

# Straßenverkehrstechnische Planung

## 1. Verschickung

Arbeitspaket ÖPNV-Straße

PSP: 13584

Jungfernstieg Phase 2



**LSBG**  
Landesbetrieb Straßen,  
Brücken und Gewässer  
Hamburg

## Inhalt

1	Allgemeines .....	3
1.1	Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation .....	3
1.2	Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme ..	4
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag .....	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien .....	5
2	Planungsrechtliche Grundlagen .....	5
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage .....	6
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz .....	6
3.2	Verkehrsbelastung .....	6
3.3	Unfallgeschehen .....	8
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung .....	9
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung .....	10
3.6	Schadensbild .....	11
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	11
3.8	Wirtschaftsverkehr .....	12
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote .....	12
3.10	Radverkehr .....	13
3.11	Fußverkehr .....	14
3.12	Ruhender Verkehr .....	14
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	15
3.14	Öffentliche Beleuchtung .....	15
3.15	Straßenbegleitgrün .....	15
3.16	Entwässerung .....	16
3.17	Versorgungsleitungen .....	16
3.18	Ingenieurbauwerke .....	16
3.19	Grundwasser .....	17
3.20	Denkmalschutz .....	17
3.21	Altlasten .....	17
3.22	Kampfmittel .....	17
4	Variantenuntersuchung Verkehrsplanung .....	18
4.1	Variante 1 – Radfahrstreifen .....	19
4.2	Variante 2 – Radweg in mittlerer Führung .....	20
4.3	Variante 3 – Mischverkehr .....	21
4.4	Abwägung der Varianten .....	22
5	Variantenuntersuchung Freiraumplanung .....	23
5.1	Variante 1 – Vier Baumreihen und Raumgewinn wasserseitig .....	24
5.2	Variante 2 – Drei Baumreihen und Raumgewinn wasserseitig .....	24

5.3	Variante 3 – Raumgewinn auf der Gebäudeseite .....	25
5.4	Abwägung der Varianten .....	25
6	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante .....	26
6.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung .....	26
6.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	27
6.3	MIV und Wirtschaftsverkehr .....	28
6.4	ÖPNV und Sharing Angebote .....	28
6.5	Radverkehr .....	29
6.6	Fußverkehr .....	30
6.7	Ruhender Verkehr .....	30
6.8	Gestaltungskonzept .....	31
6.9	Pflasterbelag – Material und Farbgebung .....	32
6.10	Straßenausstattung und Straßenmöblierung .....	32
6.11	Anfahrtschutz .....	33
6.12	Öffentliche Beleuchtung .....	33
6.13	Straßenbegleitgrün .....	33
6.14	Entwässerung .....	33
6.15	Versorgungsleitungen .....	34
6.16	Ingenieurbauwerke .....	34
6.17	Baustoffe .....	34
6.18	Feuerwehr .....	35
7	Umsetzung der Planung .....	35
7.1	Grunderwerb .....	35
7.2	Auswirkungen durch das Projekt .....	35
7.2.1	Immissionen .....	35
7.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen .....	35
7.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld .....	35
7.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft .....	36
7.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel .....	36
7.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung .....	36
8	Sonstiges .....	36

## 1 Allgemeines

### 1.1 Darstellung der Baumaßnahme, Lage und Einordnung in die überörtliche Situation

Das Planungsgebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte in den Stadtteilen Neustadt (nordwestlich der Reesendammbücke) und Hamburg-Altstadt (südöstlich der Reesendammbücke) und liegt im Zentrum der Hamburger Innenstadt (Abbildung 1).

Der Jungfernstieg verbindet den Neuen Jungfernstieg mit dem Ballindamm und bildet den zentralen Abschnitt im von Nordwesten nach Südosten verlaufenden Hauptverkehrsstraßenzug zwischen Dammvorstraße/Gänsemarkt und Bergstraße / Schmiedestraße / Alter Fischmarkt.

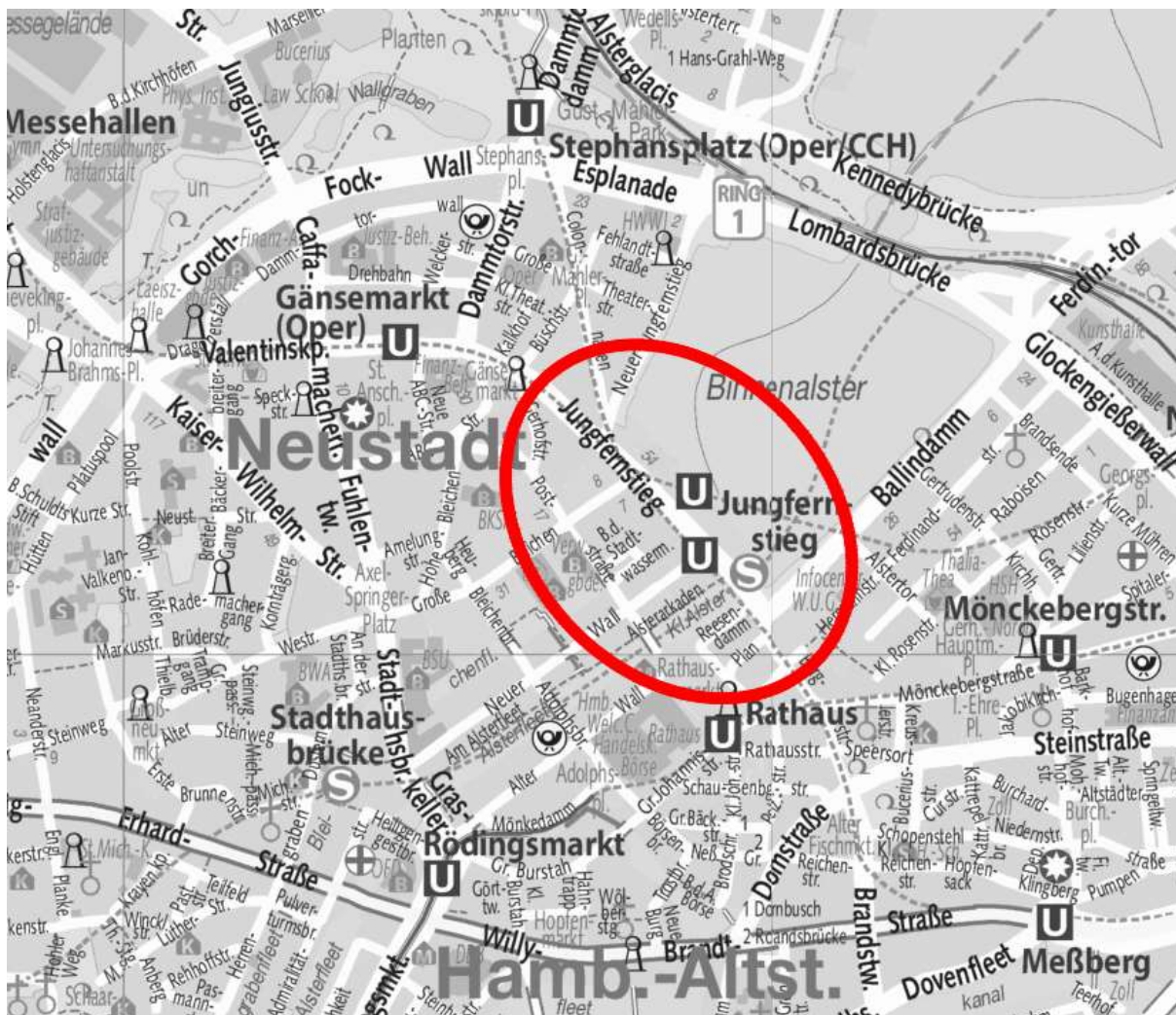


Abbildung 1: Lage im Straßennetz (Quelle: LGV Hamburg, Stadtplan des Transparenzportals, 01.09.2014)

Die Straße ist stark durch ihren innerstädtischen Charakter geprägt. Auf der südwestlichen Seite ist eine durchgängige Gebäudefront mit geschäftlicher Nutzung sowie einigen Arztpraxen zu finden. Die Nordostseite des Jungfernstiegs grenzt an die Binnenalster und lädt zum Flanieren ein. Der Übergang zwischen der Uferpromenade und dem Wasser ist durch eine Treppenanlage ausgebildet, die zum Sitzen und Ausruhen einlädt.

Im Jungfernstieg liegen die Zugänge zu der U-/S-Bahnstation Jungfernstieg sowie die Bushaltestelle Jungfernstieg mit beidseitigen Haltepunkten als zentrale Anbindung des ÖPNV in der Hamburger Innenstadt.

Auf der Wasserseite des Jungfernstiegs befinden sich Bootstourenanbieter für touristische Rundfahrten. Weitere Tourismusangebote durch unterschiedliche Stadtrundfahrten per Bus, die den Jungfernstieg passieren, stehen ebenso zur Verfügung.

Der in dieser Verschickung betrachtete Planungsbereich umfasst den Jungfernstieg zwischen Neuer Jungfernstieg (inklusive des Knotens Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg bis vor Colonnaden) und Ballindamm. Der Knoten Jungfernstieg/Ballindamm/Bergstraße wird nicht in Gänze überplant, sondern in der Verkehrsführung an die künftige Situation des Jungfernstieges angepasst. Die Einmündungen Große Bleichen und Neuer Wall sind ebenfalls Teil dieser Maßnahme. Die Umgestaltung der südwestlich angrenzenden Abschnitte der Straßen Große Bleichen und Neuer Wal bis Poststraße werden in einem separaten Projekt betrachtet.

## **1.2 Begründung des Vorhabens, Anlass, Notwendigkeit und Dringlichkeit der Baumaßnahme**

Als Verbindung zwischen der Binnenalster und der Altstadt und als eine der wichtigsten innerstädtischen Flaniermeilen nimmt der Jungfernstieg einen besonderen Stellenwert in Hamburg ein. Eingerahmt von der Wasserseite und den historischen wie modernen Fassaden hat sich sein Erscheinungsbild über die Jahrhunderte immer wieder gewandelt. Seine Hauptfunktion als Prachtpromenade und Verweilort blieb dabei aber stets erhalten und soll mit der geplanten Umgestaltung im Rahmen der Mobilitätswende und einer Kommunal-Trasse unter Ausschluss des mobilisierten Individualverkehrs eine neue Qualität erleben.

Im Oktober 2021 wurde deshalb in einer Sofortmaßnahme die Phase 1 des Jungfernstiegs gemäß dem Handlungskonzept zur Weiterentwicklung der gesamten Hamburger Innenstadt (vgl. [www.hamburg.de/innenstadt/3137300/innenstadtkonzept-start](http://www.hamburg.de/innenstadt/3137300/innenstadtkonzept-start)) umgesetzt. Dies war der erste Schritt für den Jungfernstieg, „in den kommenden Jahren die Anziehungskraft zu vergrößern und Hamburg noch attraktiver zu machen“ (Hamburger Innenstadtkonzept).

Insbesondere die „Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs am Jungfernstieg und die teilweise Verlagerung der Busverkehre von der Mönckebergstraße in die Steinstraße“ als eines der drei Leitprojekte des Konzeptes bildeten dabei die Grundlage für die Planung.

Mit der Phase 1 wurde der motorisierte Individualverkehr (MIV) ohne einen großen baulichen Eingriff aus dem Jungfernstieg und den nördlichen Abschnitten der Straßen Neuer Wall und Große Bleichen (bis Poststraße) herausgenommen. Busse, Taxen, Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen den Jungfernstieg weiterhin passieren. Der Lieferverkehr ist zeitlich begrenzt zwischen 21 und 11 Uhr zugelassen. Zwischen Neuem Jungfernstieg und Ballindamm gilt auf der Strecke Tempo 30.

Aus diesem Provisorium konnten innerhalb der letzten 1,5 Jahre Erkenntnisse gewonnen werden, die der jetzigen Planung zugrunde liegen. Eine grundlegende Erkenntnis war dabei, dass eine große Anzahl von Falschfahrenden die Sperrung der Straße für den MIV missachten, was mit der Nachsteuerung in der Beschilderung und Markierung in den zuführenden Straßen nur wenig reduziert werden konnte.

Das Provisorium der Phase 1 soll mit der Phase 2 eine dauerhafte Neuordnung des Verkehrsraums bewirken.

## **1.3 Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag**

Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer wird als Realisierungsträger die Planung und Bauausführung für das Projekt durchführen.

#### **1.4 Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien**

Im Koalitionsvertrag werden im Hinblick auf den Jungfernstieg folgende Aussagen getroffen:

„Wir wollen den Jungfernstieg einschließlich der Bergstraße vom motorisierten Individualverkehr ausnehmen und durch bauliche Maßnahmen Rad- und Fußverkehr trennen sowie die Führung der Busse weiter verbessern...“

Im Jahr 2020 wurde durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte ein Provisorium errichtet (Phase 1, Provisorische Umgestaltung Jungfernstieg). Zielsetzung dessen war, wichtige Erkenntnisse für die weiteren Planungen zu erhalten. Hierbei wurden verkehrsreduzierende Maßnahmen (z.B. MIV-Herausnahme aus dem Jungfernstieg) durchgeführt, um ohne einen großen baulichen Eingriff erste Erkenntnisse zu gewinnen.

Die Herausnahme des MIV am Jungfernstieg, wird im Bestandsquerschnitt ausschließlich durch Beschilderungen, Anpassungen der Markierung, eine markierte Mittelinsel sowie drei barrierefreie Quermöglichkeiten für den Fußverkehr an den vorhandenen Furten der Lichtsignalanlagen Große Bleichen, Neuer Wall und Alsterarkaden erzielt. Die Maßnahme ist unter besonderer Berücksichtigung des zentralen, identitätsstiftenden Ortes mit seiner stadtpprägenden Lage und der hohen Aufenthaltsqualität durchgeführt worden.

Nun soll die Phase 2, Endgültige Umgestaltung Jungfernstieg, umgesetzt werden. Eine vollständige Neu- bzw. Umgestaltung des Jungfernstieges steht hier nicht im Fokus. Die Planungen sollen vielmehr die vorhandene Gestaltung sowie die bereits öffentlich wahrgenommenen Perspektiven aufgreifen und den Ort im Sinne der Ziele des Hamburger Senates für die Bevölkerung und die Besucherinnen und Besucher der Innenstadt weiterentwickeln. Vergleiche hierzu auch die Darstellungen auf der Internetseite der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW): <https://www.hamburg.de/innenstadt/14331124/bilder-und-plaene/>; hier besonders:

<https://www.hamburg.de/image/14331364/4x3/742/557/5c997b56d12faf617f1b9eae494b6224/eW/2020-02-07-bsw-attraktive-innenstadt-4.jpg>

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) hat eine Evaluation der provisorischen Maßnahme am Jungfernstieg und ein weitergehendes Verkehrskonzept in Auftrag gegeben, in welchem die verkehrlichen Auswirkungen der Veränderungen in der Innenstadt aufgenommen und bewertet werden. Die Veröffentlichung dieser Untersuchung ist für Mitte 2022 vorgesehen. Einzelne Aspekte hieraus können auch für das Projekt am Jungfernstieg relevant sein. Dies ist bei den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen des Konzepts der „autoarmen Innenstadt“ sind ebenso zu berücksichtigen, wie die Ziele des „Radentscheids“ (Drucksache 22/106 der Hamburgischen Bürgerschaft).

## **2 Planungsrechtliche Grundlagen**

Die planungsrechtliche Grundlage bilden der Baustufenplan BSInnenstadt vom 14.01.1955 sowie der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 47/ Neustadt 49 vom 05.07.2011. Die Planung findet innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien und des bestehenden Brückenbauwerkes statt und bedarf daher keiner Anpassung der planungsrechtlichen Grundlagen.

