechsel zugrunde, Ursache der Busunfälle ist in der Regel das Streifen von anderen Kfz beim Vorbeifahren durch den Bus. Das deutet darauf hin, dass die Breite der Busspur für die hier herrschenden Verkehrsbedingungen unterdimensioniert ist.

Die wesentliche Problematik in der UHS sind Verkehrsunfälle mit Radfahrern.

In der Esplanade sind die Unfalltypen geprägt durch Unfall durch ruhenden Verkehr (11 %), Unfall im Längsverkehr (48 %) und Sonstiger Unfall (39 %).

Zwischen den beiden Fahrtrichtungen befindet sich ein Parkplatz. Hier kommt es augenscheinlich zu einer höheren Anzahl an Fehlern beim Ein- und Ausparken sowie Fehler beim Rückwärtsfahren, was die hohe Quote an sonstigen Unfällen in diesem Bereich erklärt. Unfälle durch ruhenden Verkehr finden sich eher an den seitlichen Parkbuchten.

Bei den 68 Unfällen im Längsverkehr ist als

Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers		Anzahl		
1.	26 - Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschluss-Missachtung	48		70%
2.	14 - Ungenügender Sicherheitsabstand	11		16%
3.	13 - Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	2		3%
4.	1 - Alkoholeinfluss	1		1%
	49 - Andere Fehler beim Fahrzeugführer	7		10%

erfasst worden.

Örtlich fällt der südwestliche Bereich, also die Fahrtrichtung vom Stephansplatz kommend, in Richtung Hauptbahnhof, ins Auge.




Hier befand sich über einen längeren Zeitraum eine Baustelle mit Fahrbahnverschwenkung, die durch gelbe durchgezogene Leitlinien geführt wurde. Dies erkannten nicht alle Fahrzeugführer und so kam es zu Schadensereignissen durch ungewollte Fahrstreifenwechsel. Daneben findet hier die Vorsortierung für die weitere Fahrtrichtung Geradeaus Rtg. HBF oder Links Rtg. Norden statt, so dass eine erhöhte Anzahl an Fahrstreifenwechsel stattfindet und somit auch ein höheres Unfallrisiko vorliegt.

Der Stephansplatz ist ebenfalls als UHS gekennzeichnet, aufgrund von

- mindestens drei Verkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden innerhalb von 36 Monaten
- mindestens 5 Verkehrsunfällen mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten
- mindestens 5 Verkehrsunfällen gleichen Typs innerhalb von 12 Monaten
- von mindestens 15 Verkehrsunfällen innerhalb von 12 Monaten ausgelöst
- mindestens 4 Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung innerhalb von 36 Monaten
- mindestens 4 Verkehrsunfällen mit Fußgängerbeteiligung innerhalb von 36 Monaten

Bei den VU mit Leichtverletzten herrschen die Unfalltypen Abbiegeunfall (19 von 47) und Einbiegen/Kreuzen-Unfall (10 von 47) vor.

Zu den Ursachen siehe nachfolgende Tabelle:

Häufigste Unfallursachen des Hauptverursachers		Anzahl		
1.	35 - Fehler beim Abbiegen (§9) nach links (ausgen. Pos. 33, 40)	13		27%
2.	31 - Missachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	8		16%
3.	34 - Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts (ausgen. Pos. 33,40)	5		10%

17 VU mit Radfahrern wurden notiert. Örtlich sticht dabei der nordöstliche Kreuzungsbereich Stephansplatz / Esplanade hervor, wobei die Ursachen sehr unterschiedlich sind. Bei einem Unfall kollidierte ein unzulässiger Wender und ein den Radweg linksseitig nutzender Radfahrer. Ein Rechtsabbieger aus der Esplanade erfasste einen Radfahrer, der ebenfalls entgegengesetzt fuhr. Ein weiterer Wender kollidierte mit einem den Radweg ordnungsgemäß befahrenden Radfahrer. Eine Radfahrerin wurde von einem Pkw erfasst, als sie bei Grünlicht anfuhr, ohne dass bekannt ist, woher der Pkw kam. Ein weiterer Unfall ereignete sich durch

einen verbotswidrig auf der Busspur fahrenden Pkw, der eine ordnungsgemäß bei Grün querende Radfahlerin zur Gefahrenbremsung zwang, wodurch es zu einem Auffahren des hinter der Radfahlerin befindlichen Radfahrers kam. Letztlich übersah noch eine Pkw-Fahrerin, die Geradeaus fuhr und verkehrsbedingt im Kreuzungsbereich halten musste, dass der Querverkehr Radfahrer und Fußgänger inzwischen Grün erhalten hatte und stieß mit dem kreuzenden Radfahrer zusammen.

Bei den Abbiegen / Einbiegen-Kreuzen-Unfällen fällt insbesondere der nord-östliche Knotenteil auf. Dabei handelt es sich weit überwiegend um Verkehrsunfälle zwischen Kfz, die aus dem Gorch-Fock-Wall kommend verbotswidrig nach links in Richtung Norden abbiegen und mit dem Gegenverkehr kollidieren. Im Einzelfall kam es auch zu Schadensereignissen aufgrund von Missachtung der LSA sowie von Wendemanövern.

Bei den Unfällen im Längsverkehr ist eine Häufung im Bereich Colonnaden festzustellen. Hier befand sich über einen längeren Zeitraum eine Baustelle mit Fahrbahnverschwenkung, die durch gelbe durchgezogene Leitlinien geführt wurde. Dies erkannten nicht alle Fahrzeugführer und so kam es zu Schadensereignissen durch ungewollte Fahrstreifenwechsel. Daneben findet hier die Vorsortierung für die weitere Fahrtrichtung Geradeaus Rtg. HBF oder Links Rtg. Norden statt, so dass eine erhöhte Anzahl an Fahrstreifenwechsel stattfindet und somit auch ein höheres Unfallrisiko vorliegt.

Im Knoten Stephansplatz fanden zumindest im Jahr 2018 umfangreiche Bauarbeiten durch die Hamburger Stadtentwässerung statt. Diese hatten deutliche Auswirkungen auf die Verkehrsführung und letztlich auch auf die Unfallzahlen, wobei die Quantität nicht benannt werden kann. Als polizeilich bekannt darf vorausgesetzt werden, dass größere Baustellen zu Verunsicherung und Unübersichtlichkeit bei Verkehrsteilnehmern führt, was als Quelle der Ablenkung und Augenblicksversagen Schadensereignisse verursachen kann.

fällt

Die Entwicklung der Gesamtunfallzahlen im Stephansplatz ist rückläufig.

2.12 Lichtsignalanlagen

Der Knotenpunkt „Stephansplatz“ ist signalisiert (K-LSA 118). Die Anlage ist mit einer Busbeschleunigungssteuerung versehen. Infolge der Busspuren in Mittel-lage ist das Linksabbiegen von Westen und Süden für den MIV nicht vorgesehen. Für den Schnellbus 36 gibt es eine Sonderregelung zum Linksabbiegen. An den Radfahrstreifen sind separate Radfahrer-Signalgeber vorhanden. An allen Fußgängerfurten sind akustische Signalgeber vorhanden. In der Dammtorstraße befindet sich abgesetzt vom Knoten (südlich vom Dammtorwall) eine koordinierte Fußgängerlichtsignalanlage am südlichen Ende der Bushaltestellen.

