

Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH)

Teilbaumaßnahme: Erhaltungsmanagement EMS-HH Ausbau PSP 13343 Jungiusstraße/Caffamacherreihe (von Gorch-Fock-Wall bis Valentinskamp)

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

Zur Schlussverschickung

Inhalt

1 Anlass der Planung	2
2 Vorhandener Zustand	3
2.1 Allgemeines.....	3
2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz.....	3
2.1.2 Verkehrsbelastung.....	3
2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	3
2.2 Verkehrssituation	3
2.2.1 Aufteilung und Abmessung der Fahrbahn	3
2.2.2 Fußgänger- und Radverkehr.....	3
2.2.3 Ruhender Verkehr	4
2.2.4 Entwässerung.....	4
2.2.5 Asphaltuntersuchung	4
2.2.6 Ver- und Entsorgungsleitungen	4
2.2.7 Öffentliche Beleuchtung.....	4
2.2.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	4
2.2.9 Straßenbegleitgrün	4
3 Geplanter Zustand	5
3.1 Planungsansatz.....	5
3.1.1 Variantenuntersuchung.....	5
3.2.1 Wesentliche Änderungen gegenüber der 1. Verschickung	5
3.2 Verkehrssituation	5
3.2.1 Zukünftige Verkehrsbelastung.....	5
3.2.2 Anliegerbetroffenheit	6
3.2.3 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts	7
3.2.4 Fußgänger- und Radverkehr.....	7

3.2.5 Ruhender Verkehr	8
3.2.6 Straßenbegleitgrün und Grünstreifen	8
3.2.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	8
3.2.8 ÖPNV.....	8
3.2.9 Gradiente und Höhenanpassung	9
3.2.10 Barrierefreiheit.....	9
3.2.11 Oberflächenentwässerung	9
3.2.12 Öffentliche Beleuchtung	9
3.2.13 Stadtreinigung	9
3.2.14 Ver.- und Entsorgungsleitungen.....	9
3.2.15 Lärmschutz	9
3.2.16 Umweltverträglichkeit.....	10
3.2.17 Kampfmittelfreiheit.....	10
3.2.18 Ausstattung / Beschilderung / Markierung.....	10
4 Planungsrechtliche Grundlagen	10
5 Umsetzung der Planung.....	10
5.1 Kosten und Finanzierung.....	10
5.2 Entwurfs- und Baudienststelle.....	11
5.3 Terminierung der Planung und Bauausführung	11
6 Anlagen	11

1 Anlass der Planung

Die Maßnahme ist Teil des Bauprogramms „Erhaltungsmanagementsystem für Hamburgs Straßen“. Anlass dieser Maßnahme ist das Ermöglichen des Linksabbiegens vom Gorch-Fock-Wall in die Jungiusstraße Fahrtrichtung Süden (also entgegen der Einbahnstraße) bis zum Valentinskamp, da das Linksabbiegen am Stephansplatz in Richtung Gänsemarkt (auch Fahrtrichtung Süden) aufgrund der verkehrstechnischen Überplanung der Esplanade zukünftig entfallen muss um eine ordentliche Radverkehrsanlage in Richtung Westen (Gorch-Folk-Wall) auf der Esplanade einrichten zu können.

Als aktueller Bestand/vorhandener Zustand wird das seit mehreren Monaten markierte „Provisorium“ angenommen. Dieses unterscheidet sich zur langjährigen Verkehrsführung dadurch, dass ein Fahrstreifen (Fahrtrichtung stadtauswärts) entfällt und jetzt als Radfahrstreifen (Fahrtrichtung stadteinwärts) dient (Anlage 2 Lageplan Provisorium).