Ergänzend sind die Ausführungen der Binnenalsterverordnung (GstVO\_Binnenalsterverordnung) vom 03.05.1949 (HmbBL 21301-c) zuletzt geändert am 21.02.1978 (HmbGVBl. 1978, S. 61) zu beachten.

### 3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

#### 3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der Jungfernstieg führt als Hauptverkehrsstraße durch das Hamburger Zentrum. Der zu überplanende Abschnitt des Jungfernstiegs beginnt rund 20 m nordwestlich der Einmündung Neuer Jungfernstieg und endet mit einer Länge von 390 m am Knoten Ballindamm. Seit der Umsetzung der Phase 1 gilt für die Strecke zwischen Neuer Jungfernstieg und Ballindamm auf einer Länge von 350 m Tempo 30. Die angrenzenden Straßen Neuer Wall und Große Bleichen sowie die Bergstraße sind als Tempo 20 – Zone eingerichtet. Die derzeit durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte überplante Straße Neuer Jungfernstieg soll ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 werden. Vom Gänsemarkt kommend sowie im Ballindamm gilt heute Tempo 50.

Die Straßen Neuer Wall und die Große Bleichen sind als Einbahnstraßen eingerichtet. Dabei ist der Neuer Wall in Richtung Jungfernstieg und die Große Bleichen in Richtung Poststraße befahrbar. In der Poststraße wurde im Zuge der Einrichtung von Phase 1 die Einbahnstraßenregelung zwischen den Straßen Neuer Wall und Große Bleichen umgedreht. In diesem Abschnitt ist die Poststraße seit Oktober 2020 in nordwestlicher Richtung befahrbar.

Der Reesendamm ist als Bussonderfahrstreifen in Fahrtrichtung Rathaus dem ÖPNV vorbehalten und für Radfahrende freigegeben.

Durch die Herausnahme des MIV sind die vorherrschenden Verkehrsarten auf dem Jungfernstieg der ÖPNV (4 Buslinien sowie 5 Nachtbuslinien), der Radverkehr (Velorouten 3 und 4) und der Fußverkehr. Zusätzlich wird die Straßenfläche von Taxis und Elektrokleinstfahrzeugen genutzt. In den Randzeiten zwischen 21 und 11 Uhr ist Lieferverkehr zugelassen.

#### 3.2 Verkehrsbelastung

Es liegen eine Reihe von Verkehrszahlen zum Fußverkehr, Radverkehr und MIV vor, die in den folgenden Tabellen 1, 2 und 3 zusammengestellt sind.

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	Wasserseite	Häuserseite	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
		[Fg/13h]	[Fg/13h]		
		Summe			
		[Fg/13h]			
Jungfernstieg westlich des Reesendamms	26.08.2021 (6:00-19:00 Uhr)	13.296	19.980	16:45-17:45	4.045
		33.276			
Jungfernstieg westlich Reesendamm	14.01.2021 (6:00-19:00 Uhr)	3.637	5.442	12:30-13:30	1.291
		9.079			
Jungfernstieg westlich Reesendamm	17.09.2020 (6:00-19:00 Uhr)	11.631	17.281	17:00-18:00	3.889
		28.912			
Jungfernstieg zwischen Große Bleichen und Neuer Wall (Häuserseite)	01.10.2018 bis 16.03.2022 (stichprobenartige Auswahl)	-	01.10.2018: 39.060	15:00-16:00	4.319
			21.12.2019: 75.516 (max.)	15:00-16:00	8.335
			16.04.2020: 5.693 (min.)	15:00-16:00	553
			17.09.2020: 25.958	16:00-17:00	2.666

			14.01.2021: 7.180	12:00-13:00	712
			26.08.2021: 31.230	16:00-17:00	3.195

Tabelle 1: Verkehrsbelastung Fußverkehr

Straßenab-schnitt	Datum der Erhebung	Ri. Ballindamm [Rf/13h] ([%])		Ri. Neuer Jungfernstieg [Rf/13h] ([%])		Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde [Rf/h]
		Fahr-bahn	Geh-weg	Fahr-bahn	Geh-weg		
		Summe [Rf/13h]					
Jungfernstieg westlich des Reesendamms	05.10.2017 (6:00-19:00 Uhr)	53 (13%)	342 (87%)	16 (2%)	907 (98%)	17:45-18:45	235
		1.318					
Jungfernstieg westlich des Reesendamms	04.09.2018 (6:00-19:00 Uhr)	2.836 <i>keine Aufteilung auf Fahrbahn und Gehweg</i>		2.373 <i>keine Aufteilung auf Fahrbahn und Gehweg</i>		17:45-18:45	866
		5.209					
Jungfernstieg westlich des Reesendamms	17.09.2020 (6:00-19:00 Uhr)	2.379 (83%)	498 (17%)	2.826 (88%)	374 (12%)	8:15-9:15	895
		6.077					
Jungfernstieg westlich des Reesendamms	14.01.2021 (6:00-19:00 Uhr)	1.186 (92%)	104 (8%)	985 (91%)	103 (9%)	8:15-9:15	365
		2.378					
Jungfernstieg westlich des Reesendamms	26.08.2021 (6:00-19:00 Uhr)	3.211 (93%)	242 (7%)	2.578 (88%)	351 (12%)	17:30-18:30	927
		6.382					
Jungfernstieg östlich Neuer Jungfernstieg	05.10.2017 (6:00-19:00 Uhr)	513 (62%)	314 (38%)	40 (5%)	708 (95%)	8:15-9:15	257
		1.575					
Jungfernstieg westlich Neuer Jungfernstieg	08.09.2018 (6:00-19:00 Uhr)	1.516 <i>keine Aufteilung auf Fahrbahn und Gehweg</i>		1.473 <i>keine Aufteilung auf Fahrbahn und Gehweg</i>		17:30-18:30	406
		2.989					
Jungfernstieg westlich Neuer Jungfernstieg	14.01.2021 (6:00-19:00 Uhr)	725 <i>keine Aufteilung auf Fahrbahn und Gehweg</i>		714 <i>keine Aufteilung auf Fahrbahn und Gehweg</i>		8:30-9:30	215
		1.439					
Jungfernstieg westlich Neuer Jungfernstieg	26.08.2021 (6:00-19:00 Uhr)	1.810 (97%)	65 (3%)	1.939 (97%)	66 (3%)	17:15-18:15	570
		3.880					

Tabelle 2: Verkehrsbelastung Radverkehr

Aus den in der Tabelle 2 dargestellten Radverkehrszählungen wird ersichtlich, dass im Jungfernstieg sowohl westlich des Reesendamms als auch westlich des Neuen Jungfernstiegs vor der Einrichtung der Phase 1 deutlich mehr Radfahrende die Nebenflächen genutzt haben als nach deren Einrichtung. In Fahrtrichtung Neuer Jungfernstieg bzw. Gänsemarkt war diese Veränderung der Radverkehrsströme zu erwarten, da der nicht benutzungspflichtige Radweg mit der Phase 1 zurückgebaut wurde (vor Phase 1: 2%, 5%, nach Phase 1: 91%, 88%, 97%). Auf der Gebäudeseite wurden Radfahrende bereits



vor der Einrichtung der Phase 1 auf dem Busfahrstreifen geführt. Trotzdem fahren vor der Phase 1 noch 87% bzw. 38 % der Radfahrenden auf dem Gehweg. Nach Einrichtung der Phase 1 waren es nur noch 8%, 7% bzw. 3%.

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Datum der Erhebung</b>	<b>DTVw [Kfz/24h]</b>	<b>SV-Anteil [%]</b>	<b>Verkehrsstärke 6-19 Uhr [Kfz/13h]</b>	<b>Uhrzeit der Spitzen- stunde</b>	<b>Belastung zur Spitzen- stunde (SV-Anteil) [Kfz/h] ([%])</b>
Jungfernstieg westlich Reesendamm	14.01.2021 (0:00-24:00 Uhr)	3.037	46,9	2.455	9:30-10:30	234 (42,7)
Jungfernstieg westlich Reesendamm	26.08.2021 (0:00-24:00 Uhr)	5.065	32,5	3.821	9:45-10:45	386 (29,8)
Jungfernstieg östlich Neuer Jungfernstieg	26.08.2021 (0:00-24:00 Uhr)	4.689	32,7	3.817	9:15-10:15	373 (30,8)

**Tabelle 3: Verkehrsbelastung MIV**

Am 14.01.2021 und am 26.08.2021 wurden am Knoten Jungfernstieg/Ballindamm im Zeitraum von 6 bis 19 Uhr sowohl der MIV als auch der Radverkehr und Fußverkehr aufgenommen. Zum Vergleich der Verkehrswerte dieser Verkehrsarten im Querschnitt Jungfernstieg östlich des Reesendamms wurden sie in der folgenden Tabelle 4 gegenübergestellt.

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Datum der Erhebung</b>	<b>Fußverkehr</b>	<b>Radverkehr [Rf/13h]</b>	<b>MIV [Kfz/13h]</b>
Jungfernstieg westlich Reesendamm	14.01.2021	9.079	2.378	2.455
Jungfernstieg westlich Reesendamm	26.08.2021	33.276	6.382	3.821

**Tabelle 4: Gegenüberstellung Verkehrsbelastung Radverkehr und MIV**

Gemäß dieser Gegenüberstellung ist die Verkehrsmenge von Radverkehr und MIV im Winter etwa gleich hoch, im Sommer übersteigt der Radverkehr den MIV mit knapp 170%. Deutlich darüber liegt der Fußverkehr mit rund 380% gegenüber dem Radverkehr und dem MIV im Winter. Im Sommer übersteigt der Fußverkehr den Radverkehr sogar um das Fünffache und den MIV um das Neunfache.

### **3.3 Unfallgeschehen**

Die Unfalldaten aus den Zeiträumen 02.10.2019 bis 01.10.2020 und 02.10.2020 bis 08.12.2021 sowie detaillierte Analysen dieser Unfalldaten liegen für den Jungfernstieg vor und sind ausschnittsweise in der Tabelle 5 aufgeführt. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum 60 Verkehrsunfälle erfasst, davon 33 in den 12 Monaten vor Einrichtung der Phase 1 im Jungfernstieg und 27 Unfälle in den 14 Monaten seit der Einrichtung der Phase 1 im Jungfernstieg. In 26 Fällen (je 13 Unfälle vor und nach Einrichtung Phase 1) waren Fußgänger:innen und/oder Radfahrer:innen an den Unfällen beteiligt.

<b>Erstellungsdatum:</b>	<b>10.12.2021</b>	<b>08.12.2021</b>
<b>Betrachteter Zeitraum:</b>	<b>02.10.2019 - 01.10.2020</b> <i>(vor Phase 1)</i> <i>12 Monate</i>	<b>02.10.2020 - 08.12.2021</b> <i>(ab 16.10.2021 Phase 1)</i> <i>14 Monate</i>
Unfälle (insgesamt)	33	27
verunglückte Personen	9	10
Beteiligung Fahrräder	7	10
Beteiligung Fußgänger	6	3
Beteiligung Pkw	38	17
Beteiligung Busse	4	4
Beteiligung Liefer- und Lastkraftwagen	5	6

**Tabelle 5: Auswertung Unfalldaten**

In überwiegender Anzahl der Unfälle waren Pkw beteiligt. Dabei wurden im Verhältnis im Zeitraum 2019/2020 mit einer Anzahl von 38 deutlich mehr Unfälle durch Pkw registriert als im Zeitraum 2020/2021 mit einer Anzahl von 17.

Neben „Anderen Fehlern beim Fahrzeugführer“ mit 14 Unfällen vor und 12 Unfällen in Phase 1 sind die meisten Unfälle durch „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ (6 Unfälle vor und 5 Unfälle in Phase 1) sowie durch „Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen“ (3 Unfälle vor und 1 Unfall in Phase 1) entstanden. Weitere Unfallursachen waren unter anderem „Verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)“ (1 Unfall vor und 2 Unfälle in Phase 1), „Alkoholeinfluss“ (1 Unfall vor und 2 Unfälle in Phase 1) oder „Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschluss-System-Missachtung“ (2 Unfälle vor und 1 Unfall in Phase 1).

### **3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung**

Die auf der Südwestseite an den Jungfernstieg grenzende Bebauung ist sechs- bis siebengeschossig und wird vorwiegend gewerblich genutzt. Neben einem großen Warenhaus und einer Einkaufspassage sind Einzelhändler für z.B. Kleidung, Elektronik, Schmuck, Kosmetik und Lebensmittel sowie Banken und andere Dienstleister ansässig. Im Jungfernstieg 7 und 41 befinden sich unterschiedliche Arztpraxen sowie Büroräume für z.B. Rechtsanwälte und Architekten. Beidseitig der Einmündung Neuer Wall ist jeweils ein gastronomischer Anbieter ansässig, deren Verkaufsbereiche in die überdachten Zugänge zur U-/S-Bahnstation Jungfernstieg integriert sind.

Überfahrten sind auf der Südwestseite des Jungfernstiegs nicht vorhanden. Die Belieferung der Geschäfte erfolgt über die Lieferzonen, Seitenstreifen oder rückwärtig von den Straßen Neuer Wall, Große Bleichen und Poststraße.

Die Wasserseite des Jungfernstiegs ist durch den freien Blick auf die Binnenalster geprägt. Es sind nur wenige Gebäude vorhanden, die jeweils eingeschossig ausgebildet wurden. Gegenüber der Einmündung Große Bleichen steht der Alsterpavillon, gegenüber dem Neuen Wall ein verglaster Würfelbau. Beide Gebäude sowie ein fest installierter Stand westlich des Alsterpavillons werden gastronomisch genutzt. Westlich der Einrichtungen steht eine Säule, die als öffentliche WC-Anlage genutzt wird.

Die wasserseitigen Zugänge zur U-/S-Bahnstation sind ohne Überdachung ausgebildet. In dem nordöstlichsten Zugang auf der Wasserseite nahe dem Anleger der Alsterschiffahrten ist eine öffentlich

nutzbare WC-Anlage integriert, die jedoch nicht barrierefrei erreichbar ist. Auf der Rückseite des Zugangs schräg gegenüber dem Neuen Wall steht der eingeschossige Ticketstore für die Alsterschifffahrten, die ihren Anleger am Fuß der Treppenanlage haben.

Auf der Nordostseite des Jungfernstiegs sind zwei Überfahrten vorhanden, die für die Belieferung der Gastronomiebetriebe und als Zufahrt für die Alsterschiffahrt genutzt werden.

### 3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Der Querschnitt des Jungfernstiegs teilt sich von Gebäude- bis Wasserseite gemäß der Darstellung in Abbildung 2 und Tabelle 6 auf.