Der östlich anschließende Knotenpunkt „Neuer Jungfernstieg“ (K-LSA 119) wird im Zuge der Maßnahme „Doppelknoten“ bearbeitet.

2.13 Öffentliche Beleuchtung

In der Dammtorstraße und im Dammtordamm stehen am Fahrbahnrand moderne Sonderleuchten Baujahr 2011/ 2012 in einem Abstand von ca. 35 m.
In der Esplanade und im Gorch-Fock-Wall bestehen Seilverspannungen an den alten Straßenbahnmasten.

2.14 Straßenbegleitgrün

In der Esplanade besteht eine durchgehende 3-4 reihige Baumreihe und im Gorch-Fock-Wall ist eine Baumreihe in Fahrbahnmitte vorhanden. Die Bäume haben einen Stammdurchmesser von 0,15 m bis 0,55 m.
Insgesamt sind im Planungsabschnitt ca. 150 Straßenbäume vorhanden sowie mehrere weitere Bäume innerhalb der Grün- und Parkflächen. Die Baumreihen sind als linienhafte Biotope (Einzelbaum und Baumgruppe, Hauptbiototyp HEA, Biotopnummer 245) ausgewiesen.
Weitere Einzelheiten zum Baumzustand sind der Anlage zur 1. Verschickung zu entnehmen.

2.15 Entwässerung

Die Entwässerung des Straßenzuges erfolgt beidseitig über Trummen mit Ableitung in die Mischwassersiele DN 250 bis 1550/2000. Im Verlauf Esplanade/ Gorch-Fock-Wall liegt das Stammsiel DN 3000 und ist im Bereich des U-Bahn Zugangs als Düker ausgeführt.

2.16 Ausstattung

Wegweisende Beschilderung für den Kfz-Verkehr ist in allen Straßenzügen in Form von mehreren RVZ 430, 432 und 442 vorhanden. Weiterhin sind mehrere Hinweisschilder „Ring 1“ sowie mehrere elektronische Wegweiser des innerstädtischen Parkleitsystems vorhanden.
Im Knoten Stephansplatz betreiben sowohl die Polizei als auch die Hochbahn jeweils eine Verkehrskamera.
Auf Höhe Dammtorstraße 8 ist auf einer Verkehrsinsel eine Uhr mit Werbeträger aufgestellt. Darüber hinaus sind im Seitenraum und der Mittelinsel rotierende Werbeträger in Säulenform sowie weitere Werbeträger (SIA) angeordnet.
Entlang der Mittelinseln sowie an den äußeren Fahrbahnrändern sind Pfosten und Absperrbügel aufgestellt, um verkehrswidriges Parken zu verhindern.
Die beiden vorhandenen Bushaltestellen U Stephansplatz verfügen über Fahrgastunterstände ohne Werbeträger.
Es sind mehrere Müllbehälter im Planungsgebiet aufgestellt.
An der östlichen Planungsgrenze sowie im Bereich Knoten Stephansplatz sind insgesamt 29 Fahrradabwehrbügel aufgestellt.

Im Planungsbereich sind zahlreiche Hinweisschilder für Straßenkappen aufgestellt.

Im Bereich Colonnaden und im westlichen Seitenraum der Dammtorstraße ist eine Wegweisung für Fußgänger vorhanden.

2.17 Versorgungsanlagen

Im Zuge der Planung erfolgte im April 2019 eine Leitungsanfrage, aus der ein Leitungsbestandsplan erstellt wurde.

Im überplanten Bereich befinden sich Leitungen folgender Versorgungsträger:

- Deutsche Telekom
- Gasnetz Hamburg
- Hamburg Wasser, HWW
- Hamburg Wasser, HSE
- Stromnetz Hamburg
- Vattenfall Wärme
- Vodafone Kabel Deutschland
- Dataport
- 1&1 Versatel
- ServTEC
- euNetworks
- Verizon
- Colt
- Hamburg Verkehrsanlagen

2.18 Sondernutzung

Die Sondernutzungen im Planungsbereich wurden beim Bezirksamt Hamburg-Mitte abgefragt. Es liegen mehrere Sondernutzungen vor.

3 Geplanter Zustand

3.1 Angaben zu weiteren Vereinbarungen / Maßnahmen

Umbau Marseiller Straße / CCH / Vorplatz Dammtorbahnhof

Die Marseiller Straße wird derzeit rückgebaut und dem Park zugeschlagen. Die Einmündung in den Dammtordamm wird ebenfalls überplant und an die vorliegende Planung angeschlossen. Die große Tiefgarage des CCH / Hotels wird zusätzlich auch an die Tiergartenstraße angebunden.

Neuer U5 / U1-Bahnhof

Die HHA hat auf ihrer Homepage ein Konzept für die Trassenführung der U5 dargestellt. Im Bereich U Stephansplatz ist demnach der Bau eines neuen Umsteigebahnhofes zwischen U1 / U5 mit Anschluss an die S-Bahn Dammtor vorgesehen. Nähere Einzelheiten sind nicht bekannt.

3.2 Planungsansatz

Ziel der EMS-HH Maßnahme ist es, die Straße zu sanieren und darüber hinaus eine zukunftsorientierte Planung für den Straßenzug mit dem Gesichtspunkt einer attraktiven Radverkehrsanlage unter Berücksichtigung des Radkonzepts in der Innenstadt zu schaffen.

Nach aktuellem Stand der Technik stellen Radfahrstreifen im Stadtstraßenverkehr auf Grund derer Sicherheitsvorteile wie der besseren Sicht an Knotenpunkten und Zufahrten die beste Führungsform für Radfahrer dar.

Die vorhandene Baumstruktur der Esplanade begrenzt jedoch die Flächenverfügbarkeit. Die Flächen für den Radverkehr müssen zu Lasten anderer Nutzungen gewonnen werden, ohne die Leistungsfähigkeit grundsätzlich einzuschränken.

Im Bereich Esplanade Ost wird nach derzeitigem Planstand an den Bestand angeschlossen, weil die Überplanung des östlich angrenzende Doppelknotens verschoben wurde. Gegenüber der 1. Verschickung entfällt daher die Nutzung der vorhandenen Nebenfahrbahn als Hauptfahrbahn.

3.3 Variantenuntersuchung

Im Zuge der 1. Planverschickung wurden verschiedene Varianten erarbeitet und dargestellt. Es wird an dieser Stelle auf die Variantenuntersuchung und Darstellung in der 1. Verschickung einschließlich der Anlagen verwiesen.

Nach Eingang der Stellungnahmen und Hinweise zur 1. Verschickung sowie einer Anliegerveranstaltung wurde weitere Varianten erarbeitet und die beiliegende Planung aufgestellt. Die wesentlichen Planungsänderungen gegenüber der 1. Verschickung sind im Abschnitt 1 zusammengestellt und im beiliegenden Abwägungsvermerk aufgeführt.