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der hier zu betrachtende Abschnitt der Jungiusstraße/Caffamacherreihe liegt in der Hamburger Innenstadt im Bereich des Bezirksamtes Hamburg-Mitte und erstreckt sich vom Gorch-Fock-Wall im Norden bis zum Valentinskamp im Süden. Der Abschnitt der Jungiusstraße reicht vom Gorch-Fock-Wall bis zum Dammtorwall. Der Abschnitt der Caffamacherreihe reicht von Dammtordamm bis Valentinskamp.

Der Straßenzug ist eine Einbahnstraße (für KFZ) und hat eine Erschließungsfunktion der umliegenden Gebäude/Straßen und die Aufgabe den Verkehr aus der Innenstadt abzuführen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Länge des zu betrachtenden Abschnittes beträgt ca. 200m.

Siehe beigefügten Plan (Anlage 1a Lage- und Übersichtsplan).

2.1.2 Verkehrsbelastung

Aufgrund der Einbahnstraßenregelung ist die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Caffamacherreihe/Valentinskamp (Zählstelle 6278 vom 18.09.2012) nur in Richtung Norden bekannt. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beträgt annähernd 6700 KFZ/24h. Die Spitzenstunde ist nachmittags/abends (Verkehr aus der Innenstadt abführen) in der Zeit von 17:45 Uhr bis 18:45 Uhr mit 615 KFZ/Stunde. Die signalisierten Knotenpunkte Gorch-Fock-Wall/Jungiusstraße und Caffamacherreihe/Valentinskamp sind ausreichend leistungsfähig. Auch weil keine Busse durch den Straßenabschnitt fahren ist der SV-Anteil sehr gering (Anlage 2a und 2b Verkehrszählung). In beide Richtungen ist augenscheinlich sehr viel Radverkehr unterwegs.

2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

An beiden Seiten der Jungiusstraße/Caffamacherreihe befindet sich eine klassische Innenstadt Bebauung mit Gewerbe-, Büro -und Kulturbetrieben, während Wohnnutzung nur im Ausnahmefall zu finden ist. Ebenfalls befinden sich in der näheren Umgebung des Planungsabschnitts mehrere Hotels.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufteilung und Abmessung der Fahrbahn

Die Jungiusstraße/Caffamacherreihe besitzt eine Fahrbahn mit zwei Kfz-Fahrbahnen (je 3,25 m) in nördlicher Richtung und einen prov. Radfahrbahnstreifen (auch 3,25 m) in südlicher Richtung, entgegen der Einbahnstraße. Zum Knoten Jungiusstraße/Gorch-Fock-Wall hin weitet sich der Fahrbahnstreifen auf drei Fahrspuren in nördliche Richtung (inc. der Abbiegespuren) auf.

2.2.2 Fußgänger- und Radverkehr

Es befinden sich auf beiden Seiten ausreichend breite, mit Betonplatten befestigte Gehwege. Die Breite variiert dabei im Laufe der Straße. Eine Barrierefreiheit ist nicht gegeben. Am südl. Ende der Caffamacherreihe befinden sich die Eingänge zur U-Bahn Station.

Durch den Straßenabschnitt verläuft keine Veloroute. Der Radverkehr findet in südlicher Richtung auf dem prov. Radfahrstreifen (Provisorium) und in nördlicher Richtung im Mischverkehr (hauptsächlich auf der rechten Fahrspur statt).

2.2.3 Ruhender Verkehr

Ein Längsparken ist für 24 KFZ in der Jungiusstraße (westl. Seite) und in der Caffamacherreihe (beidseitig) in 2,0 m bis 2,5m breiten, bewirtschafteten Parkbuchten möglich.

2.2.4 Entwässerung

Die Entwässerung der Jungiusstraße/Caffamacherreihe erfolgt durch Trummen in ein Mischwassersiel. Das Wasser wird nicht gereinigt.

2.2.5 Asphaltuntersuchung

Asphaltuntersuchungen sind durchgeführt worden. Eine Sanierung der Straße durch das Erneuern der Deckschicht ist ausreichend. Allerdings kann durch das Versetzen der Bordsteine in den Einmündungsbereichen auch eine punktuelle Sanierung mit einer zusätzlichen Binderschicht möglich werden.