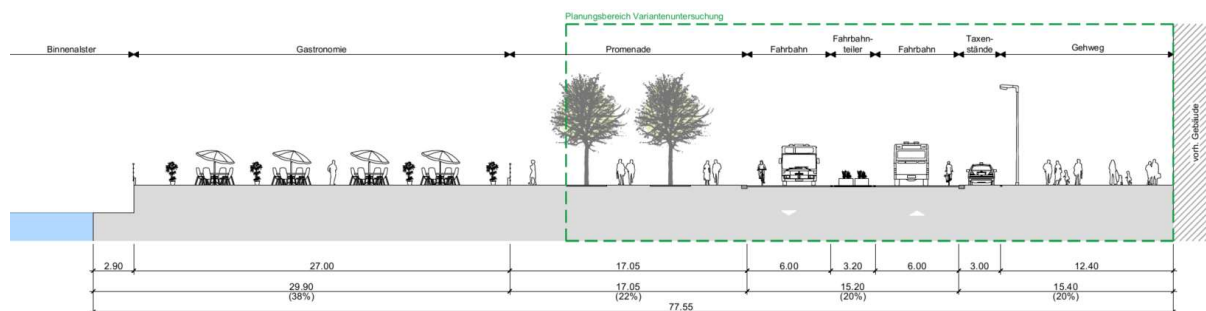


Abbildung 2: Bestandsquerschnitt Fahrbahn Jungfernstieg (östlich Alsterpavillon)

Breite	Nutzung	Material der Oberflächenbefestigung
11,2 m – 12,5 m	Gehweg	Betonplatten, Typ Jungfernstieg (sandsteinfarben)
4,2 m bzw. 3,0 m	Wartefläche bzw. Mehrzweckstreifen für unterschiedliche Nutzungen	Betonplatten, Typ Jungfernstieg (sandsteinfarben) Mehrzweckstreifen eingefasst von anthrazitfarbener Läuferreihe aus Betonsteinen
6,0 m	Fahrstreifen in Richtung Ballindamm	Asphalt
6,2 m	Fahrbahn-teiler	Asphalt mit Farbmarkierung und Pflanzkästen
6,0 m	Fahrstreifen in Richtung Neuer Jungfernstieg	Asphalt
rd. 17,0 m	Promenade mit zwei bzw. drei Baumreihen	Betonplatten, Typ Jungfernstieg (sandsteinfarben)
rd. 30,0 m	Treppenanlage bzw. private Gastronomiefläche Alsterpavillon	Betonplatten, Typ Jungfernstieg (sandsteinfarben)
<b>Gesamtbreite: rd. 78,0 m</b>		

Tabelle 6: Aufteilung Bestandsquerschnitt Jungfernstieg

### 3.6 Schadensbild

Ein Schadensbild ist nicht erkennbar. Lediglich die entfernten Markierungen aus dem Zustand vor Phase 1 sorgen für einen ungleichmäßigen Eindruck der Oberfläche. Ebenso verhält es sich mit den entfernten markierten Symbolen zur Maskenpflicht in den Nebenflächen.

Im August 2019 wurden in der Fahrbahn des Jungfernstiegs drei Bohrkern bis zu 80 cm Tiefe entnommen und daran Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind der folgenden Tabelle 7 zu entnehmen.

<b>Bohrkern-Nr.</b>	<b>1</b> <i>(Fahrbahn Richtung Große Bleichen, Höhe Haus Nr. 30)</i>	<b>2</b> <i>(Fahrbahn Richtung Neuer Wall, Bushaltestelle)</i>	<b>3</b> <i>Fahrbahn Richtung Neuer Wall, ggü. Haus Nr. 7</i>
Asphalt-/ Betonschichten	5,4 cm DS 8 hell 7,8 cm BS 16 <u>9,7 cm</u> TS 22 22,9 cm Asphalt gesamt	24,2 cm Beton	4,4 cm DS 8 hell 8,3 cm BS 16 <u>10,0 cm</u> TS 22 22,7 cm Asphalt gesamt
Verfestigungen	9,1 cm Verfestigung (VZ-P) 14,0 cm Verfestigung (VZ-P)	22,8 cm Verfestigung (VZ-P)	20,3 cm Verfestigung (VZ-P)
Gesamt	46,0 cm Asphalt + Verfestigung	47,0 cm Beton + Verfestigung	43,0 cm Asphalt + Verfestigung
ungebundene Schichten	34,0 cm Sand, Schluff, Ziegelanteile (LAGA: Z1.2)	33,0 cm Schluff, Sand (LAGA: Z0)	37,0 cm Sand-Schluff-Gemisch, Kies (LAGA: Z2)
untersuchter Aufbau	80,0 cm	80,0 cm	80,0 cm

Tabelle 7: Ergebnisse Untersuchungsbefund der Baugrunduntersuchungen

### 3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich die folgenden Lichtsignalanlagen (LSA):

<b>LSA Nr.</b>	<b>Knoten</b>	<b>Steuerung</b>	<b>Blindensignalisierung</b>	<b>Taktile Leitelemente/Bordabsenkung</b>	<b>Busbevorrechtigung</b>
K113	Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg	verkehrsabhängig	ja	ja	ja
K98	Jungfernstieg / Große Bleichen	deaktiviert	-	-	-
K84	Jungfernstieg / Neuer Wall	Schlafampel	ja	ja	-
K91	Jungfernstieg/Ballindamm/Bergstraße	verkehrsabhängig	ja	ja	ja

Tabelle 8: Übersicht LSA

Im Zuge der Phase 1 wurden die LSA an den Knoten 98 (Jungfernstieg / Große Bleichen) und K84 (Jungfernstieg / Neuer Wall) abgedeckt. An K 98 wurde die ehemalige Kreuzungs-Anlage zu einer FLSA umgewandelt. Diese ist als sogenannte Schlafampel ausgeführt und sorgt für die Möglichkeit der gesicherten Querung des Jungfernstieges.

### 3.8 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr im Jungfernstieg setzt sich aus dem Güterwirtschaftsverkehr mit der Anlieferung der Gewerbe- und Gastronomiebetriebe, dem Dienstleistungsverkehr mit Waren (Handwerker, Techniker, Reinigung) und dem Personenwirtschaftsverkehr (Taxi, Stadtrundfahrten) zusammen.

Die Strecke ist nicht Teil des Netzes für Großraum- und Schwertransporte (GST-Netz).

### 3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Im Jungfernstieg liegt die U-/S-Bahnstation Jungfernstieg mit Zugang zu den die S-Bahnlinien 1, 2 und 3 sowie den U-Bahn-Linien U1, U2 und U4. Die U-Bahn-Station Rathaus ist unterirdisch mit der Station Jungfernstieg verbunden. Hier fährt die Linie U3.

Der oberirdische Busverkehr verläuft mit den Buslinien X3 (XpressBus), M4 (MetroBus), M5 (MetroBus) und M19 (MetroBus) durch das Plangebiet. Diese werden montags bis freitags durch die Nachtbuslinien NB602, NB603, NB604 und NB605 sowie an Wochenenden durch die Nachtbuslinie NB688 ergänzt. Zwischen den Einmündungen Große Bleichen und Neuer Wall befindet sich die Bushaltestelle Jungfernstieg mit beidseitigen Haltepunkten, die von allen vier Buslinien angefahren werden.

Die Buslinien verkehren mit folgendem Takt und Fahrgastzahlen:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf	Fahrgäste/Tag
X3	alle 10 Min.	Schenfelder Platz ↔ Bahrenfeld ↔ Meßberg	keine Zahlen vorh. (Ende 2019 eingeführt)
M4	alle 5 Min.	Wildacker ↔ Eidelstedt ↔ Brandstwiete	1.578 (2017)
M5	alle 4/3/3 Min.	Burgwedel ↔ Niendorf ↔ Hauptbahnhof	5.257 (2018)
M19	alle 7/6/7 Min.	Alsterdorf ↔ Rathausmarkt ↔ Hauptbahnhof/ZOB	1.475 (2014)
NB602	montags bis freitags, nachts alle 30 Min.	Immenbusch ↔ Rathausmarkt ↔ Kraftwerk Tiefstack	18 (2015)
NB603	montags bis freitags, nachts alle 30 Min.	Grothwisch ↔ Elbgaustraße ↔ Rathausmarkt	9 (2015)
NB604	montags bis freitags, nachts alle 30 Min.	Niendorf ↔ Hoheluftbrücke ↔ Rathausmarkt	5 (2015)
NB605	montags bis freitags, nachts alle 30 Min.	Groß Borstel ↔ Klosterstern ↔ Rathausmarkt	5 (2015)
NB688	sonnabends und sonntags, nachts alle 40 Min.	Altona ↔ St. Pauli ↔ Rathausmarkt	11 (2013)

Tabelle 9: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf und Fahrgastzahlen

In der folgenden Tabelle 10 sind die Haltestellendaten im Bestand aufgeführt:

Haltestelle	Haltepunkt	Halte Linien	Art der Haltestelle	Aufstelllänge	Oberflächenbelag	Barrierefreiheit	Ausstattung
Jungfernstieg	Gebäudeseite	X3, M4, M5, M19	Fahrbahnrand	60 m	Beton	taktile Leitelemente vorh., Bordhöhe: 18 cm	Fahrkartenautomat, DFI (integriert in U-/S-Bahnsäule)
Jungfernstieg	Wasserseite	X3, M4, M5, M19	Fahrbahnrand	60 m	Beton	taktile Leitelemente vorh., Bordhöhe: 16 cm	FGU, Fahrkartenautomat, DFI

**Tabelle 10: Haltestellen im Bestand**

Zusätzlich zum ÖNPV-Netz wird der Jungfernstieg von den Stadtrundfahrbussen der Roten Doppeldecker (Linie A), der Rotgelben Doppeldecker (Linie C), der Top Tour (Linie D), der Gelben Doppeldecker (Linie E) und der Blauen Doppeldecker (Linie F) befahren.

Die Stadtrundfahrbusse passieren den Jungfernstieg ohne Haltepunkt. Die Linie A hält in der Straße Neuer Jungfernstieg vor dem Hotel Vierjahreszeiten. Die Linien D, E und F fahren ebenfalls aus der Straße Neuer Jungfernstieg in den Jungfernstieg ein, jedoch ohne vorherigen Halt am Hotel. Die Linie C kommt aus Richtung Gänsemarkt.

Sharing-Angebote auf öffentlichen Flächen sind im Jungfernstieg nicht vorhanden.

### 3.10 Radverkehr

Der Radverkehr findet im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Im Jungfernstieg können Radfahrende in Fahrtrichtung Westen kurz vor der Einmündung in den Neuen Jungfernstieg auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg wechseln, um in den Neuen Jungfernstieg abzubiegen. Die Weiterfahrt in Richtung Gänsemarkt erfolgt auf Schutzstreifen. Auch in Fahrtrichtung Ballindamm werden Radfahrende kurz vor dem Knoten Ballindamm/Jungfernstieg/Bergstraße auf eine Radverkehrsanlage, hier einen Radfahrstreifen, geleitet. Aus dem Ballindamm kommend löst sich der Radfahrstreifen hinter dem Knoten über einen Schutzstreifen auf. In den Straßen Große Bleichen, Neuer Wall, Reesendamm und Bergstraße nutzen Radfahrende ebenfalls die Fahrbahn im Mischverkehr. Die 3,50 m breiten Fahrgassen von Große Bleichen und Neuer Wall sind aufgrund ihrer Breiten allerdings nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.

Im Planungsgebiet verlaufen folgende Velorouten:

- Veloroute 3 und 4, die vom Rathausmarkt über die Straßen Reesendamm bzw. Plan über den Jungfernstieg verlaufen und dann weiter über den Gänsemarkt und die Domstraße nach Nordwesten (Veloroute 3) bzw. über den Neuen Jungfernstieg entlang der Alster nach Norden (Veloroute 4).
- Veloroute 5 und 6, die das Planungsgebiet im Südosten am Knoten Ballindamm/Jungfernstieg/Bergstraße tangieren und vom Rathausmarkt über den Ballindamm nach Norden (Veloroute 5) bzw. Nordosten (Veloroute 6) führen.

Bezirkliche Routen und Freizeitrouten sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

Stadtradstationen befinden sich angrenzend an das Planungsgebiet in der Straße Neuer Jungfernstieg wasserseitig nördlich der Einmündung Colonnaden und im Ballindamm nordöstlich des U-/S-Bahnzuges an der Europapassage.

An der Ecke Bergstraße/Mönckebergstraße befindet sich eine Fahrradluftstation.

### 3.11 Fußverkehr

Der Fußverkehr verläuft auf beiden Seiten der Fahrbahn auf sehr breiten Flächen. Mit der Umsetzung der Phase 1 wurde durch den Fahrbahnteiler eine verbesserte Querungssituation geschaffen, da beim Wechsel auf die gegenüberliegende Seite nur noch eine Fahrtrichtung zurzeit überblickt werden muss. Jedoch sind die Richtungsfahstreifen mit 6,00 m Breite für mobilitätseingeschränkte Menschen weiterhin ungünstig zu queren.

Bordabsenkungen auf 3 cm sowie markierte taktile Leitelemente sind an allen fünf Querungsstellen (Neuer Jungfernstieg, östlich Große Bleichen, westlich Neuer Wall, Höhe Alsterarkaden und Ballindamm) vorhanden. In Längsrichtung dienen häuserseitig die Gebäude als innere Leitlinie. Zudem gibt es eine taktil erfassbare Rinne etwa mittig der häuserseitigen Nebenfläche. Auf der Wasserseite ist keine Führung in Längsrichtung vorhanden. Der Übergang zur Treppenanlage kann für sehbeeinträchtigte Menschen als taktil erfassbares Element genutzt werden.

### 3.12 Ruhender Verkehr

Der 3,00 m breite mit einem Basaltstreifen abgegrenzte Streifen am südwestlichen Fahrbahnrand des Jungfernstiegs wird zur Abwicklung des ruhenden Verkehrs genutzt. Folgende Angebote sind vorhanden:

	<b>Lage</b>	<b>Länge / Plätze</b>
<b>zeitlich begrenzte Ladezone</b>	zwischen Neuer Jungfernstieg und Große Bleichen	39 m
<b>E-Scooter-Zone</b>	westlich Große Bleichen	7,50 m
<b>Taxizone</b>	zwischen Große Bleichen und Alsterhaus	44 m
<b>Parkstände</b>	zwischen Neuer Wall und Alsterarkaden	4 St.
<b>Fahrradabstellplätze</b>	zwischen dem Neuen Jungfernstieg und der Einmündung Große Bleichen Wasserseite: Gebäudeseite	10 St. (5 Bügel) 10 St. (5 Bügel)
<b>Fahrradabstellplätze (B+R)</b>	zwischen Neuer Wall und Reesendammbrücke (wasserseitig) östlich der Einmündung Reesendamm	10 St. (5 Bügel) 16 St. (8 Bügel)

Tabelle 11: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

Die Fahrradstellplätze im Jungfernstieg liegen zum Teil in der Zuständigkeit der P+R Betriebsgesellschaft.

Alle der insgesamt 46 Abstellplätze sind ohne Überdachung ausgeführt.

### **3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung**

Im Bestand sind die Nebenflächen des Jungfernstiegs durch eine unstrukturierte Anordnung verschiedenster Stadtraumelemente geprägt.

Post- sowie Telefon- und Stromverteilerkästen reihen sich westlich des Hamburger Hofs, östlich der Großen Bleichen und an den U-/S-Bahnausgängen auf. Östlich der Großen Bleichen lassen sich zudem eine Werbetafel und ein einzelner Schutzpoller auffinden. Weitere Werbetafeln befinden sich beispielsweise westlich und vor dem Alsterpavillon sowie neben dem Gastronomieangebot im östlichen U-/S-Bahnaufgang auf der Gebäudeseite. Hier ist außerdem ein weiterer Postverteilerkasten aufzufinden.

An dem gebäudeseitigen U-Bahn-Ausgang Richtung Westen wurden eine Infotafel der U-/S-Bahn inkl. Uhr, ein Fahrkartenautomat und ein Verteilerkasten installiert. Auch an dem wasserseitigen Aufgang befindet sich eine Infotafel mit Uhr, die durch einen Fahrkartenautomaten an der benachbarten Bushaltestelle ergänzt wird.

Temporäre sowie dauerhafte Beschilderung für beispielsweise Ladezonen, Parkverbot, Fahrplanaushänge und Radwegbeschilderung ergänzen die anderen Ausstattungselemente.

Sitzgelegenheiten sind nur in Form der Holzauflagen an den Sitzstufen hinab zur Binnenalster sowie auf den provisorischen Mittelinseln vorhanden. Sitzbänke oder informelle Sitzmöglichkeiten werden nicht angeboten. Vor dem Glaskubus auf der Stufenanlage und vor und um den Alsterpavillon herum lädt Außengastronomie zum konsum-gebundenen Verweilen ein.