3.4 MIV

Gorch-Fock-Wall

Im Gorch-Fock-Wall bleiben in Fahrtrichtung Osten 3 und in Fahrtrichtung Westen 2 Fahrstreifen gemäß Bestand erhalten. In Fahrtrichtung Osten wird die Vortortierung in Richtung Kennedybrücke und Lombardsbrücke angepasst. An beiden Richtungsfahrbahnen werden zukünftig Radfahrstreifen ergänzt, die im Bereich der Bushaltestellen auf 3,0 m Breite aufgeweitet werden. Die mittlere Grüninsel bleibt einschließlich der Bordverläufe erhalten.

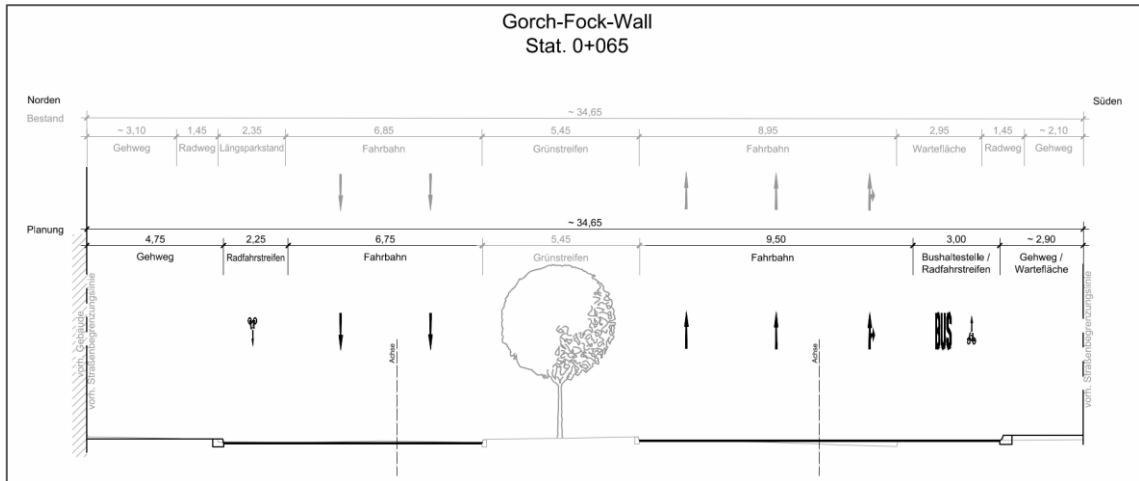


Bild 04: Strichquerschnitt Gorch-Fock-Wall Stat. 0+065 (Süd)

Esplanade, Fahrtrichtung Ost

Vom Stephansplatz kommend werden 3 Fahrstreifen fortgeführt, wobei sich 2 Fahrstreifen in Richtung Kennedybrücke und 1 Fahrstreifen in Richtung Lombardsbrücke aufteilen. Die Fahrbahn Richtung Kennedybrücke bleibt wie im Bestand erhalten. An der südlichen Richtungsfahrbahn wird der bestehende rechte Fahrstreifen zugunsten eines Radfahrstreifens aufgehoben. Der Radfahrstreifen wird rot eingefärbt und in Teilbereichen durch bauliche Fahrbahnteiler vom Kfz-Verkehr getrennt. Bei Hausnr. 6 wird der RFS (bis der Doppelknoten überplant wird) über die entfallenden Längsparkstände auf den angeordneten Radweg aufgeleitet. An der LSA Neuer Jungfernstieg stehen wie im Bestand fünf Fahrstreifen zur Verfügung.

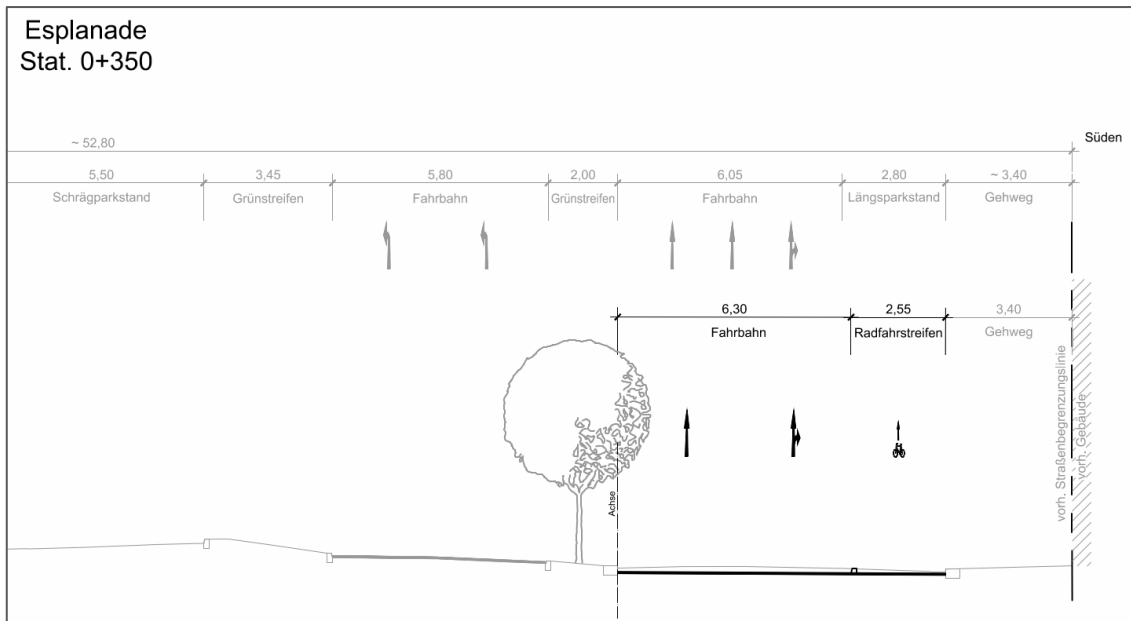


Bild 05: Strichquerschnitt Esplanade Stat. 0+350, südliche Richtungsfahrbahn

Esplanade, Fahrtrichtung West

In westlicher Fahrtrichtung ergeben sich am Knoten Neuer Jungfernstieg keine Änderungen für den Kfz-Verkehr. Vor Hausnummer 39 verschwenkt die Fahrbahn Richtung Süden. Darüber hinaus entfällt in diesem Bereich ein Fahrstreifen zugunsten der bestehenden und zu erhaltenden nördlichen Baumreihe. Am Knoten Stephansplatz bleiben wie im Bestand 2 Fahrstreifen Richtung Gorch-Fock-Wall und ein Rechtsabbiegestreifen mit rd. 30 m Länge erhalten. Der Linksabbiegefahrstreifen von Osten am Stephansplatz entfällt und wird durch den neu zu erstellenden Linksabbiegefahrstreifen an der Jungiusstraße mit Öffnung der Jungiusstraße / Caffamacherreihe bis zum Valentinskamp ersetzt. Der Wegfall der Linksabbiegemöglichkeit von Osten erlaubt es, im Knotenpunkt Stephansplatz die Freigabezeiten anders zu verteilen.