2.2.6 Ver- und Entsorgungsleitungen

Der Leitungsstand wurde bei den Leitungsunternehmen abgefragt. Danach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen sowie Schmutz- und Regenwassersiele (Anlage 5 Leitungstrassenplan).

2.2.7 Öffentliche Beleuchtung

14 Leuchten stehen in den Nebenflächen und sind an Masten befestigt. Ausnahme bilden die 2 Leuchten über dem Knotenpunkt Jungiusstraße / G.-F.-Wall, die mit Seilen befestigt sind.

2.2.8 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet befinden sich die signalisierten Knotenpunkte Jungiusstraße/Gorch-Fock-Wall und Caffamacherreihe/Valentinskamp. Der Knotenpunkt Jungiusstraße/Dammtorwall ist seit dem Umbau 2018 nicht mehr signalisiert. Auch die Einmündung in die Drehbahn ist unsignalisiert. Die Fahrstreifen sind in den Knotenpunkten wie folgt aufgeteilt:

Auf Höhe der Einmündung Dammtorwall weiten sich die zwei Fahrspuren auf drei Fahrspuren auf: Vor dem Kreuzungsbereich Jungiusstraße/Gorch-Fock-Wall befindet sich dann ein Rechtsabbiegestreifen, ein Geradeausstreifen und ein Geradeaus-/ Linksabbiegestreifen sowie ein Radfahrstreifen in Gegenrichtung.

Von dem Knoten Valentinskamp kann aus jeder Richtung einspurig in die Caffamacherreihe eingefahren werden. Bei dem Knoten Caffamacherreihe/Valentinskamp fehlt „die vierte“, nördliche Fußgängerfuhrts trotz vorhandenen U-Bahnzugang.

2.2.9 Straßenbegleitgrün

Im Planungsabschnitt der Caffamacherreihe befinden sich 14 Bäume im Bestand, die zwischen und neben den Parkbuchten angeordnet sind. Der Kronendurchmesser dieser Bäume beträgt 2,0m bis 8,0m und der Stammdurchmesser 0,10m bis 0,35m. Auf der Ostseite der Caffamacherreihe befinden sich zwei Bäume am südlichen Ende nahe des Knotens Valen-

tinskamp. Diese besitzen einen Kronendurchmesser von 2,0m bis 8,0m und einen Stammdurchmesser von 0,25m bis 0,35m. Die vorhandenen Bäume sind „normale“ Straßenbäume, es wurde kein Baum ausfindig gemacht, der für die Straße eine prägende Bedeutung hat. In dem Abschnitt der Jungiusstraße befinden sich keine Bäume.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

3.1.1 Variantenuntersuchung

Der geringe Abstand zwischen den Straßenbegrenzungslinien begrenzt die Variantenfindung. Deshalb wurde zu Beginn geprüft wie viele Fahrspuren für den stadtauswertigen Verkehr tatsächlich benötigt werden. Auf Höhe Valentinskamp ist der Zufluss aus Richtung Süden einspurig. Von daher ist im weiteren Verlauf der Caffamacherreihe nur eine Fahrspur erforderlich. Ab Dammtorwall muss die Fahrspur auf zwei Fahrspuren (ein Geradeaus- und Linksabbiege Fahrstreifen, ein Rechtsabbiege Fahrstreifen) aufgeweitet werden (Anlage 1a Lage- und Übersichtsplan).