Abfallbehälter in unterschiedlicher Ausführung und Farbe sind in variierenden Abständen auf dem Jungfernstieg verteilt. Sieben kleine Abfallbehälter (70 – 100 Liter Fassungsvermögen) sowie sechs große Abfallbehälter (400 – 800 Liter Fassungsvermögen) lassen sich auf der Gebäudeseite finden. Wasserseitig wurden 15 kleinere Abfallbehälter und vier große Abfallbehälter aufgestellt. Besonders bei Veranstaltungen am Jungfernstieg hat die Erfahrung gezeigt, dass sie nicht ausreichend sind. Weitere große Abfallbehälter befinden sich auf der Treppenanlage am Wasser außerhalb des Planungsgebiets.

### **3.14 Öffentliche Beleuchtung**

Auf der Gebäudeseite wurden zwischen Neuer Jungfernstieg und Reesendambrücke sechs hohe Lichtmasten in Abständen zwischen 46 bis 64 m installiert. Durch ihre zweiseitige Ausrichtung erhellen sie sowohl die Fahrbahn als auch den Gehweg und bilden mit ihrer raumprägenden Gestaltung klare Linien im Raum.

Dem Verlauf der Baumreihen folgend beleuchten wasserseitig neun kleine Mastleuchten die Uferseite. Ergänzt werden diese durch temporäre Beleuchtung, um die öffentliche Sicherheit zu erhöhen.

### **3.15 Straßenbegleitgrün**

Der Jungfernstieg liegt entlang einer Landschaftsachse und Grünen Wegeverbindung des Landschaftsprogramms / Freiraumverbundes Hamburg und ist Teil des Alstergrünzugs.

Drei Baumreihen mit insgesamt 47 Silberlinden wurden im Zuge der Umgestaltung überwiegend 2005 gepflanzt. Sie haben einen Kronendurchmesser von vier bis sechs Metern, ihr ursprünglich kastenförmiger Schnitt ist mittlerweile einem natürlicheren Bild gewichen.

Gusseiserne Baumschutzgitter (Maße 256 x 256 cm) schützen den Wurzelbereich rund um den Stamm und ermöglichen eine Begehung der Flächen unterhalb der Baumkrone. Nachträglich installierte verzinkte Kappenpoller mit einer Gesamthöhe von 90 cm, ursprünglich als temporärer Anfahrerschutz bei Veranstaltungen geplant, sind mittlerweile bei den meisten Baumscheiben dauerhaft vorzufinden.



### **3.16 Entwässerung**

Entlang des Jungfernstieges und der Bergstraße besteht das Potential zur Versickerung von Oberflächenwasser. Das Planungsgebiet liegt außerhalb von Wasserschutzgebieten.

Die Entwässerung erfolgt über Straßenabläufe am Fahrbahnrand und in den Gehwegflächen.

Auf der Wasserseite sind die Abläufe an unterschiedliche Zweige von Straßenentwässerungsanlagen DN100 bis DN400 für Regenwasser angebunden. Von diesen Leitungen aus wird das Wasser an zwei Punkten über Straßenquerungen auf die Gebäudeseite geführt. Von dort aus fließt es in das vorhandene Mischwassersiel in der Straße Große Bleichen.

Gebäudeseitig verlaufen im Gehweg des Jungfernstiegs sowohl südöstlich als auch nordwestlich der Straße Große Bleichen Mischwassersiele. Das darin anfallende Wasser fließt ebenfalls in das übergeordnete Mischwassersiel in der Straße Große Bleichen.

Bei einem Teil der vorhandenen Straßenabläufe ist noch unklar, an welche Leitung sie angeschlossen sind. Hierzu erfolgt derzeit ein Austausch mit dem Bezirksamt Hamburg-Mitte.

Zusätzlich zu den Regenwasserleitungen auf der Wasserseite sind Mischwasserleitungen vorhanden, an die unter anderem die Gastronomiebetriebe und die öffentliche WC-Anlage angeschlossen sind. Die weiteren Ermittlungen werden Aufschluss darüber geben, ob ein Teil des anfallenden Regenwassers ebenfalls in diese Leitungen fließt. Südlich der Stadtrastation im Neuen Jungfernstieg ist in einem der Schächte ein Überlauf ausgebildet, über den Wasser bei Überlastung der Entwässerungsanlagen über eine Einleitstelle in der Mauer in die Binnenalster läuft.

Die Durchführung einer Untersuchung der Straßenabläufe und Anschlussleitungen wird derzeit geprüft.

### **3.17 Versorgungsleitungen**

Im November 2021 wurden die Bestandsleitungen bei den Leitungsunternehmen abgefragt. Es sind die üblichen Ver- und Entsorgungsleitungen vorhanden. Die Leitungsbestände wurden in einem Leitungsbestandsplan erfasst. Die Belange der Leitungsunternehmen werden im Rahmen einer Leitungstrassenplanung bearbeitet.

### **3.18 Ingenieurbauwerke**

Östlich vom Jungfernstieg grenzt die denkmalgeschützte Reesendammbücke an. Die Bauwerksnummer ist 2425087. Gemäß der Abstimmung mit der zuständigen Abteilung B2 des LSBG besteht Sanierungsbedarf am Mauerwerk. Die Sanierungsarbeiten sind noch nicht abschließend terminiert. Für das Jahr 2023 sind sie aktuell nicht vorgesehen. Sie werden allerdings den Unterbau der Brücke betreffen und sich nicht auf die Straßenflächen erstrecken.

Neben der Reesendammbücke verläuft unterhalb des Planungsgebietes zudem das Tunnelbauwerk Jungfernstieg (U-Bahn) mit der Bauwerksnummer 2425088.

Neben den Bauwerken der FHH befinden sich im Planungsgebiet weitere Bauwerke der Hochbahn. Unterhalb der Straße Jungfernstieg verläuft auf der Ebene -2 ein Tunnelbauwerk der U-Bahn Linie U1, im westlichen Abschnitt des Jungfernstiegs verlaufen zudem auf Ebene -3 und -4 die U-Bahnlinien U2 und U4. Darüber hinaus verläuft unterhalb der Reesendammbücke und dem Alsterfleet der Tunnel der S-Bahn auf Ebene -2. Im Bereich der Einmündung Neuer Wall und im Knotenpunkt Jungfernstieg/Ballindamm/Bergstraße befinden sich auf Ebene -1 die Zugänge zur U-/S-Bahn.

### **3.19 Grundwasser**

Gemäß Gleichenplan des Geologischen Landesamts (W3) der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) liegt der mittlere Grundwasserstand in den OBKS (oberer tertiärer Grundwasserleiter bzw. obere Braunkohlesande) des hydrologischen Jahres 2008 zwischen 1,00 und 1,50 mNHN und der mittlere Grundwasserstand in den UBKS (unterer tertiärer Grundwasserleiter bzw. untere Braunkohlesande) des hydrologischen Jahres 2008 zwischen 5,30 und 5,50 mNHN.

Der Abstand zwischen der vorhandenen Oberfläche (zwischen 4,90 und 6,50 mNHN) und dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand liegt bei mindestens 3,40 m.

### **3.20 Denkmalschutz**

Die Gebäude südwestlich des Jungfernstiegs sowie auch die an Colonnaden / Neuer Jungfernstieg angrenzenden und der Alsterpavillon stehen unter Denkmalschutz. Zusammen mit den Straßen Jungfernstieg, Neuer Jungfernstieg, der Reesendammbrücke und dem Ballindamm sowie der Binnenalster bildet der Bereich ein denkmalgeschütztes Ensemble.

### **3.21 Altlasten**

Die Altlastenauskunft wird im Zuge der 1. Verschickung vom Bezirksamt Hamburg-Mitte erwartet.

### **3.22 Kampfmittel**

Die Prüfung des Verdachtsflächenkatasters für den Jungfernstieg vom 08.12.2021 und die Gefahrenerkundung/Luftbilddauswertung vom 22.02.2022 durch die Abteilung Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht der Behörde für Inneres und Sport (BIS) haben ergeben, dass in den größten Teilen des Planungsgebiets kein „Hinweis auf Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg“<sup>1</sup> besteht und „nach heutigem Kenntnisstand ... keine weiteren Maßnahmen notwendig“<sup>2</sup> sind.

In folgenden Flächen (von Südost nach Nordwest aufgeführt) besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht:

- Eingangsbereich der Europapassage
- Einmündung Bergstraße am Knoten Jungfernstieg/Ballindamm/Bergstraße
- beidseitige Gehwege auf der Reesendammbrücke
- auf Höhe der Radwegableitung in der nördlichen Nebenfläche des Knotens Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg
- östliche Nebenflächen des Neuen Jungfernstiegs

In folgenden Flächen (von Südost nach Nordwest aufgeführt) besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht aufgrund einer Trümmerfläche:

- Einmündung Plan inklusive häuserseitige Nebenfläche bis vor Reesendamm
- kleine Fläche am Wasser zwischen Reesendammbrücke und Ballindamm
- rund 3x4 m große Fläche am Beginn der Alsterarkaden auf der Seite Jungfernstieg
- nordwestliche Nebenfläche und rund die Hälfte der Fahrbahn vom Neuen Wall bis rund 3 m hinter die Häuserkante im Jungfernstieg

Vor dem Eingang der Europapassage ist eine Fläche mit Einschränkungen gemäß §8 (1) KampfmittelVO vorhanden. An dieser Stelle wurde am 25.06.2013 eine tiefenbeschränkte Untersuchung bis 1,40 m Tiefe ab GOK durchgeführt.

<sup>1</sup> Lageplan zur Stellungnahme BIS/F046 – 21/09609\_1, 08.12.2021 und 22.02.2022

<sup>2</sup> Lageplan zur Stellungnahme BIS/F046 – 21/09609\_1, 08.12.2021 und 22.02.2022

Für die nicht freigegebenen Flächen sind nach §6 (2) KampfmittelVO „geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich ist“<sup>3</sup>.

#### **4 Variantenuntersuchung Verkehrsplanung**

Für die Planung der Phase 2 wurde eine Reihe von Partizipationsschritten durchlaufen, um die unterschiedlichen Belange der verschiedenen Gremien und der Anlieger:innen zu berücksichtigen. Im Herbst 2020 wurde eine Online-Beteiligung durchgeführt, bei der die Bürger:innen die bereits umgesetzte Maßnahme aus Oktober 2020 bewerten und kommentieren sowie Wünsche für die Umgestaltung des Jungfernstiegs äußern konnten. Insgesamt wurden 400 Beiträge eingereicht und rund 1.000 Kommentare zu den Beiträgen hinterlassen. Außerdem nahmen 352 Personen an der ergänzenden Online-Befragung teil. Wünsche zur Verbesserung der heutigen Situation wurden daraus als Input für die Umplanung des Jungfernstiegs gesammelt.

Als weiterer Schritt der Partizipation fanden am 23.06.2021, am 09.12.2021 und am 22.02.2022 Stakeholdertische mit stadtinternen und weiteren Interessengruppen sowie Vertreter:innen der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und des LSBG zu verschiedenen Schwerpunktthemen statt.

Aus diesen Beteiligungen und den Erfahrungen aus der Phase 1 wurden für die Umgestaltung des Jungfernstiegs eine Reihe von Hinweisen für die Planung gegeben, die die Planungsprämissen der BVM und BSW sowie der weiteren behördlichen Fachabteilungen des Arbeitskreises 5 (AK5) ergänzen. Diese wurden der Variantenuntersuchung zugrunde gelegt.

Im Folgenden sind die wesentlichen Vorgaben, Randbedingungen und Wünsche aufgeführt:

- Die Geschwindigkeit soll auf 30 km/h reduziert werden.
- Die südwestliche Bordkante auf der Gebäudeseite soll in der Lage gehalten werden.
- Um die Aufenthaltsqualität und die Situation für die Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern (Ziel 1 des Handlungskonzepts Innenstadt), sollte die Barrierewirkung der Straße möglichst reduziert werden (Verbesserung der Querbarkeit des Jungfernstiegs). Dies soll auch über einen möglichst verkehrsfreien Jungfernstieg erreicht werden.
- Die Fahrbahnbreite soll reduziert und eine vierte Baumreihe auf der Uferseite gepflanzt werden.
- Der Bus- und Radverkehr sollen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.
- Es ist eine Trennung von Radverkehr und motorisiertem Verkehr sowie von Rad- und Fußverkehr gewünscht.
- Die Bordsteinkanten sollen aufgrund des Straßenbildes gerade geführt und auf Busbuchten verzichtet werden.
- Den Bussen soll eine Möglichkeit zum Überholen geboten werden.
- Das Vorbeifahren des Radverkehrs an haltenden Bussen soll gewährleistet werden.
- Fahrspuren für den Radverkehr sollen ausreichend breit für (mehrspurige) Lastenräder bemessen werden.
- Die Abbiegebeziehung Neuer Jungfernstieg - Gänsemarkt soll optimiert werden.
- Das Durchfahrtsverbot am Knoten Ballindamm/Jungfernstieg/Reesendamm soll besser kenntlich gemacht werden.
- Die Fußgängerführung, insbesondere die fußläufige Verknüpfung zu den Colonnaden und zum Neuen Jungfernstieg, soll optimiert werden.
- Es werden weniger LSAs zur Querung und mehr LSA-freie Querungen gewünscht.
- Es sollen signalisierte Querungen für Sehbehinderte vorgesehen werden.

---

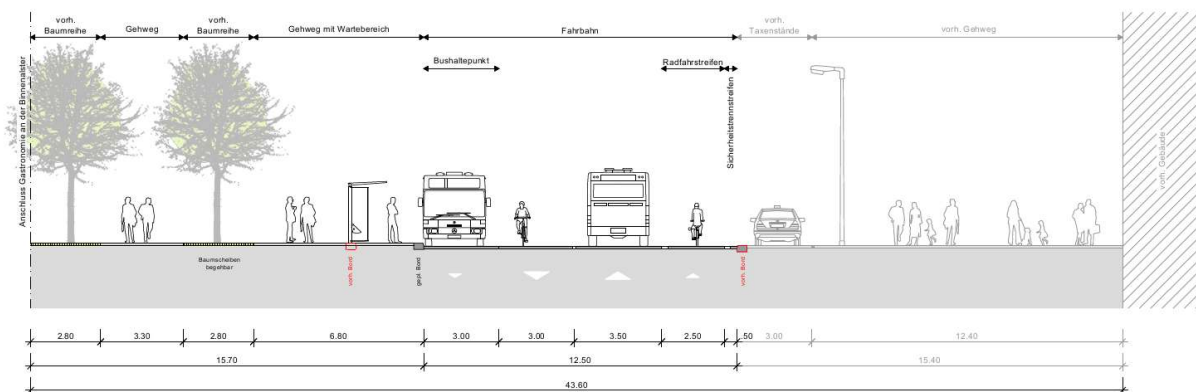
<sup>3</sup> BIS- - Feuerwehr – GEVK, Anschreiben des Ergebnisses der Gefahrenerkundung/Luftbildauswertung, 22.02.2022

- Es sollen Halteplätze für Personen, die mobilitätseingeschränkte Patienten zu den Ärzten bringen/dort abholen, eingerichtet bzw. die Zufahrt dorthin ermöglicht werden.
- Aspekte der öffentlichen Sicherheit in Absprache mit der Behörde für Inneres und Sport (BIS) sind zu berücksichtigen.
- Es sollen Lade- und Lieferzonen sowie Handwerkerparkmöglichkeiten berücksichtigt werden.
- Es sind Abstellanlagen und Mobiliar für Radfahrende vorzusehen (Radabstellanlagen, Haltegriffe, Fußabstellvorrichtungen an Querungen, Luftstation für Radfahrende).
- Es sind Abstellplätze für E-Scooter vorzusehen.

Im Zuge der Variantenuntersuchung wurden drei grundsätzlich unterschiedliche Varianten für die zukünftige Verkehrsführung auf dem Jungfernstieg betrachtet. Bei allen Varianten konnte ein Großteil der Planungsprämissen berücksichtigt werden. Die Lage der gebäudeseitigen Bordkante bleibt auf dem größten Teil der Strecke unverändert.