Die Nebenfahrbahn zwischen den Baumalleen bleibt wie im Bestand einschließlich der Längs- und Schrägparkstände erhalten. Die Ausfahrt aus der Nebenfahrbahn ist zukünftig aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbehinderungen durch Bestandsbäume) nur in Fahrtrichtung Osten zugelassen. Über die Nebenfahrbahn besteht derzeit die Möglichkeit, von Osten kommend eine Kehrfahrt zu machen, um die Anlieger auf der Südseite zu erreichen. Dies ist insbesondere für den Taxibetrieb zum Hotel / zu den Gaststätten vorteilhaft und wird zur Entlastung des Knotens Stephansplatz beibehalten.

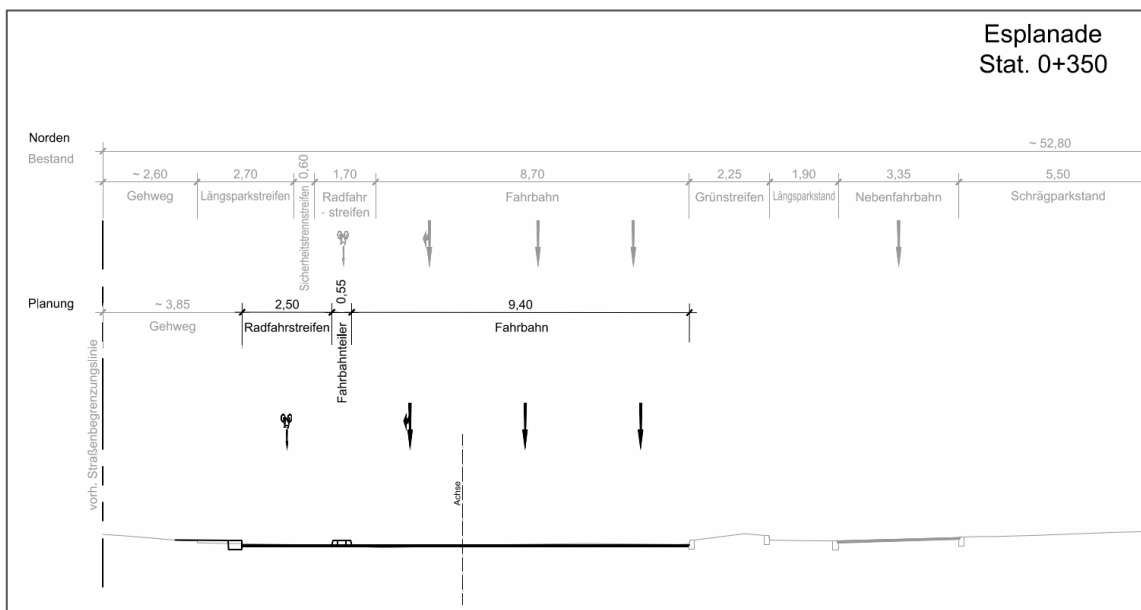


Bild 06: Strichquerschnitt Esplanade Stat. 0+350 (Süd), nördliche Richtungsfahrbahn

Dammtordamm

Beobachtungen ergaben, dass die rechten Fahrstreifen sowohl im Dammtordamm als auch in der Dammtorstraße in beiden Fahrtrichtungen stark ausgelastet und der Rechtsabbieger durch Fußgänger behindert sind, so dass auf diesen Fahrstreifen kaum Geradeausverkehr stattfinden kann. Die Fahrstreifenaufteilung wird daher angepasst und ein eigenständiger Rechtsabbiegefahrstreifen

eingerrichtet. Der Radverkehr wird auf einem geschützten RFS am rechten Fahrbahnrand geföhrt.

Der Linksabbieger wird auf 1 Fahrstreifen reduziert und links vom Fahrbahnweiler geföhrt.

Vor dem Knoten entwickelt sich der Bussonderfahrstreifen aus dem linken Fahrstreifen und läuft mit dem linksabbiegenden Verkehr jeweils mit 3,25 m Breite Richtung Süden.

Die Zu-/ Ausfahrt der östlich gelegenen Tiefgarage der Spielbank liegt weiterhin südlich der Baumreihe und mündet noch im Bereich des Radfahrstreifens in den Dammtordamm.

Die bauliche Mitteltrennung bleibt aus Sicherheitsgründen zwingend erhalten.

Für die Fußgänger bleibt derzeit die vorhandene Dag-Hammarskjöld-Brücke über den Dammtordamm als Abkürzung zur Verteilung der Fußgängerströme außerhalb vom Stephansplatz erhalten.

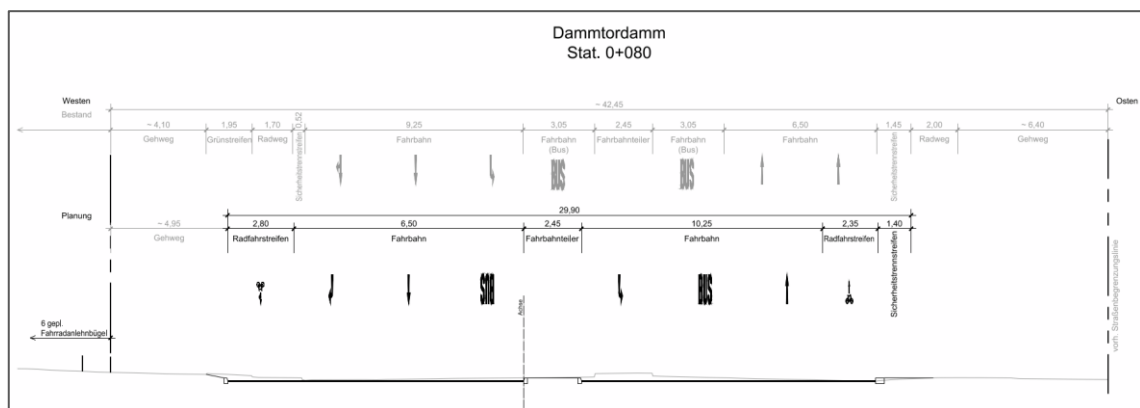


Bild 07: Strichquerschnitt Dammtordamm Stat. 0+080

Dammtorstraße

Gemäß 1. Verschickung sollte der untermaßige RFS in Mittellage zwischen untermaßigen Fahrstreifen geföhrt werden (ca. 7,9 m vorh. Fahrbahnbreite). Dies föhrt zu einer erheblichen Geföhrdung der Radfahrer durch die untermaßigen Kfz- und Radfahrstreifen mit deutlich zu geringen Abständen zu den Kfz.