Der für die Fahrtrichtung Nord benötigte Raum für die KFZ-Fahrspuren ermöglicht es ohne das verrücken von Bordsteinen sowohl eine 3,25 m breite Fahrspur in Richtung Süden für den KFZ anzubieten und eine Radverkehrsanlage in eine beliebige Richtung. Für zwei separate Radverkehrsanlagen müssten Bäume gefällt und weitere Parkplätze zurück gebaut werden (siehe Kapitel 3.2.4)

3.2.1 Wesentliche Änderungen gegenüber der 1. Verschickung

In dem Bereich zwischen Dammtorwall und Gorch-Fock-Wall wird in Fahrtrichtung Norden für den Kfz-Verkehr nun eine Aufweitung auf insgesamt zwei Fahrstreifen vorgesehen (ein Rechtsabbiegestreifen, ein kombinierter Geradeaus- und Linksabbiegestreifen), anstatt von insgesamt drei Fahrstreifen (ein Rechtsabbiegestreifen, ein Geradeausfahrstreifen, ein Geradeaus- und Linksabbiegestreifen).

Die Fahrbahnverschwenkung des (neuen) Fahrstreifens in Richtung Süden (Station 0+50,0 bis 0+75,0) wird kürzer und enger ausgeführt, um der Entstehung von gefährlichen Überholvorgängen (Kfz/Rad) vorzubeugen.

Im Knotenpunkt Caffamacherreihe/Valentinskamp wird für den Radverkehr in Fahrtrichtung Süden ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) vorgesehen, statt dem bisherigen Aufstellen im Mischverkehr.

3.2 Verkehrssituation

3.2.1 Zukünftige Verkehrsbelastung

Es gibt keine Anhaltspunkte dass sich die Verkehrsstärke mit Fahrtrichtung Norden nennenswert ändert. Die aktuelle Verkehrsbelastung muss auch zukünftig abgewickelt werden.

Die derzeitige Verkehrsbelastungsspitze der Jungiusstraße ist gem. der Verkehrszählung vom 23.06.2016 (Zählstelle 7031 Jungiusstraße / Gorch-Fock-Wall, siehe Anhang C) in der

Abendspitze, zwischen 18 Uhr und 19 Uhr, mit bis zu 25 Kfz pro Umlauf zu verzeichnen. In der Morgenspitze wurden lediglich 8 Kfz pro Umlauf gezählt.

Aus der Verkehrszählung am 21.11.2006 (Zählstelle 6248 Dammtordamm / Gorch-Fock-Wall, siehe Anhang C) ergibt sich, dass die maximale Verkehrsbelastung des abbiegenden Verkehrs von der Esplanade in die Dammtorstraße mit 5 Kfz pro Umlauf in der Morgenspitze zwischen 8 Uhr und 9 Uhr auftritt. In der Abendspitze sind hier nur 3 Kfz pro Umlauf zu verzeichnen. Diese Verkehre würden zukünftig die Jungiusstraße Fahrtrichtung Süd belasten.

Somit ist festzustellen, dass die maximale Verkehrsbelastung für die neue Fahrtrichtung Süd morgens auftritt, wenn in Gegenrichtung am wenigsten Verkehr fährt. Somit ist ausreichend Freigabezeit vorhanden die Verkehre am Valentinskamp abzuwickeln.

Zusätzlich zu dem Verkehr der zukünftig nicht mehr von der Esplanade in die Dammtorstraße abbiegen kann und durch die Jungiusstraße fahren wird, ist anzunehmen, dass weitere Verkehre die neue Fahrbeziehung für Erschließungszwecke (kein Durchgangsverkehr) nutzen. Erwartet werden Verkehre die derzeit z.B. über den G.-F.-Wall an der Jungiusstraße vorbei fahren und erst am Stephansplatz rechts abbiegen. Und Verkehre die derzeit schon am Johannes-Brahms-Platz abbiegen und über den Dammtorwall zur Jungiusstraße oder Valentinskamp bis Caffamacherreihe fahren. Diese zusätzlichen Verkehre wurden mit 4 KFZ pro Umlauf angenommen.