#### 4.1 Variante 1 – Radfahrstreifen

Die Planungsvariante 1 sieht eine 12,50 m breite Fahrbahn bei Tempo 50 gemäß dem in Abbildung 3 dargestellten Querschnitt vor.



**Abbildung 3: Systemquerschnitt Variante 1 – Radfahrstreifen**

Die Fahrbahn teilt sich in beidseitige Radfahrstreifen von 2,50 bzw. 3,00 m (inkl. 50 cm Sicherheitstrennstreifen zum Parken) Breite am Fahrbahnrand und zwei 3,50 m breite Kfz-Fahrbahnen auf. Die Busse halten am Fahrbahnrand. In den Bereichen der Bushaltestellen werden die Radfahrstreifen unterbrochen. Radfahrende können haltende Busse in diesen 6,50 m breiten Abschnitten im Mischverkehr überholen. Die Fahrbahn ist an diesen Stellen so breit ausgebildet, dass das Überholen durch Busse ebenfalls ermöglicht wird. Durch die partielle gemeinsame Nutzung der Überholfläche durch den Rad- und Kfz-Verkehr können in den Verflechtungsbereichen Konflikte entstehen (Abbildung 4).



**Abbildung 4: Lageplan Variante 1 – Radfahrstreifen**

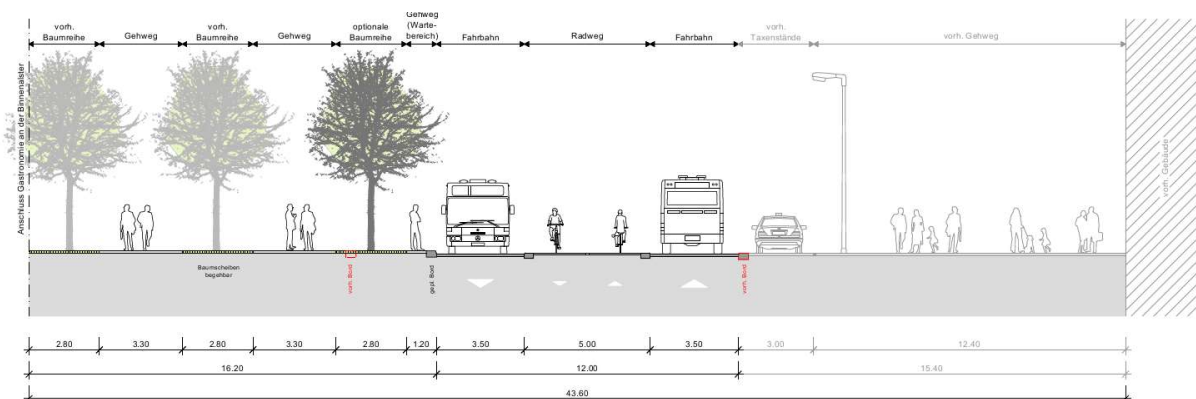
Im Übergang zum Gänsemarkt werden Radfahrende aus dem Radfahrstreifen des Jungfernstiegs geradlinig in den vorhandenen Schutzstreifen geleitet. Auf der Seite Ballindamm/Bergstraße erfolgt der Übergang ebenfalls fließend in die vorhandenen Radfahrstreifen, die bereits vor dem Knoten beginnen.

Durch die Reduzierung der Fahrbahn erhält der Fußverkehr eine 2,70 m breitere wasserseitige Promenade. Es entsteht eine Fläche für Gestaltungsmöglichkeiten und die Option auf eine vierte Baumreihe.

Durch den Entfall der durchgehenden Mittelinsel müssen zu Fuß Gehende insgesamt vier Fahrstreifen (Rad- und Kfz-Fahrstreifen) in einem Zug überqueren. Die Querbarkeit wird somit deutlich verschlechtert. Als barrierefreie Querungsmöglichkeit wird etwas mittig des Jungfernstiegs eine Schlafampel<sup>4</sup> vorgesehen, die im Grundzustand ausgeschaltet ist und auf Anforderung eine bevorrechtigte Querung mit Blindensignalisierung ermöglicht. Diese Art der Signalisierung wurde bereits einige Monate nach der Umsetzung der Phase 1 nachgerüstet, um der Barrierefreiheit im Jungfernstieg mittels einer signalisierten Querung gerecht zu werden.

#### 4.2 Variante 2 – Radweg in mittlerer Führung

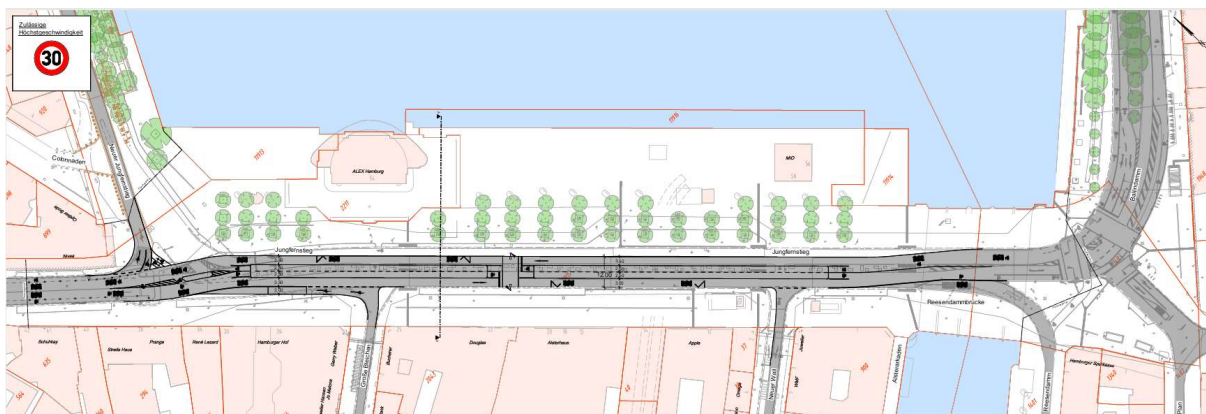
In der Planungsvariante 2 ist Tempo 30 vorgesehen. Der 12,00 m breite Fahrbahnquerschnitt teilt sich gemäß Abbildung 5 in jeweils einen am Fahrbahnrand liegenden Kfz-Fahrstreifen von 3,50 m Breite und einen 5,00 m breiten Zweirichtungsradweg auf, der mit Bordsteinen von der Fahrbahn abgegrenzt wird (Abbildung 5).



**Abbildung 5: Systemquerschnitt Variante 2 – Radweg in mittlerer Führung**

Die Busse halten am Fahrbahnrand. Ein Überholen durch andere Busse oder Kfz ist in dieser Variante nicht vorgesehen. Durch die bauliche Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr auf der Strecke sind in Längsrichtung keine Konflikte zu erwarten (Abbildung 6).

<sup>4</sup> Schlafampel: Sonderfall einer Bedarfsampel, die sich erst beim Knopfdruck einschaltet. Diese Art der Ampel zeigt nach dem Einschalten (durch Knopfdruck eines Fußgängers) zunächst Grün für den Kfz-Verkehr, um dann auf Rot für den Kfz-Verkehr und Grün für Fußgänger und wieder zurückzuschalten. In der nächsten Grünphase für Autofahrer schaltet sie sich dann wieder vollständig ab.



**Abbildung 6: Lageplan Variante 2 – Radweg in mittlerer Führung**

In den Übergängen an den Knoten Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg und Jungfernstieg/Balldamm/Bergstraße müssen Radfahrende zwischen Rand- und Mittellage wechseln, was ein Kreuzen der gesamten Fahrstreifenbreite bedeutet. Dies kann zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr führen. Bei den geringen vorhandenen Verkehrsstärken und einer langen Übergangsstrecke wird die Führung als verkehrssicher eingestuft.

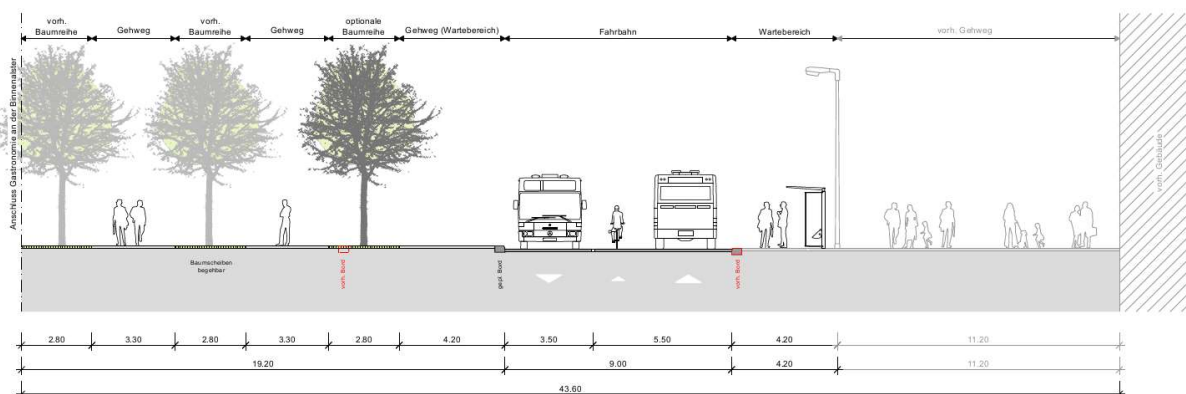
Aus der Reduzierung der Fahrbahn um weitere 50 cm im Vergleich zur Variante 1 ergeben sich zusätzliche Aufenthalts- und Gestaltungsflächen. Die wasserseitige Promenade wird 3,20 m breiter als im Bestand. Die Option auf eine vierte Baumreihe besteht auch in der Variante 2.

In dieser Querschnittsvariante muss der Fußverkehr eine 12,00 m breite Fahrbahn mit vier Fahrstreifen queren und dabei je nach Ausgestaltung des Zweirichtungsradwegs sowohl die äußeren als auch die beiden inneren Bordkanten passieren. Erfahrungen aus anderen Verkehrsräumen lassen darauf schließen, dass die Radwegfläche zum kurzzeitigen Verweilen genutzt wird, sodass nur jeweils ein Kfz-Fahrstreifen zu queren ist. Dies kann zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr führen, vor allem bei der Berücksichtigung der Verkehrsmengen mit 200 bis 1.000 Radfahrenden in der Tagesspitzenstunde.

Die Schlafampel als barrierefreie Querungsmöglichkeit ist in dieser Variante ebenfalls vorgesehen.

### 4.3 Variante 3 – Mischverkehr

In der Planungsvariante 3 ist ebenfalls Tempo 30 vorgesehen. Der Fahrbahnquerschnitt wird im Vergleich zur Variante 2 um weitere 3,00 m auf 9,00 m Breite reduziert (Abbildung 7).



**Abbildung 7: Systemquerschnitt Variante 3 – Mischverkehr**

Mit dieser Variante soll dem Verkehr im Jungfernstieg jeweils ein durchgängiger Fahrstreifen je Fahrtrichtung von 3,50 m Breite für die gemeinsame Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Um für den Radverkehr das Vorbeifahren an haltenden Bussen zu ermöglichen, ist mittig zwischen den beiden

Richtungsfahrtstreifen eine 2,00 m breite Fläche geplant (Abbildung 8). Die Bushaltepunkte liegen entsprechend versetzt zueinander. Außerhalb der Bushaltepunkte ist ein Überholen nicht vorgesehen. Der 2,00 m breite Mittelstreifen soll in diesen Abschnitten als Querungshilfe gestaltet werden, um die Querbarkeit der Fahrbahn für Fußgänger:innen zu erleichtern.



**Abbildung 8: Lageplan Variante 3 – Mischverkehr**

Die Übergänge an den Knoten Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg und Jungfernstieg/Ballindamm/Bergstraße werden übersichtlich gestaltet und so lang, sodass ein Ein- und Ausfädeln für Radfahrende in den und aus dem Mischverkehr komfortabel möglich ist. Im Gegensatz zur Variante 2 ist hier kein Kreuzen des motorisierten Verkehrs erforderlich. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erleichtert diesen Vorgang zusätzlich.

Die neu gewonnene Nebenfläche auf der Wasserseite ist 6,20 m breit und kann zusätzlich zu der Option auf eine vierte Baumreihe mit ergänzenden Ausstattungselementen bespielt werden.

Die Schlafampel als barrierefreie Querungsmöglichkeit ist auch in dieser Variante vorgesehen.

Durch die schmale Fahrbahn ist die Lage der Bushaltepunkte nur wenig variabel. Zudem ist die Möglichkeit des Überholens von Radfahrenden durch Busse nicht gegeben, was von den Verkehrsbetrieben aufgrund eines möglichen Zeitverlustes im Busablauf als ungünstig eingestuft wird.

**4.4 Abwägung der Varianten**

Die Variante 3 wurde nach Abwägung der Vor- und Nachteile gewählt. Ausschlaggebend war die Bündelung einer größtmöglichen Anzahl an Planungsprämissen, die mit dieser Variante umsetzbar sind. Die Verkehrssicherheit sowie die Möglichkeit zur Gestaltung der Aufenthaltsflächen in diesem zentralen Raum standen dabei im Vordergrund.

In der folgenden Tabelle 12 ist aufgeführt, welche Planungsprämissen jeweils in den drei unterschiedlichen Planungsvarianten integriert werden konnten.

	<b>Variante 1</b> <i>Radfahrstreifen</i>	<b>Variante 2</b> <i>Radweg in mittlerer Führung</i>	<b>Variante 3</b> <i>Mischverkehr</i>
<b>Tempo 30</b>	-	+	+
<b>Lage südl. Bordkante</b>	+	+	+
<b>Reduktion Barrierewirkung der Straße</b>	+	+	++
<b>Querungsmöglichkeiten</b>	+	+	++
<b>Option auf vierte Baumreihe</b>	+	+	+
<b>Geradlinigkeit der Bordkanten</b>	+	+	++



<b>Überholen durch Busse</b>	+	+	-
<b>Überholen durch Radfahrer:innen</b>	+	+	+
<b>Abbiegebeziehungen verdeutlichen</b>	+	+	+
<b>signalisierte Querung für Sehbehinderte</b>	+	+	+
<b>Trennung Radverkehr / motorisierter Verkehr</b>	o/+	o/+	o
<b>Trennung Radverkehr/Fußverkehr</b>	+	+	+
<b>Breite Radverkehrsanlage</b>	+	+	++
<b>mehr Raum für Fußgänger:innen</b>	+	+	++
<b>mehr Raum für Freiraumqualität</b>	+	+	++

Tabelle 12: Integration von Planungsprämissen

Die nicht aufgeführten Planungsprämissen, wie die Verbesserung der Wegeverbindung Jungfernstieg - Colonnaden und die Berücksichtigung von Aspekten der öffentlichen Sicherheit, sind unabhängig von der Variantenauswahl zu betrachten.

Die Tabelle zeigt, dass die Mischverkehrslösung die größte Verbesserung für die verkehrliche Situation und die Aufenthaltsqualität am Jungfernstieg bietet. Einzig das Kriterium „Überholen durch Busse“ ist nicht umsetzbar. Die Hochbahn sieht darin eine mögliche Verzögerung der ÖPNV-Abläufe. Aufgrund der Tempo 30 – Regelung und der Haltepunkte auf der Strecke wird die Vorgabe für das Überholen gemäß StVO jedoch unabhängig vom Fahrbahnquerschnitt nicht erfüllt. Diese besagt in §5(2) „Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt.“

Bei der Vorstellung der Varianten im Stakeholdertisch II und in der AG5 ging im jeweiligen Plenum ebenfalls die Mischverkehrslösung als Favorit hervor.