Um Radfahr- und Fahrstreifen mit Regelbreiten herzustellen, wären mind. 8,75 m Fahrbahnbreite erforderlich. Das wäre nur unter Inanspruchnahme des (schon jetzt schmalen) östlichen Seitenraumes mit Entfall der Bäume möglich. Auf Grund des hoch frequentierten Seitenraumes wird diese Option nicht weiterverfolgt. Unter den vorgenannten Randbedingungen ist für den Radfahrer daher eine höhere Verkehrssicherheit gegeben, wenn die vorhandene Fahrstreifenaufteilung beibehalten und der Radverkehr rechts am Fahrbahnrand geföhrt wird.

Auf der Westseite Dammtorstraße wird die bislang 2-streifige Fahrbahn Richtung Süden durch den Umbau nur noch einstreifig ausgeföhrt. Für den Lieferverkehr bleibt die Lieferzone vor Hausnr. 3 erhalten. An der FLSA an der südlichen Aus-

baugrenze im Bereich Dammtorwall weitet sich die Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen auf, auf denen sich auch die Einbieger aus dem Dammtorwall sammeln. Nach Hinweis der Hochbahn wird für Umleitungsverkehre bei Sperrungen im Bereich Gänsemarkt eine Linksabbiegemöglichkeit von Westen (Gorch-Fock-Wall) nach Norden in den Dammtordamm eingerichtet. Direkt innerhalb des Knotenpunktes sind nur begrenzte Aufstellbereiche vorhanden. Es wird jedoch auf der Südseite eine ausreichende Aufstellfläche quer zur Dammtorstraße geschaffen. Die Abwicklung der Leistungsfähigkeit ist im Zuge der separaten signaltechnischen Planung zu berücksichtigen.

Knotenpunkt Stephansplatz:

Der Wegfall der Linksabbiegemöglichkeit Esplanade->Dammtorstraße erlaubt es, im Knotenpunkt Stephansplatz die Grünzeiten anders zu verteilen. Einzelheiten sind in der separaten signaltechnischen Planung enthalten.

3.5 Radverkehr

Für den Radverkehr wird bei allen neu angelegten Radfahrstreifen (RFS) mindestens die Regelbreite gemäß ReStra mit 2,25 m vorgesehen.

In der Esplanade und im Dammtordamm (Westseite) wird der RFS zusätzlich durch bauliche Fahrbahnteiler mit 0,55 m Breite vom Kfz-Verkehr getrennt. Um den RFS in der südlichen Richtungsfahrbahn der Esplanade für querende Lieferfahrzeuge und Busse kenntlich zu machen, wird der RFS auf gesamter Länge rot eingefärbt.

Der RFS wird im gesamten Planungsgebiet rechts am Fahrbahnrand angeordnet. Am Knoten Stephansplatz sind Aufstelltaschen mit separatem Signalgeber zum indirekten Linksabbiegen vorgesehen. Ein direktes Linksabbiegen ist in dem komplexen Knoten mit mehreren Bussonderfahrstreifen aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Im Bereich der beiden Haltestellen im Gorch-Fock-Wall wird der Radfahrer durch die Haltestellen geführt. Für die Anlage von separaten RFS steht keine ausreichende Querschnittsbreite im Seitenraum zur Verfügung. Auf Grund der geringen Frequentierung der Haltestellen ist die dargestellte Verkehrsführung gemäß ReStra/ RASSt bzw. EAÖ zweckmäßig und geeignet.

Der vorhandene RFS in der Esplanade Nordseite wird ausgebaut und erhält einen Sicherheitstrennstreifen zum Längsparkstand. Erstmals erhält auch der RFS in der Dammtorstraße (Westseite) einen Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparkständen.

Um den Baumbestand in der Dammtorstraße (Ostseite) zu erhalten, wird der Radverkehr auf einem Radweg mit 2,25 m Breite geführt. Im Bereich des Kinos ist dieser angeordnet.

3.6 Fußgängerverkehr

Die vorhandenen Gehwege bleiben mit den vorhandenen Breiten grundsätzlich erhalten.

Im Knotenbereich rücken die Furten durch die kompaktere Fahrstreifenaufteilung näher zusammen, so dass kürzere Strecken zum Queren der Fahrbahn erforderlich sind. Grundsätzlich werden progressive Signalsierungen vorgesehen, wobei dies in Nord-Süd-Richtung durch die überbreite grüne Mittelinsel für diese Wegebeziehung nicht umgesetzt werden kann.

Durch die kompaktere Knotengestaltung wird der südliche Seitenraum zwischen Dammtorstraße und Colonnaden deutlich um rd. 2,1 m breiter. Die zusätzliche Fläche kommt insbesondere dem beengten Kurvenbereich Esplanade/Dammtorstraße zugute und entzerrt den derzeit knapp bemessenen Begegnungsbereich vor dem Zugang zur U-Bahn. Die Erreichbarkeit der Colonnaden ist weiterhin über die aufgeweitete Furt möglich.

Im südöstlichen Knotenbereich wird die Fahrbahn durch Schutzzäune abgegrenzt, um ungeordnetes Queren der Fußgänger zur Südseite (registrierte Unfälle) zu vermeiden. Fußgänger sollen die LSA-Furten nutzen.

3.7 ÖPNV

Die Haltestelle „U Stephansplatz“ (westlich Knoten Stephansplatz) wird weiterhin von der Stadtbus-Linie 112 sowie von der Schnellbus-Linie 36 angefahren. Es werden Standard- und Gelenkbusse eingesetzt. Die Busaufstelllänge wird jeweils für einen 18,75 m Gelenkbus verlängert. Die Lage der Haltestellen wird angepasst und der neue Radfahrstreifen verläuft zukünftig durch die Haltestelle. Für die Fahrtrichtung Osten wird der FGU an die Flurstückgrenze versetzt, so dass die erforderliche Durchgangsbreite für Rollstuhlfahrer zwischen Bordkante und Fahrgastunterstand mindestens 1,50 m beträgt.

Es ist kein dynamischer Fahrgastinformations-Anzeiger (DFI) geplant.

Im Bedarfsfall für linksabbiegende Busse vom Gorch-Fock-Wall in den Dammtordamm ist ein größerer Aufstellbereich mit Rückbau der Inselköpfe berücksichtigt.

3.8 Stadtrundfahrt

Die Haltestelle bleibt unverändert erhalten.

3.9 Barrierefreiheit

Die Fußgängerquerungen erhalten Bodenindikatoren gemäß ReStra mit 6 cm Tastkante beim Richtungsfeld und 0 cm beim Sperrfeld.

Die Bushaltestellen werden mit Sonderborden und einem Kantenvorstand von

16 cm bzw. 18 cm ausgestattet, so dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sicher und bequem ein- und aussteigen können. Die Haltepunkte werden mit Einstiegsfeldern ausgestattet.

Die Fußgänger werden mittels Auffindestreifen zur Furt und zu den Haltepunkten geleitet.

Die geplanten Fahrradanhänger werden mit Noppenpflaster vom Gehweg abgegrenzt.

3.10 Ruhender Verkehr

Für die erstmalige Einrichtung eines Radfahrstreifens mit Erhalt des Baumbestandes entfallen auf der Südseite der Esplanade alle Parkstände. Die vorhandene Lieferzone wird deutlich verlängert, so dass ein etwaiges Halten des Lieferverkehrs auf der Fahrbahn oder auf dem Radfahrstreifen ausgeschlossen wird.