Erwartet werden somit ca. 9 KFZ pro Umlauf maximal, also 360 Fahrzeuge pro Stunde. Nicht alle werden die Jungiusstraße bis Valentinskamp fahren. Einige Verkehre (z.B. Anlieger) werden schon vor dem Valentinskamp in die Dammtorstraße oder in die Drehbahn abbiegen. Diese Verkehrsbelastung wurde mit 2 KFZ pro Umlauf bzw. 80 Fahrzeugen pro Stunde angesetzt. Somit ist von einer Verkehrsbelastung der Jungiusstraße mit Fahrtrichtung Süden auf Höhe Valentinskamp von 7 KFZ / Umlauf bzw. 280 KFZ / Stunde maximal auszugehen. Diese 7 Fahrzeuge müssen maximal (morgens) an der neu aufzustellenden LSA (für diese Fahrtrichtung) theoretisch abgewickelt werden. Erwähnt wurde schon, dass die maximale Verkehrsbelastung der Jungiusstraße für beide Fahrtrichtungen zu unterschiedlichen Zeiten auftritt. Das ist entscheidend dafür, dass die maximale Anzahl der Linksabbieger, von der Caffamacherreihe in den Valentinskamp, dann stattfindet, wenn am wenigsten Gegenverkehr kommt. Sollte der Fall eintreten, dass diese 7 Kfz mal nicht innerhalb eines Umlaufs abgewickelt werden können, besteht für die Fahrzeuge mit Fahrtrichtung Gänsemarkt zusätzlich die Möglichkeit diesen über die Straßen Drehbahn und Dammtorstraße zu erreichen. Für die Fahrtrichtung J.-B.-Platz könnten Verkehre über die Dammtorstraße ausweichen. Grundsätzlich, aber in der Rechnung unberücksichtigt, kann vielleicht auch davon ausgegangen werden, dass nicht alle derzeitigen Linksabbieger am Stephansplatz zukünftig durch die Jungiusstraße fahren sondern einen ganz anderen Weg nutzen.

3.2.2 Anliegerbetroffenheit

Einige Anlieger vom Dammtorwall/Dammtorstraße/Stephansplatz haben durch den entfallenen Linksabbieger an der Esplanade einen längeren Anfahrtsweg. Anlieger der Dammtorstraße die vorher über die Esplanade gekommen sind müssen nun auf dem G.-F.-Wall bis zum Knotenpunkt Jungiusstraße fahren. Dort ergeben sich zwei Möglichkeiten: Erstens kann dort mittels U-Turn (Prüfung ist erfolgt) zurück über den Gorch-Fock-Wall rechts in die Dammtorstraße eingebogen werden. Zweitens kann links in die Jungiusstraße eingebogen werden und dann über die Straßen Dammtorstr. / Drehbahn abgebogen werden um den

Dammtordamm wieder zu erreichen. Für wenige Anlieger an der Dammtorstraße zwischen Stephansplatz und Dammtordamm entfällt die zweite Möglichkeit. Dabei handelt es sich um Anlieger die keinen übermäßigen Anlieferungsverkehr (und keinen Schwerverkehr) verursachen. Grundsätzlich können durch das Aufheben einer Einbahnstraße für KFZ-Verkehre aber weniger Wege entstehen.

3.2.3 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts

Die Jungiusstraße/Caffamacherreihe wird künftig einen Fahrstreifen mit einer Fahrspur in nördlicher Richtung und einen Fahrstreifen mit einer Fahrspur in südlicher Richtung erhalten. Die Fahrspurbreiten sind mit einer Regelbreite von 3,25m vorgesehen. Die Maße des Querschnitts und einzelner Fahrstreifen lassen sich dem Lageplan entnehmen. Weiteres zur Aufteilung und Abmessung des Querschnitts für den nichtmotorisierten Verkehr in den weiteren Abschnitten.