## 5 Variantenuntersuchung Freiraumplanung

Auf Grundlage der gewählten verkehrstechnischen Ausbauvariante wurden drei Varianten für die Gestaltung des Freiraums entwickelt. Sie beziehen dabei die Rückmeldungen der vorangegangenen Beteiligungsverfahren sowie den historischen und städtebaulichen Rahmenbedingungen mit ein. Dazu zählen die folgenden Punkte:

- Beachtung des historischen Ensembles Binnenalster
- Betonung und Erhalt von wichtigen Sichtachsen zu den umgebenden Fassaden im Raum
- Erhalt und Stärkung des „grünen Rückens“ der Binnenalster (Onlinebeteiligung, Stakeholdertisch 3)
- Beachtung der bestehenden Gestaltungselemente aus der Umgestaltung von 2006
- Freiraumplanerische Einbindung eines zehn Meter breiten Fahrbahnquerschnittes
- Prüfung von Varianten für eine erhöhte Aufenthaltsqualität am Jungfernstieg durch die Umgestaltung gewonnener Freiflächen
- Gestaltung eines ruhigen Rückzugsraums und Ort zum Verweilen inmitten der Innenstadt (Onlinebeteiligung, Stakeholdertisch 3)
- Ergänzung von Sitzgelegenheiten, Außengastronomie und Fahrradstellplätzen (Onlinebeteiligung, Stakeholdertisch 3)

Als Leitbild stehen dabei der Erhalt und die Stärkung des Boulevard-Charakters und die flexible Querung für Fußgänger im Mittelpunkt.



Bei allen drei Varianten konnten die Planungsprämissen berücksichtigt werden.

### **5.1 Variante 1 – Vier Baumreihen und Raumgewinn wasserseitig**

Durch die Reduktion der Fahrbahnbreiten können die Nebenflächen des Jungfernstiegs um etwa vier Meter erweitert werden. Variante 1 sieht vor, diese auf der Binnenalsterseite einzusetzen und die Bordkante auf der südlichen Seite somit in ihrer Lage bestehen zu lassen (Abbildung 9).



**Abbildung 9: Variante 1 - Vier Baumreihen und Raumgewinn wasserseitig**

Durch den gewonnenen Raum werden die Flanierzone und das typische „Jungfernstieg-Pflaster“ erweitert und es bietet sich die Möglichkeit, eine vierte Baumreihe zwischen den Linden und der verschobenen Bordkante zu pflanzen und so den „grünen Rücken“ der Binnenalster zu stärken. Sie verdeutlicht so wie im Bestand die Trennung zwischen Fahrbahn und Flaniermeile und bietet Schatten und Abkühlung. Außerdem leisten die neuen 17 Silberlinden einen wichtigen Beitrag zu der Gestaltung einer zukunftsfähigen, klimaangepassten Stadt.

Auf der Gebäudeseite verändert sich das Flächenangebot nicht. Dennoch kann durch die Gestaltung der Straßenraumelemente eine Unterscheidung in Aufenthalts- und Flanierbereich getroffen werden, die eine Außengastronomie vor dem Alsterhaus mit einer einreihigen Beschirmung ermöglicht.

### **5.2 Variante 2 – Drei Baumreihen und Raumgewinn wasserseitig**

Auch in Variante 2 erhält der wasserseitige Flanierbereich die gewonnenen vier Meter. Im Gegensatz zur Variante 1 wird der zusätzliche Platz vollständig als Aufenthalts- und Bewegungsraum nutzbar gemacht (Abbildung 10). Der breitere Gehweg bildet mit seiner luftigen und freien Gestaltung einen verstärkten Bezug zur anderen Seite und lädt zur ganzräumigen Querung der Fahrbahn ein. Der Zugewinn erlaubt eine verstärkte Ergänzung von Stadtelementen wie Sitzgelegenheiten und mehr Bewegungsmöglichkeiten.



**Abbildung 10: Variante 2 - Drei Baumreihen und Raumgewinn wasserseitig**

Auch hier verändert sich das Flächenangebot auf der Gebäudeseite nicht und wird ebenso wie in der vorherigen Variante durch eine Außengastronomie in einreihiger Beschirmung vor dem Alsterhaus ergänzt.

### 5.3 Variante 3 – Raumgewinn auf der Gebäudeseite

Variante 3 stellt die Möglichkeit dar, die gewonnene Fläche auf der Gebäudeseite zu ergänzen (Abbildung 11). Wasserseitig bleibt die Fahrbahnkante erhalten, die Flanierzone verläuft weiterhin unterhalb der drei Silberlindenreihen.



**Abbildung 11: Variante 3. Raumgewinn auf der Gebäudeseite**

Auf der Gebäudeseite ermöglicht die Ergänzung eine breitere Laufzone vor den Geschäften. Außerdem kann hier mit zwei Reihen an großen Schirmen eine größere Außengastronomie als in Variante 1 und 2 vor dem Alsterhaus angeboten werden. Zusätzlich erlaubt der Platz eine kleine Außengastronomiefläche neben dem westlichen U-Bahnaufgang für den dort angesiedelten Bäcker. Während des Winters bleiben die Flächen vermutlich frei von außengastronomischer Nutzung.

### 5.4 Abwägung der Varianten

Die Variante 1 wurde nach Abwägung der Vor- und Nachteile als Vorzugsvariante ausgewählt. Maßgebend war der in den vorausgegangenen Beteiligungsformaten starke Wunsch nach einem höheren Grünanteil und die zukunftsweisende Gestaltung. Der gewonnene Raum wird hier am sinnvollsten genutzt und schafft die höchste Aufenthaltsqualität. In der folgenden Tabelle 13 ist dargestellt, wie stark die einzelnen Planungsprämissen in der jeweiligen Variante berücksichtigt werden können.

	<b>Variante 1</b> <i>Vier Baumreihen Raum wasserseitig</i>	<b>Variante 2</b> <i>Drei Baumreihen Raum wasserseitig</i>	<b>Variante 3</b> <i>Raum gebäudeseitig</i>
<b>Historisches Ensemble</b>	++	++	++
<b>Sichtachsen</b>	+	++	++
<b>Erhalt und Stärkung des „grünen Rückens“</b>	++	o/+	o/+
<b>Beachtung der Bestandsgestaltungselemente von 2006</b>	++	++	+
<b>Einbindung des zehn Meter breiten Fahrbahnquerschnittes</b>	++	++	++
<b>Aufenthaltsqualität</b>	++	+	++
<b>Ruhiger Rückzugsort und Raum zum Verweilen</b>	++	o/+	+
<b>Sitzgelegenheiten, Außengastronomie und Fahrradstellplätze</b>	+	+	++

**Tabelle 13: Integration von Planungsprämissen**

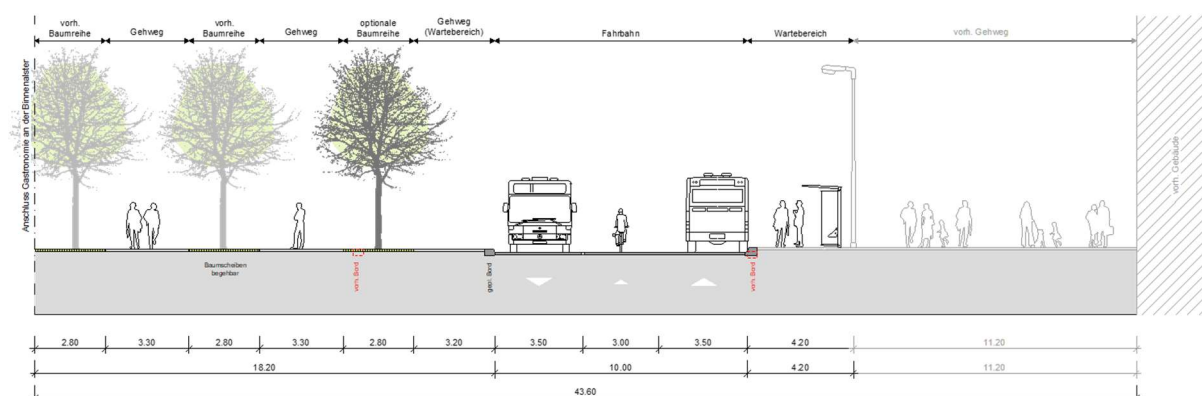
Die Tabelle 13 zeigt, dass die Variante 1 in der Gesamtbetrachtung die größte Qualität für die Aufenthaltssituation am Jungfernstieg darstellt. Die Außengastronomie muss kleiner als in Variante 3 möglich erfolgen und die Sichtachsen werden durch die 4. Baumreihe marginal geschwächt, wobei sich die Silberlinden durch die Rasterreihung nur wenig auf die Beziehung zwischen Wasserfläche und historischen Fassaden auswirken.

## 6 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

In der weiteren Diskussion der gewählten Mischverkehrsvariante wurde der Querschnitt optimiert. Das Kriterium „Überholen von Bussen“ aufgreifend, wurde der Streifen zwischen den beiden Richtungsfahrstreifen um 1,00 m auf 3,00 m verbreitert, was Bussen das unabhängige Ausfahren aus den Bushaltestellen ermöglicht. Zusätzlich wird die Querungssituation für Fußgänger:innen verbessert, da die verbreiterte Fläche auch Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Gehwagen eine bessere Möglichkeit zum kurzen Pausieren bietet.

Die zusätzlich nutzbare Fläche auf der Wasserseite wird dadurch von 6,20 m auf 5,20 m reduziert. Die Prüfung einer möglichen Gestaltung dieses Bereiches hat ergeben, dass dadurch mit keinerlei Einbußen zu rechnen ist.

### 6.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung



**Abbildung 12: Querschnitt Fahrbahn Jungfernstieg (Höhe gebäudeseitigem Bushaltestepunkt)**

Der Querschnitt des Jungfernstiegs teilt sich von Gebäude- bis Wasserseite gemäß der Darstellung in Abbildung 12 wie folgt auf:

Breite	Nutzung	Material der Oberflächenbefestigung
11,20 m – 12,50 m	Gehweg	Betonplatten, Typ Jungfernstieg (sandsteinfarben)
4,20 m bzw. 3,00 m	Wartefläche bzw. Mehrzweckstreifen für unterschiedliche Nutzungen	Betonplatten, Typ Jungfernstieg (sandsteinfarben) Mehrzweckstreifen eingefasst von anthrazitfarbener Läuferreihe aus Betonsteinen
3,50 m	Fahrstreifen in Richtung Ballindamm	Asphalt
3,00 m	Mittelstreifen unterschiedlicher Nutzung	je nach Nutzung Asphalt oder anthrazitfarbenes Pflaster
3,50 m	Fahrstreifen in Richtung Neuer Jungfernstieg	Asphalt
rd. 23,20 m	Promenade mit zwei bzw. drei Baumreihen	Betonplatten, Typ Jungfernstieg (sandsteinfarben)

rd. 30,00 m	Treppenanlage bzw. private Gastronomiefläche Alsterpavillon	Betonplatten, Typ Jungfernstieg (sandsteinfarben)
<b>Gesamtbreite: rd. 78,00 m</b>		

Tabelle 14: Aufteilung Planungsquerschnitt Jungfernstieg

## 6.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die Straßen Große Bleichen und Neuer Wall werden zukünftig als Gehwegüberfahrten an den Jungfernstieg angebunden. Dadurch erhält der Fußverkehr entlang des Jungfernstiegs gegenüber dem an den einmündenden Straßen abbiegenden Kfz- und Radverkehr Vorrang. Die mit der Phase 1 übergangsweise deaktivierten Signalisierungen der Knoten K98 und K84 entfallen vollständig. Um die Verkehrsberuhigung in den Straße Große Bleichen und Neuer Wall durchzusetzen, ist aktuell angedacht, je einen versenkbaren Poller an den Einmündungen vorzusehen. Die Umsetzung dieser Poller ist aktuell noch in Abstimmung und erfolgt im Zuge eines separaten Projektes

Zwischen Große Bleichen und Neuer Wall wird eine Schlafampel installiert.

Am Knoten Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg (K113) entfällt der Kfz-Linksabbieger aus der Straße Neuer Jungfernstieg in den Jungfernstieg. Die vorgesehenen Fahrbahnteiler im Knotenbereich unterbindet das Falschfahren. Durch den Entfall des Linksabbiegers, die zusätzliche Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 sowie die reduzierten Verkehrsstärken entfällt an diesem Standort das Erfordernis einer Regelung mittels Lichtsignalanlage. Im Zuge einer parallelaufenden Umbaumaßnahme des Neuen Jungfernstiegs durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte soll dieser als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 eingerichtet werden. Der Abschnitt zwischen Colonnaden und Jungfernstieg soll zukünftig nur noch in Richtung Süden befahrbar sein. Der Radverkehr ist in Gegenrichtung freigegeben. Die Einfahrmöglichkeit aus dem Jungfernstieg in den Neuen Jungfernstieg steht damit lediglich Radfahrenden zur Verfügung. Der Einmündungsbereich wird entsprechend angepasst. Dies führt zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrbahnfläche zugunsten einer erweiterten Promenade auf dem Jungfernstieg. Die Einfassung der ersten 3,70 m ab Jungfernstieg erfolgt im Neuen Jungfernstieg mit Hochbordkanten mit einer Ansicht von 12 cm, und die Fläche wird asphaltiert. Im weiteren Verlauf des Neuen Jungfernstiegs in Richtung Nordwesten wird die Bordkante auf 3 cm abgesenkt. Ab diesem Höhenübergang der Bordkanten erhält die verkehrsberuhigte Straße Neuer Jungfernstieg eine Befestigung aus Pflastersteinen. Hierdurch wird der Nutzungswechsel der beiden Flächen kenntlich gemacht und der Verkehrsraum ist für die Nutzenden logisch erfassbar. Kurz hinter dem Materialwechsel ist eine Fußgängerquerung mit taktilen Leitelementen vorgesehen. Durch die etwas abgesetzte Führung der Fußgänger:innen wird die Aufstellfläche für links abbiegende Radfahrende im Einmündungsbereich freigehalten und das Konfliktpotential zwischen Rad- und Fußverkehr minimiert.

Der Knoten Jungfernstieg/Ballindamm/Bergstraße liegt außerhalb des vorgesehenen Planungsgebietes. Im Zuge dieser Umbaumaßnahme sind jedoch Maßnahmen ohne größeren baulichen Eingriff vorgesehen. Um die Verkehrsmenge im Jungfernstieg nachhaltig zu reduzieren, soll die Einfahrmöglichkeit aus dem Ballindamm in den Jungfernstieg entfallen. Die Erhebungen aus der Phase 1 haben gezeigt, dass ein Einfahrverbot mittels Beschilderung nicht ausreicht, sodass weitere Anpassungen erforderlich sind. Heute werden von der Behörde für Inneres und Sport (BIS) gehäuft Falschfahrende aus dem Neuen Jungfernstieg in den Jungfernstieg aufgenommen. Um dies zukünftig auch am Ballindamm zu verhindern, ist eine bauliche Lösung erforderlich. Es ist vorgesehen, den Radfahrstreifen im Ballindamm ab Beginn der Aufweitung für den Kfz-Rechtsabbiegefahrstreifen auf 3,50 m Breite entsprechend der Weiterführung der Mischverkehrsfläche im Ballindamm zu verbreitern. Der restliche Streifen des Rechtsabbiegers wird mit Bordsteinen eingefasst, wodurch eine bauliche Trennung entsteht. Das falsche Rechtsabbiegen von Kfz wird zusätzlich durch einen absenkbaren Poller im Radfahrstreifen unterbunden. Falls langfristig eine Busverbindung zwischen Ballindamm und Jungfernstieg eingerichtet werden sollte, ist dies ohne baulichen Aufwand möglich. Die Signalisierung am Knoten K91 bleibt unverändert.

Im Planungsgebiet bzw. angrenzend befinden sich zukünftig die folgenden Lichtsignalanlagen (LSA):

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
neu	Jungfernstieg / Neuer Wall	Schlafampel	ja	ja	ja
K91	Jungfernstieg/Ballindamm/Bergstraße	verkehrsabhängig	ja	ja	ja

Tabelle 15: Übersicht LSA

### 6.3 MIV und Wirtschaftsverkehr

Wie heute sind zukünftig ÖPNV, Taxis und Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge ohne Einschränkung im Jungfernstieg zugelassen. In den Zeiten zwischen 21 Uhr und 11 Uhr ist der Jungfernstieg zusätzlich für den Lieferverkehr freigegeben.