Auf der Nordseite werden die überbreiten Längsparkstände zurückgebaut. Die freiwerdenden Verkehrsflächen werden dem Radfahrstreifen und dem Sicherheitstrennstreifen zugeschlagen. Weiterhin wird eine Lieferzone eingerichtet.

Entlang der Mittelfahrbahn bleiben rechtsseitig ein ca. 160 m langer Längsparkstreifen und linksseitig ein untergliederter Schrägparkstreifen erhalten. Zugunsten der Barrierefreiheit und der Einrichtung einer E-Ladestation werden einige Parkstände neu beschildert und neu geordnet.

Die Parkscheinautomaten Nr. 352 und 681 werden zurückgebaut. Der Parkscheinautomat 694 im Gorch-Fock-Wall ist zu versetzen.

Tabelle 6: Übersicht Parkstandbilanz

	vorhandene Parkstände baulich hergestellt	Geplante Parkstände	Parkstandbilanz
Esplanade, Nordseite	16	0	-16
Esplanade, Mittelstreifen	77	74	-3
Esplanade, Südseite	15	0	-15
Gorch-Fock-Wall, Nordseite	3	0	-3
Gorch-Fock-Wall, Südseite	5	0	-5
Dammtordamm	0	0	0
Dammtorstraße	4	4	0
Summe	120	78	-42

Ersatz für die entfallenen Parkstände besteht in den umliegenden Parkhäusern und der guten ÖPNV-Anbindung. Alle Parkstände werden weiterhin bewirtschaftet.

Die vorhandene Parkhaus-Wegweisung östlich des Spielbankgebäudes zum Bereich Jungfernstieg muss entsprechend dem Abbiegeverbot am Stephansplatz

umgebaut werden.

Die heutige Ladezone auf der Südseite zwischen Colonnaden und dem Hotel wird in westlicher Richtung erweitert. Eine weitere Ladezone wird auf der Nordseite eingerichtet.

Von den vorhandenen Fahrradbügeln werden bedingt durch die Baumaßnahme 11 Stück umgesetzt. Insgesamt stehen nach dem Umbau 56 Stück und damit fast doppelt so viele Fahrradbügel gegenüber dem Bestand zur Verfügung.

3.11 Bautechnische Einzelheiten

Die Befestigung der Flächen sowie die Wahl der Randeinfassungen erfolgt grundsätzlich nach den geltenden Richtlinien (ReStra bzw. RStO) und wird im Zuge der Aufstellung der AU Bau endgültig abgestimmt.

Im Bereich Colonnaden / Dammtorstraße / öffentlicher Vorplatz Spielbank / Privatfläche Spielbank bestehen Sonderbauweisen in den Nebenflächen (u.a. Natursteinkleinpflaster). Das Material zum Umbau wird in diesen Bereichen mit dem Bezirk abgestimmt. Ob weitere Flächen (z.B. südliche Nebenflächen) in Sondermaterial gestaltet werden, wird im Zuge der weiteren Planung abgestimmt.

Der Einbau besonderer Baumaterialien (z.B. Geotextil) ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht geplant.

3.12 Lichtsignalanlagen

Die vorhandene Lichtsignalanlage K-LSA 118 Stephansplatz wird im Zuge der o.g. Planung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Busbeschleunigung optimiert. Hierzu wird eine separate signaltechnische Planung aufgestellt und zur Anordnung an VD52 übergeben.

3.13 Öffentliche Beleuchtung

Durch die Maßnahme sind vier vorhandene ÖB-Standorte im Dammtordamm und zwei Standorte im Knoten Stephansplatz anzupassen. Weiterhin sind im Gorch-Fock-Wall zwei Beleuchtungsmaste der Seilverspannung zu versetzen. In der Esplanade bleibt die Seilverspannung vollständig erhalten. Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA) ist im weiteren Verfahren eingebunden.

3.14 Straßenbegleitgrün

Die vorhandenen und zum Teil großkronigen Bäume in den linienhaften Biotopen bleiben einschließlich des Bordverlaufes fast vollständig erhalten. Lediglich im Bereich westliche Esplanade wird zur Einrichtung des Radfahrstreifens ein Versatz des Bordverlaufes notwendig, so dass 3 Bäume durch Neupflanzungen zu ersetzen sind. Auf der Nordseite im Gorch-Fock-Wall entfallen 2 kleinkronige Bäume durch den Versatz und Ausbau der Bushaltestelle.

Insgesamt sind 11 Neupflanzungen vorgesehen, deren Standort mit der Abteilung Stadtgrün und unter Berücksichtigung des umfangreichen Leitungsbestandes abgestimmt wird.

Tabelle 7: Übersicht Straßenbaumbilanz

	Baum- bestand	Baum- fällungen	Neupflan- zungen	Baum- bilanz
Gorch-Fock-Wall	8	-2	+3	+1
Dammtordamm	5	0	0	+-0
Esplanade	124	-3	+8	+5
Dammtorstraße	13	0	0	+-0
Summe	150	-5	+11	+6

3.15 Entwässerung

Die Trummen sowie deren Anschlussleitungen im beplanten Straßenzug werden soweit erforderlich erneuert oder mittels Schlauchliner saniert. Es erfolgt der Anschluss an vorhandene Mischwassersiele. Damit ist die Reinigung des Regenwassers der hochbelasteten Straße gesichert.

Das vorhandene Längsgefälle liegt grundsätzlich in einem unkritischen Bereich. Davon abweichend ist im Bereich der U-Bahntrasse auf Grund der geringen Überdeckung kaum Quergefälle im Fahrbahnbereich vorhanden. Bei der Höhenplanung werden die vorhandenen Höhenversätze zwischen den Fahrbahnen (alte Straßenbahntrasse / Baumstandorte) berücksichtigt.

Durch die Zwangs- und Eingangshöhen im Seitenraum zwischen Dammtorstraße und Colonnaden ist die Entwässerung voraussichtlich über zusätzliche Trummen oder Linienbauwerke sicherzustellen.

3.16 Ausstattung / Wegweisung

Die Markierung / Beschilderung wird nach dem geltenden Regelwerk neu hergestellt.

Die wegweisende Beschilderung für Kfz wurde überarbeitet und mit den Änderungen am Parkleitsystem mit VD und HHVA abgestimmt.

Im Knoten Stephansplatz ist die Verkehrskamera der Hochbahn umzusetzen.

Die vorhandenen Pfosten und Absperrbügel gegen unerlaubtes Parken werden entsprechend umgesetzt bzw. ergänzt.

Im gesamten Planungsbereich befinden sich Fahrradlehnenbügel, die zum Teil umgesetzt und ergänzt werden. Zukünftig stehen 56 Fahrradbügel zur Verfügung.