3.2.4 Fußgänger- und Radverkehr

Die Breite der Gehwege variiert. Die Oberfläche besteht aus Betonplatten. Die Maße der unterschiedlichen Gehwegbreiten können der Planzeichnung entnommen werden. Der Fußgängerverkehr hat in der Variantenfindung keine bedeutende Rolle angenommen. Zum Teil sind die Gehwege kleiner 3,00 m. Grundsätzlich bleiben die Gehwegbreiten wie im Betsand erhalten.

Für die Führung des Radverkehrs wurden mehrere Variante betrachtet.

Variante 1: 2 Radwege. Diese Variante entspricht nicht dem Standard von Radverkehrsanlagen in der Innenstadt und entspricht nicht dem Stand der Technik. Es wurde keine Gründe gesehen warum die Straße Radwege erhalten sollte, zumal es diese dort jetzt auch nicht gibt. Aufgrund der hohen Anzahl an Fußgängern und den Einmündenden Straßen würden klassische Radwege zu Konflikten führen. Auch weil keine Grundinstandsetzung der Straße erforderlich ist, ist eine sinnvolle bauliche Trennung von Radwegen und Fußwegen schwer zu realisieren.

Variante 2: 2 Radfahrstreifen: Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in Richtung Norden sind Schutzstreifen für diese Richtung sehr unkomfortabel. Zum Herstellen von Schutzstreifen für beide Richtungen würden Parkplätze und Bäume entfallen.

Variante 3: 2 Radfahrstreifen: Dafür wäre ein noch größerer Eingriff in die Nebenflächen notwendig. Alle Parkplätze und Bäume würden entfallen. Weil Radfahrer auch in die Nebenstraße bzw. auf Höhe Valentinskamp links abbiegen, müssten sich diese Radfahrer ohnehin die Radfahrstreifen verlassen und sich auf dem KFZ-Streifen mit einordnen.

Variante 4: Mischverkehr: Derzeit wird der Radverkehr in Richtung Norden im Mischverkehr geführt. Eine Führung des Radverkehrs in Richtung Süden im Mischverkehr wurde geprüft (unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung).

Abwägung: Aufgrund der hohen Verkehrsstärke für die Fahrtrichtung Norden ist ein Radfahrstreifen erforderlich. Der Radfahrstreifen wird abschnittsweise durch schmale Fahrbahntrenner (Verkehrinsel) vom motorisierten Verkehr geschützt. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung in Richtung Süden kann der Radverkehr problemlos im Mischverkehr geführt werden. Hinzu kommt, dass der größte Teil des Radverkehrs Richtung Süden aus der Jungi-

usstraße Nord kommt die auch weiterhin als Einbahnstraße für KFZ bleibt. Somit entsteht die Situation, dass die meisten Radfahrer den G.-F.-Wall queren und in die Jungiusstraße einfahren ohne das KFZ zeitgleich eine Freigabe haben. Der Radverkehr fährt also in die Jungiusstraße ohne das andere Autos hinzukommen. Weiterhin spricht für den Mischverkehr in Richtung Süden, dass viele Radfahrer irgendwann Linksabbieger sind und das Linksabbiegen aus dem Mischverkehr bei der prognostizierten Verkehrsstärke am sichersten ist weil kein Handzeichen und kein Schulterblick erforderlich werden.

Fazit Radverkehrsführung: Der Radverkehr in Richtung Norden muss einen eigenen Fahrstreifen erhalten. In Richtung Süden ist der Mischverkehr ausreichend und auch am sichersten.

Der Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Norden ist an der schmalsten Stelle mit dem Regellaß von 2,25m vorgesehen. In dem Bereich zwischen der Einmündung Dammtorwall bis zum Knoten G.-F.-Wall ist der Radfahrstreifen 3,18m breit vorgesehen und soll außerdem rot eingefärbt werden, vor allem auch um den Radfahrstreifen visuell deutlich von einem Kfz-Fahrstreifen zu unterscheiden.