Mit dem Umbau wird im Vergleich zur Phase 1 eine zusätzliche Verkehrsreduzierung und damit eine Reduzierung des Unfallgeschehens im Jungfernstieg erwartet.

Durch die Sperrung der Zufahrtmöglichkeit aus dem Neuen Jungfernstieg erfolgt die Anlieferung im Jungfernstieg auf der Gebäudeseite zukünftig ausschließlich aus Richtung Gänsemarkt. Auf der Wasserseite gibt es zwei Anlieger, die den Jungfernstieg nach den Umbauarbeiten vom Ballindamm über Bergstraße und Plan erreichen.

### 6.4 ÖPNV und Sharing Angebote

Die beiden vorhandenen Bushaltepunkte Jungfernstieg (je einer auf der Gebäude- und der Wasserseite) bleiben erhalten, werden in ihrer Lage jedoch an die neue Situation angepasst. Der gebäudeseitige Haltepunkt vor dem U-/S-Bahnzugang wird um etwa 1,50 m in Richtung Einmündung Neuer Wall verschoben. Auf der gegenüber liegenden Wasserseite entsteht der neue Haltepunkt auf Höhe des Alsterpavillons und liegt damit rund 130 m weiter nordwestlich als im Bestand. Dadurch entstehen für die Fahrgäste, die zwischen U-/S-Bahn und Busverkehr wechseln wollten leicht erhöhte Laufwege. Der in dieser Ausführungsvariante gewählte schmale Fahrbahnquerschnitt lässt die Einrichtung von gegenüberliegenden Haltepunkten nicht zu. Der geplante Bau eines neuen Zugangs zur Linie U5 im Nordwesten des Jungfernstiegs reduziert die verlängerten Fußwege langfristig wieder.

Busse können bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m in den Bereichen der Haltepunkte unabhängig voneinander aus ihren Haltepositionen ausfahren. Dies ermöglicht einem Bus mit zügigem Fahrgastwechsel das Überholen eines vor ihm stehenden Busses.

Die Fahrbahn wird an den Bushaltepunkten mit Beton befestigt und mit anthrazitfarbenen Bussonderbordsteinen mit einer Auftrittshöhe von 22 cm eingefasst. Entlang der Sonderbordkante wird ein visuell und taktil erfassbarer Leitstreifen hergestellt. Auffindestreifen und Einstiegsfeld sind für die erste Tür des vordersten Busses vorgesehen.

Als Ausstattungselemente der Haltepunkte sind jeweils Fahrkartenautomat und DFI vorgesehen (Tabelle 16). Der Fahrgastunterstand auf der Wasserseite wird entsprechend der Lage des neuen Haltepunktes verschoben. Auf der Häuserseite steht die Überdachung des Bäckers am U-/S-Bahnzugang zur Verfügung.

Halte- stelle	Halte- punkt	Haltende Linien	Art der Halte- stelle	Aufstell- länge	Oberflä- chenbe- lag	Barrie- refrei- heit	Ausstat- tung
Jungfern- stieg	Gebäu- deseite	X3, M4, M5, M19, NB602, NB603, NB604, NB605, NB688	Fahr- bahnrand	60 m	Beton	taktile Leitele- mente vorh., Bord- höhe: 22 cm	Fahrkar- tenauto- mat, DFI (integriert in U-/S- Bahnsäule)
Jungfern- stieg	Wasser- seite	X3, M4, M5, M19, NB602, NB603, NB604, NB605, NB688	Fahr- bahnrand	60 m	Beton	taktile Leitele- mente vorh., Bord- höhe: 22 cm	FGU, Fahr- kartenauto- mat, DFI

**Tabelle 16: Haltestellen in Ausführungsvariante**

Da die Linksabbiegemöglichkeit aus dem Neuen Jungfernstieg in den Jungfernstieg entfällt, wird die Linie A der Stadtrundfahrtbusse „Die Roten Doppeldecker“ nach Umsetzung dieser Straßenbaumaßnahme über Dammtorstraße und Gänsemarkt geführt. Der bisherige Haltepunkt im Neuen Jungfernstieg vor dem Hotel Vierjahreszeiten kann zukünftig nicht mehr angefahren werden. Als Ersatz entsteht im gebäudeseitigen Seitenstreifen vor Haus Nr. 30 ein neuer Bushaltepunkt. Ein Halten am Fahrbahnrand ist hier nicht vorgesehen, da der Durchgangsverkehr bei jedem Halt mit Ein- und Aussteigemöglichkeit für die Touristen aufgehalten werden würde.

### 6.5 Radverkehr

Radfahrende fahren zukünftig gemeinsam mit den weiteren zugelassenen Verkehrsarten im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Durch die breite nutzbare Fläche und die Geradlinigkeit der Strecke ist das Radfahren im Jungfernstieg zukünftig sehr komfortabel.

In den Abschnitten, in denen Busse des ÖPNVs halten können, ist die Fahrbahn mit 6,50 m Breite so ausgebildet, dass der Radverkehr mit ausreichendem Abstand sicher überholen kann und damit nicht in seinem Fahrfluss gebremst wird.

Aus Richtung Gänsemarkt kommend endet der vorhandene Schutzstreifen an der Planungsgrenze. Durch die parallele Führung von Radverkehr und motorisiertem Verkehr sind Radfahrende im Blickfeld der Fahrzeugführer:innen. Der Verflechtungsbereich aus dem Schutzstreifen in den Mischverkehr ist rund 25 m lang. In Fahrtrichtung Gänsemarkt beginnt der Schutzstreifen einige Meter vor der Planungsgrenze und Radfahrende werden so aus dem Mischverkehr in die Fahrbahnrandlage geführt.

Radfahrende aus dem Neuen Jungfernstieg in Richtung Gänsemarkt nutzen gemeinsam mit dem MIV den Rechtsabbiegefahrstreifen. Für die Fahrt in den südöstlichen Jungfernstieg ist in der Einmündung Neuer Jungfernstieg eine Aufstellfläche vorgesehen. Um auch ungeübten Radfahrenden ein leichtes Kreuzen des Knotens zu ermöglichen, steht zwischen den beiden Richtungsfahrstreifen im Jungfernstieg eine von zwei Fahrbahnanteilern eingefasste 4,00 m lange und 3,00 m breite Fläche zur Verfügung, die ein sukzessives Queren zulässt. Daran grenzt eine ebenfalls 4,00 m lange Fläche für die Gegenrichtung. Diese ist zum Aufstellen für linksabbiegende Radfahrende aus dem Gänsemarkt in den Neuen Jungfernstieg vorgesehen. Diese werden zunächst über eine Radfahrstreifen-, dann über eine Schutzstreifenmarkierung an den rechten Fahrbahnrand des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches in der Straße Neuer Jungfernstieg geleitet.

Der Übergang aus dem Ballindamm bzw. aus der Bergstraße in den Jungfernstieg erfolgt ohne Verflechtung, da die Verkehrsteilnehmer:innen bereits zuvor im Mischverkehr bzw. aus dem Ballindamm als alleinige Nutzer der Fläche in den Jungfernstieg einfahren. In der Gegenrichtung beginnt der Radfahrstreifen zur Weiterfahrt in den Ballindamm bzw. in die Bergstraße analog dem heutigen Zustand vor dem Knoten Jungfernstieg/Ballindamm/Bergstraße. Um das Abkürzen von rechts in die Bergstraße abbiegenden Radfahrenden über die Nebenfläche zwischen Reesendamm und Bergstraße zu unterbinden, soll die Abbiegebeziehung attraktiver gestaltet werden. Hierzu ist vorgesehen, ein Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr (VZ 721) an der Signalanlage zu montieren.

Durch die neue Radverkehrsführung wird der Streckenabschnitt Jungfernstieg der Velorouten 3 und 4 aufgewertet.

## **6.6 Fußverkehr**

Für den Fußverkehr wird mit der Ausführungsvariante sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Nutzung als fußläufige Verbindung verbessert.

Besonderes Augenmerk liegt auf den Querungsmöglichkeiten, die nach der Umgestaltung zur Verfügung stehen. Neben der Bevorrechtigung bei der Querung der Straßen Neuer Wall und Große Bleichen sind die Fahrbahnränder des Jungfernstiegs um 5,20 m näher aneinandergerückt, wodurch die Querschnittsbreite der Trasse um rund ein Drittel reduziert wurde. Die mittig angelegten Fahrbahnteiler auf großen Abschnitten der Strecke ermöglichen ein fahrbahnenweises Queren. Auf der Strecke sind vier barrierefreie 6,00 m breite Querungen vorgesehen, davon eine etwa mittig liegende Querung mit einer Schlafampel signalisiert. Die Bordsteine sind als getrennte Querungen auf 6 bzw. 0 cm abgesenkt. Die Querungen sind südöstlich des Neuen Jungfernstiegs, zwischen Große Bleichen und Neuer Wall (rund 50 m südöstlich Große Bleichen), nordwestlich vom Neuen Wall und in der Verlängerung der Alsterarkaden vorgesehen. Die signalisierte Querung am Knoten Jungfernstieg/Ballindamm/Bergstraße bleibt bestehen. Alle Querungen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Als innere Leitlinie dienen die durchgehende Gebäudekante auf der Häuserseite und der Beginn der Treppenanlage auf der Wasserseite. Auf eine Ergänzung von Noppen- und Rippenplatten zur Führung von Sehbehinderten in Längsrichtung wird verzichtet. Die wasserseitig neu herzustellenden sowie gebäudeseitig vorhandenen Entwässerungsrinnen dienen in der breiten Fußverkehrsfläche zusätzlich zu den inneren Leitlinien als taktil erfassbare Unterstützung. Die Auffindestreifen für die Querungsstellen und die Bushaltestellen werden jeweils bis an die Entwässerungsrinne hergestellt.

## **6.7 Ruhender Verkehr**

Der gebäudeseitige 3,00 m breite Streifen wird auf die Flächen außerhalb des zentralen Bereiches zwischen Große Bleichen und Neuer Wall begrenzt. Dies bedingt eine Aufwertung der Flächen und eine Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten.

Durch die verlängerte Geradlinigkeit der Fahrbahnränder entsteht auf der Wasserseite auf der Reesendammbücke eine neue Fläche für eine Nutzung durch den ruhenden Verkehr (Tabelle 17).

Die zeitliche Begrenzung der Ladezonen wird an die Zeiten der Zulassung des Lieferverkehrs im Jungfernstieg (21-11 Uhr) angepasst. In den Zeiten außerhalb dieser Festlegung sind die Flächen als Taxizone nutzbar.

	<b>Bestand</b>	<b>Ausführungsvariante</b>	<b>Bilanz</b>
<b>zeitlich begrenzte Ladezone (21-11 Uhr)</b>	39 m	35 m	- 4 m
<b>E-Scooter-Zone</b>	7,50 m	7,50 m	-
<b>Taxizone</b>	44 m	35 m	+ 36 m
<b>zeitlich begrenzte Taxizone (11-21 Uhr)</b>	-	45 m	
<b>Parkstände</b>	4 St	-	- 4 St.
<b>Fahrradstellplätze</b>	20 St.	62 St	+ 16 St.
<b>Fahrradstellplätze (B+R)</b>	26 St.		

Tabelle 17: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

Der mit der Online-Beteiligung ermittelte Wunsch nach zusätzlichen Fahrradstellanlagen findet durch die Ergänzung von insgesamt 16 Stellplätzen Berücksichtigung. Ob auch nach der Umgestaltung ein Teil der Fahrradstellplätze als B+R-Anlage von der P+R Betriebsgesellschaft unterhalten werden, wird im Zuge der weiteren Planung abgestimmt.

## 6.8 Gestaltungskonzept

Im Mittelpunkt des Gestaltungskonzepts steht die Aufgabe, den Jungfernstieg als Flanier- und Aufenthaltsort für seine wichtigsten Akteure, die Passanten, in einem klaren, geordneten und ruhigen Stil zu stärken.

Bereits mit der Umgestaltung durch das Landschaftsarchitekturbüro WES im Jahre 2006 erhielten die Gehwege dank des schlankeren Straßenquerschnitts mehr Raum und Präsenz und wurden mit einem hochwertigen, sandsteinfarbenen Betonsteinpflaster, drei Silberlindenbaumreihen sowie Sitzstufen zur Binnenalster hinab aufgewertet.

Der entstandene Boulevard-Charakter mit seinen Gestaltungselementen wird nun aufgegriffen und erweitert, ohne die wichtigen Sichtachsen zu den umgebenden historischen Fassaden und der Wasseroberfläche zu vernachlässigen.

Durch die geplante Reduktion des Fahrbahnquerschnitts auf 10,0 m Breite gewinnen die Nebenflächen wasserseitig einen über 5,0 m breiten Aufenthalts- und Bewegungsraum hinzu. Diese Fläche bietet die Möglichkeit, die drei Silberlindenreihen durch eine vierte Baumreihe zu ergänzen. Sie stützt so nicht nur den „grünen Rücken“, der sich um die Binnenalster spannt, sondern schafft eine schattige, entspannende Atmosphäre für die Flanierenden und trägt somit signifikant zur Aufenthaltsqualität bei. In Anbetracht der Klimakrise und den steigenden Temperaturen in urbanen Räumen unterstützt die Baumreihe durch das vergrößerte Grünvolumen das Konzept einer zukunftsfähigen Stadt.

Mit dem verringerten Straßenquerschnitt soll den Passanten ermöglicht werden, die Fahrbahn an allen Stellen schnell und einfach queren zu können. Mehrere Fahrbahnteiler dienen dabei unterstützend als Querungshilfen, die neben einer zentralen Lichtsignalanlage (als Schlafampel) in drei weiteren Bereichen durch abgesenkte Bordsteine und ein taktiles Bodenleitsystem zusätzliche klare, barrierearme Übergangsmöglichkeiten anbieten.

Die Bodenleitsysteme in Betonsteinpflaster werden auf den Nebenflächen in einer dunklen Farbgebung ausgeführt. So fügen sie sich trotz ihrer kontrastierenden Wirkung stimmig in das Gesamtkonzept ein und ergänzen die Leitsysteme, welche vom Ballindamm und der Bergstraße auf den Jungfernstieg münden.



## **6.9 Pflasterbelag – Material und Farbgebung**

Die neu gewonnenen Nebenflächen greifen das sandsteinfarbene „Jungfernstieg-Betonsteinpflaster“ des Umbaus von 2006 in der Bauweise SCADA fino und finerro auf und schaffen so eine einheitliche, großzügige und ruhige Pflasterfläche.

Auch auf der südlichen, an die Fassaden angrenzende Seite werden die Gehwegflächen mit einer Pflasterung erweitert. Ein 30 x 15 cm Reihenverband zieht sich hier über die Einmündungen Große Bleichen und Neuer Wall und verdeutlicht den ein- und ausbiegenden Fahrzeugen zusätzlich zur Bordlinienführung die Vorfahrtsrechte und Priorität des kreuzenden Fußverkehrs.

Dieses Konzept wird am Neuen Jungfernstieg und den Collonaden zukünftig ebenfalls aufgegriffen, indem die Fahrbahn auch hier im sandsteinfarbenen Ton gepflastert wird und so die beiden Nebenflächen optisch zu einer ruhigen Einheit zusammengezogen werden.

Ruhe und Klarheit werden auch bei der Gestaltung der Verkehrsinseln präferiert. Hier wurde ein dunkles Pflaster ausgewählt, welches das Format und Material des „Jungfernstieg-Pflasters“ der Nebenflächen aufgreift, sich in der Farbgebung aber an dem grauen Asphalt der Fahrbahn orientiert.