Die Werbeträger vor dem Treppenaufgang zur U-Bahn, an der Haltestelle am Gorch-Fock-Wall und östlichen Ausbauende der Esplanade sind umzusetzen. Weiterhin ist der Standort der rotierenden Werbesäule östlich des Stephansplatzes anzupassen. Die übrigen Ein- und Aufbauten werden im Zuge der Arbeiten umgesetzt, soweit die veränderte Bordführung oder der umgestaltete Seitenraum

dies erfordern.

3.17 Versorgungsleitungen

Im Plangebiet befinden sich umfangreiche Ver- und Entsorgungsleitungen. Die erforderlichen Leitungsumverlegungen werden vor und während der Straßenbaumaßnahme vorgenommen. Der Umfang der Leitungsumverlegungen wird im Rahmen einer Leitungsbesprechung abgestimmt.

3.18 Asphalt- und Baugrunduntersuchung

Gemäß den Ergebnissen aus der Asphalt- und Baugrunduntersuchung vom 25.06.2014 (Untersuchungsbericht Nr. 6372/14, asphalt-labor) wurden in der Esplanade im Fahrbahnbereich 7 Bohrkerne (BK) entnommen und hinsichtlich asphalttechnologischer Eigenschaften untersucht.

Demnach weist der Asphaltaufbau in der nördlichen Nebenfahrbahn (Parkstreifen) eine Deckschicht aus zweilagiger Asphalttragschicht mit einer Gesamtdicke zwischen 8 cm und 23 cm auf (BK I und II). In der südlichen Richtungsfahrbahn Osten wurden mehrlagige Asphalttrag-, Asphaltbinder- und Asphaltdeckschichten mit 24 bis 43 cm dicke erbohrt. Im Bereich BK IV wurde darüber hinaus eine Verfestigung mit Zement festgestellt. Sämtliche erbohrten Asphalttschichten sind als pechfrei einzustufen und mit Ausnahme der offenporigen Asphalttragschicht schadensfrei. Unterlagert werden die Asphalttschichten überwiegend mit Sand-Schluff-Gemischen. Die ungebundenen Schichten wurden allerdings nicht hinsichtlich deren Umweltverträglichkeit untersucht.

In einer weiteren Bohrkernuntersuchung vom 29.03.2016 (Untersuchungsbericht Nr. 6372/17, asphalt-labor) wurde die nördliche Richtungsfahrbahn Esplanade untersucht. Gemäß BK 20 wurden 10 cm pechfreie Asphalttschichten auf 25 cm Beton erbohrt.

Mit Untersuchungsdatum 22.05.2017 wurden in der Nebenfahrbahn weitere Bohrkerne entnommen (Untersuchungsbericht 1/2493/2017, HNL). Demnach sind die Sand-Gemische im Fahrbahnbereich nicht frostempfindlich, aber der LAGA Einbauklasse >Z2 zuzuordnen. Die übrigen ungebundenen Schichten im Bereich der Parkstände sind den LAGA-Einbauklassen Z0, Z1 und Z2 zuzuordnen.

Der Fahrbahnaufbau in der Straße Dammtordamm wurde am 26.08.2019 anhand von 7 Bohrkernen untersucht. Demnach wurden überwiegend pechfreie Asphaltdeck-, -binder- und -tragschichten mit ca. 25 cm auf einer hydraulisch gebundenen Tragschicht (ca. 16 cm) festgestellt. Nördliche der Fußgängerbrücke bis zur nördlichen Ausbaugrenze wurden davon abweichend ca. 5 cm bis 7 cm dicken Asphaltdeck- und -tragschicht auf Natursteingroßpflaster bzw. nur Natursteingroßpflaster (ca. 18 cm) vorgefunden. Die Natursteinpflaster werden mit F1 Sanden bzw. Sand-Kies-Gemischen unterlagert.

Im Zuge der weiteren Planung werden weitere Asphaltuntersuchungen im Bereich Knoten Stephansplatz sowie in der angrenzenden Straßen Gorch-Fock-Wall durchgeführt. Die Vollausbaubereiche werden anhand des Fahrbahnzustandes, des vorhandenen Gesamtaufbaus und der örtlichen Höhenverhältnisse festgelegt.

3.19 Grundwasser

Im Gleichenplan der höchsten Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2008 (www.geoportal-hamburg.de) ist im Bereich der Maßnahme ein Wasserstand von ca. 3 mNN (Esplanade) bis 4 mNN (Bereich Gorch-Fock-Wall Ost) ausgewiesen.

Unter Berücksichtigung der Geländehöhen von ca. 8 mNN im Bereich Stephansplatz und ca. 5 mNN im Bereich Esplanade (Ost) ist ca. 2 m bis 4 m unter GOK mit Grundwasser zu rechnen.

Auswirkungen auf das Grundwasser durch die Straßenbaumaßnahme sind nicht zu erwarten.

3.20 Ersatzbaustoffe

Gemäß dem „Merkblatt zur Ermittlung des höchsten zu erwartenden Grundwasserstandes beim Einsatz von Ersatzbaustoffen in Hamburg“ ist das Planungsgebiet als „Fläche mit Prüfungsbedarf“ ausgewiesen.

Aus dem Bohrarchiv (www.geoportal-hamburg.de) ist ersichtlich, dass im Bereich Stephansplatz und westliche Esplanade undurchlässiger Geschiebelehm (Pleistozän) oberflächennah ansteht. Der erbohrte gespannte Grundwasserspiegel liegt bei ca. -6 mNN bis -10 mNN. Gemäß dem Merkblatt ist die Ermittlung des höchsten zu erwartenden Grundwasserstands bei diesen anstehenden Böden nicht relevant und der Einbau von Ersatzbaustoffen zulässig.

Für die östliche Esplanade ist im Gleichenplan der höchsten Grundwasserstände des hydrologischen Jahres 2008 (www.geoportal-hamburg.de) ein Grundwasserstand von ca. 2,5 mNN ausgewiesen, so dass sich der „höchste zu erwartender Grundwasserstand“ zu 2,5 mNN plus 1,5 m (Sicherheitszuschlag) = 4,0 mNN ergibt. Unter Berücksichtigung einer vorhandenen Geländehöhe von ca. 5,0 mNN und der daraus resultierenden Schüttkörperbasis bei 4,3 mNN im Bereich Esplanade/ Neuer Jungfernstieg Süd ist der gemäß LAGA M20 geforderte Mindestabstand von 1,0 bis 2,0 m zwischen Schüttkörperbasis und dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand nicht eingehalten. Der Einbau von Ersatzbaustoffen ist in diesem Bereich somit nicht zulässig.

3.21 Kampfmittel

Ein Antrag auf Prüfung des Kampfmittelbelastungskatasters befindet sich in Bearbeitung bei der GEKV Hamburg. Das Ergebnis wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

3.22 Anliegerbetroffenheit

Sämtliche Überfahrten zu den Anliegern im Dammtordamm und der Esplanade bleiben erhalten und werden an den neuen Bordverlauf angepasst.

Die Ausweitung der Lieferzonen in der Esplanade auf der Nord- und Südseite haben positive Auswirkungen für die örtliche Versorgung.