3.2.5 Ruhender Verkehr

Durch die Umbaumaßnahmen werden Parkstände zu Gunsten von Straßengrün und der Verlegung einer StadtRAD-Station umgewidmet. Nach Abschluss stehen künftig 10 KFZ-Parkstände zur Verfügung. Die Parkstände sind in 2,1 m bis 2,5 m breiten, bewirtschafteten Längsparkständen auf der westl. Seite angeordnet.

3.2.6 Straßenbegleitgrün und Grünstreifen

Im Rahmen der Planung werden sieben neue Bäume gepflanzt.

3.2.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Grundsätzlich ergeben sich keine Änderungen. Knoten die derzeit den Verkehr mit Hilfe von LSAs regeln tun das auch weiterhin. Für die neue Fahrbeziehung in Richtung Süd muss ein Signal für den KFZ auf Höhe Valentinskamp ergänzt werden. Die Fahrstreifen sind in den Knotenpunkten wie folgt aufgeteilt:

Im Knotenbereich Jungiusstraße/G.-F.-Wall befinden sich zukünftig zwei Fahrstreifen in Richtung Norden: ein Rechtsabbieger und ein kombinierter Geradeaus-Linksabbieger. Vor dem Knoten Jungiusstraße/ G.-F.-Wall verlaufen zwei Fahrstreifen.

An dem Zufluss Caffamacherreihe ändert sich nichts. Es kann weiterhin aus jeder Richtung einspurig in die Caffamacherreihe eingefahren werden. Die in diesem Knoten Caffamacherreihe/Valentinskamp fehlende und durch den Umbau erforderliche vierte Fußgängerfurt wird im Rahmen des Umbaus der Jungiusstraße/Caffamacherreihe gebaut.

3.2.8 ÖPNV

Im Planungsgebiet befinden sich in den Nebenflächen die Ein-/Ausgänge zur U-Bahnstation Gänsemarkt. Sie sind von den Planungen nicht berührt. Busse fahren nicht durch die Jungiusstraße/Caffamacherreihe. Das Aufheben der Einbahnstraße ist für den Busverkehr interessant wenn z.B. durch Veranstaltungen am Stephansplatz Beeinträchtigungen entstehen und Busse ausweichen müssen/können. Die Befahrbarkeit ist gewährleistet.

3.2.9 Gradiente und Höhenanpassung

Im Rahmen der Planung entstehen nur unwesentliche Höhenänderungen.

3.2.10 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

3.2.11 Oberflächenentwässerung

Der Anteil der versiegelten Flächen wird unwesentlich verkleinert. Es erfolgen keine Änderungen an der Entwässerung.

3.2.12 Öffentliche Beleuchtung

Eine grundsätzliche Veränderung der Beleuchtung ist nicht erforderlich. Einzelne Masten müssen zurückgesetzt werden. Es finden weitere Abstimmungen mit HHVA statt.

3.2.13 Stadtreinigung

Für die Stadtreinigung entstehen durch die Planung keine Änderungen.

3.2.14 Ver.- und Entsorgungsleitungen

Ein Leitungsbestandsplan ist erstellt. Mit den Leitungsträgern wird frühzeitig vor Bauausführung Kontakt aufgenommen. Weil keine Bordsteine nach außen versetzt werden wird durch diese Maßnahme auch keine Leitungsverlegung ausgelöst.

3.2.15 Lärmschutz

Da die Verkehrsbelastung (in Fahrtrichtung Süden) steigt, Bordsteine in Richtung Fassaden jedoch nur im Bereich des Knoten Caffamacherreihe/Valentinskamp versetzt werden, werden Prüfungen zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt. Gemäß dem geltendem Baurecht handelt es sich im Wesentlichen um Kerngebiet. Für den Geltungsbereich des Baustufenplans werden aufgrund der gleichen Nutzungen entsprechend die Grenzwerte des Kerngebiets angesetzt. Der Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung legt gemäß der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert am 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146) von Tags maximal 64 dB (A) und nachts maximal 54 dB (A) fest.