Die graue Asphaltdecke der Fahrbahn wird in den Bushaltestellen durch eine stabile Farbbetondecke ersetzt, bei der eine Farbanpassung an den angrenzenden Asphalt mit einer Einfärbung von 1% – 2% anthrazit nach RAL-Tabelle und Bemusterung angestrebt wird.

## **6.10 Straßenausstattung und Straßenmöblierung**

Für eine klare Orientierung und Gestaltung werden die vorhandenen und ergänzten Ausstattungselemente und Einbauten in drei Funktionszeilen angeordnet. Eine Funktionszeile schließt direkt an die Sitzstufen wasserseitig an und ergänzt das vorhandene Angebot. Eine weitere Funktionszeile bietet neue Angebote als Teil der neuen vierten Baumreihe im hinzugewonnenen Freiraum.

Auf der gebäudenahen Seite der Fahrbahn erhält die Nebenfläche durch die Ausstattungsergänzung eine klare Unterteilung in Aufenthaltszone und Flaniermeile. Die Funktionszeile schließt hier an einen drei Meter breiten Funktionsstreifen für Anlieferung, Taxistände, Busausstieg, E-Scooter-Parken und den Stadtrundfahrtbus an.

In die Funktionszeilen sollen sich alle typischen innerstädtischen Komponenten wie Bänke, Leuchten, Abfalleimer, Werbetafeln und Stromkästen einordnen. Durch diese Aufreihung entsteht eine Zeile aus Elementen, die neben ihrer Hauptfunktion parallel als Überfahrtschutz dienen kann. So sollen alle Ausstattungsobjekte mit einer entsprechenden Einbautiefe anfahrtsicher eingebaut werden. Zusätzlich werden anfahrtsichere, zertifizierte Poller in Teilabschnitten vorgesehen.

Ein sich in der Entwicklung befindliches neues Bankmodell mit Holzprofilen und Stahlunterkonstruktion, das sich mit einer klassischen Gestaltsprache in das Gesamtensemble der Innenstadt einfügt, bietet in flexibel kombinierbaren Modulen von 2,0 m Länge unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten mit insgesamt 90 Laufmetern Sitzangebot. Durch die Anordnung ermöglicht das neue Sitzangebot nicht nur den Ausblick auf das Wasser von einem barrierefreien Standpunkt aus, sondern bietet den Passanten nun auch auf der Gebäudeseite einen Moment der Entspannung während des Einkaufsbummels und Innenstadtbesuchs.

Ergänzt werden die Bänke durch ca. 20 große einheitliche Abfallbehälter der Hamburger Stadtreinigung Modell „Mr. Fill“.

Insgesamt 54 Fahrradstellplätze werden auf dem Jungfernstieg zukünftig angeboten. Ein Band aus Fahrradbügeln fängt die hohe Nachfrage an Fahrradstellplätzen dezentral an den beiden Auftaktbereichen im Osten und Westen des Straßenzuges vor den Einmündungen in Große Bleichen und Neuer

Wall auf. Sie werden auf der der Binnenalster zugewandten Seite durch kleine Pakete mit je zwei bzw. drei Fahrradbügeln unter den Bäumen der vierten Reihe ergänzt.

Durch die Ordnung der Ausstattungselemente entsteht auch auf der häuserzugewandten Seite mehr Raum, der vor dem Alsterhaus die Möglichkeit für eine ca. 165 m<sup>2</sup> große Außengastronomiezone bietet.

### 6.11 Anfahrschutz

Durch die Ereignisse der letzten Jahre ist das Thema des Schutzes vor sogenannten Überfahrtaten im öffentlichen Raum immer wichtiger geworden. Unauffällige, jedoch effektive Ausstattungselemente sind eine Möglichkeit, den Jungfernstieg, der regelmäßig für Veranstaltungen und auch im Alltag als beliebte Flaniermeile von Bevölkerung und Touristen genutzt wird, sinnvoll zu schützen. Durch größere Einbautiefen und verstärkte Elemente können Bänke, Fahrradbügel und Abfallbehälter entlang des Jungfernstieges Schutz vor von der Fahrbahn abkommenden Fahrzeugen bieten. Stabile Poller ergänzen die Funktionszeile und gewährleisten beispielsweise als unsichtbare Ergänzung der Bankmodelle den Schutz der einzelnen Elemente. An einigen Stellen ist nach aktuellem Stand dennoch erforderlich, auf freistehende Poller zurückzugreifen, um das Befahren der Nebenflächen zu verhindern. Dabei wird auf eine optisch und funktional ungehinderte Querung und Durchlässigkeit für den Fußgängerverkehr sowie auf die historischen Strukturen geachtet, sodass sich die Ausstattungselemente trotz ihrer Multifunktionalität in den Raum und das Konzept einfügen.

Ein Teil der vorgesehenen Poller wird versenkbar hergestellt, um die Zuwegung der Flächen für Rettungsdienste und den Aufbau bei Veranstaltungen zu gewährleisten. Die genaue Zahl und Lage der versenkbaren Poller wird im Zuge der weiteren Planung abgestimmt. Die Ausgestaltung des Schutzes findet in enger Abstimmung mit der Kriminalberatung der BIS statt

### 6.12 Öffentliche Beleuchtung

Die prägenden hohen Lichtmasten bleiben erhalten, zwei dieser Masten werden im Westen vor dem Heine Haus (Hausnummer 34) und dem Hamburger Hof (Hausnummer 28) versetzt, sodass sie sich wie die angrenzenden Masten in die Funktionszeilen einfügen. Wasserseitig werden ebenfalls alle Mastleuchten beibehalten.

### 6.13 Straßenbegleitgrün

Die 47 Bestandssilberlinden bleiben erhalten und werden durch 17 Silberlinden (*Tilia tomentosa*) ergänzt (Tabelle 18). Diese vierte Baumreihe wird in einer bereits großen Baumschulqualität gepflanzt, um einen schnellen optischen Anschluss an die Bestandsreihen zu ermöglichen.

Die Bäume spenden Schatten und Kühle, stärken den „grünen Rücken“ der Binnenalster und lockern die geradlinige Formsprache des Jungfernstiegs auf. Die Neupflanzungen folgen dabei dem vorgegebenen Raster der Bestandsbäume.

Die Baumscheiben der neuen vierten Baumreihe orientieren sich an der Bestandsgestaltung und erhalten so ebenfalls eiserne Baumschutzgitter und temporäre Poller.

<b>Straße</b>	<b>Bestand</b>	<b>Neupflanzungen</b>	<b>Fällungen</b>	<b>Bilanz</b>
Jungfernstieg	47	17	0	+17

Tabelle 18: Baumbilanz Ausführungsvariante

### 6.14 Entwässerung

Wie im Bestand erfolgt die Entwässerung über Straßenabläufe am Fahrbahnrand und in den Gehwegflächen in die vorhandenen Straßenentwässerungsanlagen.

Das Entwässerungskonzept ordnet sich den Grundlinien des Entwurfes unter. Eine lange bestehende Plattenrinne mittig des Boulevards entlang der Häuserfassaden unterstützt dabei die Trennung der Aufenthalts- und Laufzonen.

Durch die Verschiebung der wasserseitigen Bordkante und der Bushaltepunkte ändert sich die Höhensituation der Oberflächen, und eine Neuordnung der Entwässerung ist erforderlich. Es ist geplant, über die gesamte Länge der wasserseitigen Nebenfläche im Jungfernstieg eine Entwässerungsrinne in Längsrichtung anzulegen. Aufgrund der unterschiedlichen Bordhöhen und der Anschlusshöhen im Bestand wird die Rinne in drei Abschnitte mit unterschiedlicher Lage eingeteilt. Dabei geht der nordwestlichste Abschnitt geradlinig in die Bestandsrinne in Richtung Neuer Jungfernstieg über. Die genaue Lage der geplanten Rinnen wird mit der Deckenhöhenplanung im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt. Die versetzten Plattenrinnen unter den Bäumen dienen zusätzlich als Bodenleitsystem und führen blinde und sehingeschränkte Menschen durch den Raum. Sie fügen sich in ihrer Gestaltung in die bestehende Formsprache und Farbgebung ein.

### **6.15 Versorgungsleitungen**

Es sind seitens Stromnetz-Hamburg (SNH), der Hamburger Stadtentwässerung (HSE) sowie Gasnetz-Hamburg Netzsanierungsmaßnahmen im Planungsbereich geplant.

Seit dem 09.06.2021 finden dazu regelmäßige Leitungs koordinierungsgespräche mit den öffentlichen Leitungsträgern und dem LSBG statt. Die Leitungs koordinierung wird durch das Büro ARGUS im Auftrag des LSBG durchgeführt.

Die Durchführung der erforderlichen Leitungsbauarbeiten wird mit der BVM abgestimmt und mit der Straßenbaumaßnahme des LSBG koordiniert.

SNH plant umfangreiche Sanierungsarbeiten von Nieder-, Mittel- und Hochspannungstrassen im Planungsbereich. Die Bauzeit beträgt mindestens 24 Monate. Dieser Zeitraum berücksichtigt keine Unterbrechungen z.B. durch Veranstaltungen. Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2023 vorgesehen.

GNH plant die Erneuerung der DN 400 Stahlleitung im Bereich der südlichen Nebenfläche Jungfernstieg zwischen den Einmündungen Große Bleichen und Neuer Wall.

HSE plant eine Inliner-Sielsanierung im Bereich der Einmündung Neuer Jungfernstieg. Dies erfordert je eine große Start- und Zielbaugrube im Knoten Neuer Jungfernstieg / Colonnaden und im Knoten Neuer Jungfernstieg / Große Theaterstraße. Die HSE benennt eine Bauzeit von 7 Monaten ab Februar 2023. Eine weitere Maßnahme der HSE ist im Bereich Jungfernstieg zwischen Gänsemarkt und der Einmündung Große Bleichen geplant. Diese soll vom 01.03.2022 bis 01.10.2022 ausgeführt werden.

Weitere Sanierungs- bzw. Erweiterungsbedarfe anderer Leitungsträger sowie das Erfordernis nach Leitungsumlegungen durch diese Straßenbaumaßnahme werden im Zuge in der weiteren Planung geprüft.

### **6.16 Ingenieurbauwerke**

Durch die Verschiebung der wasserseitigen Bordkante ergibt sich eine neue Flächenaufteilung auf der Reesendammbücke. Die heutige Fahrbahnfläche wird zukünftig als Gehwegfläche ausgebildet, in deren 3,00 m breitem Randstreifen eine Fläche für drei Taxistellplätze integriert ist. Anpassungen am Brückenbauwerk aufgrund dieser Planung sind nach derzeitigem Planungsstand nicht erforderlich. Die entsprechende Fachabteilung des LSBG wird eng in die weitere Planung einbezogen.

### **6.17 Baustoffe**

Es werden die Regelbauweisen gemäß RStO und ReStra angewendet.

Als Sondermaterial werden aus Gestaltungsgründen das Betonsteinpflaster Typ Jungfernstieg bzw. für die Fahrbahnteiler daran angelehnte Baustoffe verwendet.

Die Bushaltepunkte werden mit anthrazitfarbenen Bussonderbordsteinen in 48,5 cm Breite hergestellt, sodass eine durchgehende Einfassung in der Optik der vorhandenen Hamburger Kanten hergestellt werden kann.

Der Einbau von Ersatzbaustoffen im Jungfernstieg ist zulässig (Aufhöhungsfläche).

### **6.18 Feuerwehr**

Auf der Gebäudeseite ist keine Veränderung des Bordverlaufs geplant. Wie im Bestand wird die 11,0 m breite Gasse vor den Gebäuden von festen Ausstattungselementen freigehalten. Nur in den Zufahrtbereichen sind absenkbare Poller vorgesehen. Die Anleiterbarkeit ist gewährleistet. Bei der Wahl der eingesetzten Poller werden die Belange der Feuerwehr berücksichtigt.

## **7 Umsetzung der Planung**

### **7.1 Grunderwerb**

Grunderwerb ist nicht erforderlich, da die zur Verfügung stehenden Flächen für einen anforderungsgerechten Ausbau ausreichend breit sind.

### **7.2 Auswirkungen durch das Projekt**

#### **7.2.1 Immissionen**

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorliegend eine Straße durch einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV), noch werden die Beurteilungspegel durch einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht.

#### **7.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen**

Wie unter Kapitel 6.15 Versorgungsleitungen aufgeführt sind im Planungsgebiet umfangreiche Leitungsarbeiten geplant. Diese beginnen vor den Straßenbauarbeiten, voraussichtlich Anfang 2023. Während der gleichzeitigen Bautätigkeit ist eine übergeordnete Koordinierung geplant.

Der Baubeginn der angrenzenden Straßenbaumaßnahme des Bezirksamts Hamburg-Mitte im Neuen Jungfernstieg ist für Herbst 2023 vorgesehen. Der Bauablauf der Maßnahmen im Jungfernstieg und im Neuen Jungfernstieg wird aufeinander abgestimmt.

#### **7.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld**

Mit der Einrichtung der Phase 1 im Oktober 2020 wurden bereits Anpassungen im Umfeld durchgeführt, die für die Verkehrsberuhigung des Jungfernstiegs erforderlich waren. Der Jungfernstieg wurde aus Richtung Gänsemarkt ab Gänsemarkt/Dammtorstraße für den MIV gesperrt. Die Straßen Neuer Wall und Große Bleichen wurden zwischen Poststraße und Jungfernstieg ebenfalls MIV-frei gestaltet. Die Einbahnstraßenregelung in der Poststraße wurde zwischen Neuer Wall und Große Bleichen umgedreht.

Vor der Umsetzung des Provisoriums wurden anhand eines Verkehrsmodells mögliche Auswirkungen auf das unmittelbare und das erweiterte Umfeld ermittelt und die Maßnahme grundsätzlich als umsetzbar eingestuft.

Die Beobachtungen der letzten 1,5 Jahre bestätigen diese Einstufung.

Über die beschriebenen, direkt an den Jungfernstieg angrenzenden Maßnahmen hinaus sind im erweiterten Umfeld mittelfristig eine Vielzahl an Maßnahmen für das Zielbild der „autoarmen Innenstadt“ angedacht. So befindet sich im Auftrag der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende momentan eine

Verkehrsuntersuchung in Bearbeitung, die unterschiedliche Planungsvarianten für die Mönckebergstraße und Steinstraße bewertet und dabei auch die Verbindungen zum Jungfernstieg (z.B. Bergstraße und Ballindamm) berücksichtigt. Neben konkreten Verkehrsführungsvarianten wird auch ein übergeordnetes Geschwindigkeitskonzept für die Innenstadt erarbeitet. Die Grundannahmen für die hier vorliegende Planung zum Jungfernstieg wurden in diesem Kontext (insbesondere in der AG5) bereits diskutiert.

### **7.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft**

Durch die Maßnahme entsteht kein Eingriff in Natur und Landschaft. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

### **7.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel**

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf gemäß Drucksache 20/6208 nach Kostenstabilem Bauen ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung erfolgt aus dem Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Aufgabenbereich 301 – Verkehr und Straßenwesen.

Die investiven Mittel werden im Investitionsprogramm – Öffentliche Straßeninfrastruktur zur Verfügung gestellt. Die konsumtiven Mittel stehen in der Produktgruppe 301.02 zur Verfügung.

Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über den Kontrakt 1001 – Stadtstraßen.

### **7.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung**

Nach derzeitigem Projektstand ist die Schlussverschickung für den Herbst 2022, der Baubeginn für Sommer 2023 geplant.

## **8 Sonstiges**

Die ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB wurde mit der Verkehrsplanung, das Büro Hahn Hertling von Hantelmann Landschaftsarchitekten GmbH BLDA mit der landschaftsplanerischen Gestaltung des Raumes beauftragt.

---

Verfasst	ARGUS Stadt- und Verkehr	Aufgestellt	LSBG, S1
Datum	██████████	Datum	██████████
Unterschrift	██████████	Unterschrift	██████████

---