Durch die Umgestaltung der nördlichen Richtungsfahrbahn entstehen unzureichende Sichtbeziehungen für die Ausfahrt aus der Nebenfahrbahn in westliche Richtung. Zukünftig kann daher ausschließlich Richtung Osten ausgefahren werden.

Weiterhin ergeben sich folgende Auswirkungen während der Bauzeit:

- temporäre Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes in der Innenstadt durch Sperrungen und Umleitungsführungen während der Bauzeit
- ggf. Umrüstung von Signalanlagen im Umfeld für Bauzustände
- temporäre Verlegung von Buslinien und -haltestellen
- Erfordernis von Park-/Halteverboten im Bereich von Umleitungsstrecken
- erschwerte Erreichbarkeit der Grundstücke für die Anlieger durch das Baufeld
- erschwerte Anlieferbedingungen zu den anliegenden Gewerbetreibenden (ggf. Zulieferzonen erforderlich). Es wird stets angestrebt, die Einschränkungen auf die Anlieger zu minimieren.
- Lärm- und Staubbelästigung während der Arbeiten

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Im Planungsbereich gilt für die anliegenden Flächen folgendes Planungsrecht:

Tabelle 8: Übersicht Bebauungspläne

Bebauungsplan	festgestellt am	Bemerkung
Neustadt 40	24.10.2017	Finnlandhaus Nr. 41 und Neubau Nr. 40
Neustadt 5	10.09.1962	Esplanade Nordseite mit Abbruch der Spielbank
Neustadt 12	16.06.1964	Esplanade Südseite mit Hochstraße
BS-Plan Innenstadt	14.01.1955	Südseite Gorch Fock Wall / SO-Seite Stephansplatz
St. Pauli 19- Neustadt 20 – Rotherbaum 17	30.11.1969	Planten un Blomen

Die Maßnahme findet innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien und

innerhalb des Straßengrundstückes statt. Im Bereich der Spielbank gehen private und öffentliche Flächen in Sondermaterial ineinander über. Grunderwerb ist dort nicht erforderlich.

Ein Trinkwasserschutzgebiet liegt nicht im überplanten oder angrenzenden Bereich. Die Maßnahme liegt außerhalb von Landschafts- oder Naturschutzgebieten.

Angrenzend an die überplanten Straßenverkehrsfläche in der Esplanade und im Gorch-Fock-Wall liegen mehrere Baudenkmäler. Vor dem Eingang zu Pflanzen un Blumen ist ein geschütztes Denkmalobjekt vorhanden. Pflanzen un Blumen sowie der Gustav-Mahler-Park (Bereich Hans-Grahl-Weg) sind Gartendenkmäler und mit einem Teil des Dammtordamm als Ensemble geschützt.

5 Umweltbelange

5.1 Umweltverträglichkeit

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach § 13a HWG ist nicht erforderlich, da für diese Baumaßnahme die Kriterien für die Notwendigkeit einer UVP nicht erfüllt sind.

5.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Aufgrund der Baumaßnahme sind keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen erforderlich. Die entfallenden Bäume werden durch Neupflanzungen im Planungsgebiet kompensiert.

5.3 Auswirkungen aus Immissionen

Es wird vor der Umsetzung der Maßnahme geprüft, ob eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt.

Nach derzeitigem Planstand werden zwar Fahrstreifen verlegt, jedoch nicht wesentlich in Richtung Fassade bzw. Flurstückgrenze versetzt. Einige Fahrstreifen werden im Querschnitt reduziert, wodurch eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit erreicht wird. Es werden keine baulichen Maßnahmen vorgesehen oder Beschilderungen vorgenommen, die zu einer Erhöhung der Geschwindigkeit führen. Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs entfallen Parkstände, so dass Ein- und Ausparkvorgänge reduziert werden. Weiterhin werden keine Bushaltestellen verlegt oder neu gebaut.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

Grunderwerb muss nicht getätigt werden. Die Baumaßnahme wird innerhalb der

bestehenden Straßenbegrenzungslinien bzw. auf öffentlichen Flurstücken durchgeführt.

6.2 Wirtschaftlichkeit

Bei der Umsetzung der Maßnahme sollen grundsätzlich Standardbauweisen zur Ausführung kommen. Der Anschluss an Sonderbauweisen (Colonnaden / Spielbank / Dammtorstraße) wird mit M/MR im Zuge der weiteren Planung abgestimmt.

Es wird vorgesehen, die vorhandenen unteren Tragschichten bei ausreichender Frostsicherheit zu belassen.

Ausgebaute Natursteinborde (insb. Hamburger Kante) werden nach Möglichkeit wiederverwendet.

An den Haltestellen ist der Einbau von Sonderborden mit mindestens 16 cm Höhe geplant. Dies ermöglicht ein verschleißarmes Anfahren des Haltestellenbordes mit den Reifen des Fahrzeuges. Hierdurch können die Spaltbreiten und Spalthöhen zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugfußboden deutlich reduziert werden. Dies wirkt sich verkürzend auf die Fahrgastwechselzeiten aus.

Die Planung wurde gemäß den geltenden Vorschriften und Regelwerken der FHH (ReStra u.a.) aufgestellt. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wurde bei allen Entscheidungen angemessen beachtet.

6.3 Bedarfs- und Realisierungsträger

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Auftraggeber ist die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Die Planung und Bauausführung der beschriebenen Planungs- und Bauleistungen erfolgt durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) als Realisierungsträger.

6.4 Kosten und Finanzierung

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7 der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Aufgabenbereich 269 -Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel stehen im Investitionsprogramm - öffentliche Straßeninfrastruktur in der Produktgruppe 269.02 zur Verfügung.

Konsumtive Mittel stehen auf dem Ortsprodukt: 1-269. 02.01.004.001 -214 Durchführung investiver Baumaßnahmen Stadtstraßen zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 Stadtstraßen, Arbeitsparket Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen.

Die Baukosten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung ermittelt.

Sämtliche überplante Straßen bleiben weiterhin Hauptverkehrsstraßen und damit im Anlagevermögen und Anlagenmanagement des LSBG.

6.5 Baudurchführung

Die Realisierung der Baumaßnahme ist für den Zeitraum vom I. bis IV. Quartal 2021 vorgesehen.

Vor Baubeginn sollen soweit erforderlich Leitungstrassen umgelegt und/oder erneuert werden. Weiterhin ist der Umbau des Knotens Jungiusstraße und die Öffnung der Straße für den MIV bis zum Valentinskamp vor Beginn aller größeren Arbeiten fertigzustellen.

Genauere Termine werden in einer Verkehrsbesprechung abgestimmt.

6.6 Vorstellung der Maßnahme

Die Esplanade und vor allem auch die angrenzenden Colonnaden zeichnen sich durch eine hohe Dichte von Gewerbe aus. Deshalb wurde der Planungsstand vom LSBG auf einer speziellen Veranstaltung für Gewerbetreibende am 21. November 2019 präsentiert und zur Diskussion gestellt.

Im Rahmen des Planungsprozesses werden alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.