Baulich sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen möglich. Sollten Ansprüche ausgelöst werden, sind diese über passiven Schallschutz ab zu gelten.

Grundsätzlich ist aber nicht von einer relevanten Erhöhung des Verkehrslärmes auszugehen: Besonders nachts ist die Verkehrsstärke bzw. die Erhöhung der Verkehrsstärke sehr gering. Und auch tagsüber ist die Verkehrsbelastung in einem Bereich der „normalerweise“ keine Ansprüche in einem Kerngebiet auslöst. Auch ist der für Lärm oftmals maßgebende Anteil (bzw. auch die tatsächliche Anzahl) des SV sehr gering. In dem Bereich Knotenpunkt Caffamacherreihe/Valentinskamp werden teilweise Borde in Richtung der Fassaden versetzt. Außerdem kann auf dem Straßenabschnitt zukünftig nicht mehr überholt werden, weil das langsamste KFZ die Geschwindigkeit bestimmt. Die Prüfungen ob eine erhebliche Änderung vorliegt und damit Ansprüche ausgelöst werden, könnte sich vorerst auf des Knotenpunktes Caffamacherreihe/Valentinskamp beschränken. Dort wird die Verkehrsstärke zwar erhöht,

allerdings ist in dem Bereich wiederum keine besonders schützenswerte Wohnbebauung vorhanden.

3.2.16 Umweltverträglichkeit

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

3.2.17 Kampfmittelfreiheit

Nach Auskunft der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht sind die im Planungsbereich befindlichen Flächen als kampfmittelfrei eingestuft.

3.2.18 Ausstattung / Beschilderung / Markierung

Der Straßenraum wird im Zuge der Planung mit Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel) an geeigneten Stellen ausgestattet. Ladestationen für Elektro-Fahrzeuge werden im Rahmen der Schlussverschickung mit berücksichtigt.

Die Beschilderung bleibt im überwiegenden Teil des Planungsgebietes unverändert. Lediglich am Knotenpunkt Caffamacherreihe / Valentinskamp wird die Beschilderung bedingt durch die veränderte Verkehrsführung angepasst.

Die Sperrfläche in der Drehbahn wird entfernt, weil das Linkseinbiegen von der Caffamacherreihe künftig möglich ist. Das Linksabbiegen aus der Drehbahn in die Caffamacherreihe bleibt weiterhin untersagt.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die Grundlage für die Verkehrsplanung im Abschnitt der Caffamacherreihe zwischen Dammtorwall und Valentinskamp ist der Bebauungsplan Neustadt 35 bzw. Neustadt 47. Sie legen für die betroffenen Bereiche ein Kerngebiet fest. Für den Abschnitt der Jungiusstraße zwischen Gorch-Fock-Wall und Dammtorwall liegt kein Bebauungsplan vor. Hier gilt der Baustufenplan 1 für Hamburg-Mitte.

Alle Flächen, die für den Verkehr genutzt werden, befinden sich in den Straßenbegrenzungslinien. Kein Privatbesitz wird überbaut.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Kosten und Finanzierung

Kostenträger ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt über die Produktgruppe „Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen“.

Die Baukosten werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung benannt.

5.2 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurf und Bau erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen – S2 – bzw. Fachbereich Baudurchführung – S3.

5.3 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Planungen der Baumaßnahme sollen im Frühjahr 2021 abgeschlossen werden. Die Terminierung der Bauausführung hängt an dem Umbau der Esplanade und muss vorher abgeschlossen sein.

6 Anlagen

- Anlage 1 Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht
- Anlage 2 Lageplan (mit Übersichtsplan, Querschnitte) Maßstab 1 : 250
- Anlage 3 Erläuterungsbericht zur Machbarkeit
- Anlage 4 Provisorium Bezirk Mitte
- Anlage 5 EMS-Checkliste
- Anlage 6 Leitungsbestandsplan

