



## Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

### Handlungskonzept Innenstadt Verkehrskonzept zur Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit am Jungfernstieg und zur Herausnahme der Taxiverkehre aus den nördlichen Bereichen der Straßen Große Bleichen und Neuer Wall

Stand: 28. September 2022

## Inhalt

1. Anlass .....	2
2. Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.....	3
3. Verkehrsführung.....	4
4. Verkehrliche Ausgestaltung Phase 1 .....	5
5. Verkehrliche Ausgestaltung Phase 2 .....	5
6. Verkehrliche Einschätzung.....	8
7. Parkraum und Anliegerverkehre .....	10
8. Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung .....	11
9. Rechtliche Einschätzung.....	11

## 1. Anlass

Wesentliches Ziel des Handlungskonzeptes Innenstadt ist es, die Anziehungskraft für Besucherinnen und Besucher nicht nur zu erhalten, sondern das Potenzial intensiver nutzen. Die Attraktivität der Hamburger Innenstadt und die Voraussetzungen für den Fußverkehr sollen mit geeigneten Maßnahmen gesteigert werden. Das Thema ist in den aktuellen Koalitionsvertrag mit dem Ziel einer autoarmen und lebendigen Innenstadt eingeflossen. Der Koalitionsvertrag sieht dabei drei Leitprojekte vor – eines betrifft die Straße Jungfernstieg sowie unmittelbar angrenzende Straßen.

Mit dem Handlungskonzept Innenstadt wird die städtebauliche Entwicklung dieses exponierten Bereiches umgesetzt.

### Koalitionsvertrag

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

BGMI hat am 7.2.2020 die Eckpunkte des Handlungskonzeptes Innenstadt vorgestellt, das gemeinsam von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), Behörde für Inneres und Sport (BIS) und Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) erarbeitet wurde und folgende quartiersbezogene Ziele enthält:

- Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs am Jungfernstieg,
- nördliche Enden des Neuen Walls und der Großen Bleichen werden abschnittsweise zu autofreien Bereichen (Radverkehr weiterhin möglich),
- Minimierung der Barrierewirkung der Straße für Fußgängerinnen und Fußgänger
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (insbesondere für Fußverkehre)

Im Sommer 2018 hatte das Bezirksamt Hamburg-Mitte im Rahmen des Veloroutenausbaus eine Planung für den Jungfernstieg und den Neuen Jungfernstieg schlussverschickt, die nahtlos an die bereits in Umsetzung befindliche Maßnahme Ballindamm anschließt. Alle drei Straßenplanungen sind aufeinander abgestimmt. Zum Zeitpunkt der Schlussverschickung waren die Überlegungen für einen MIV-freien Jungfernstieg noch nicht bekannt. Aufbauend auf der Schlussverschickung des BA HH-Mitte zum Veloroutenausbau war es vor der ersten Umbauphase am Jungfernstieg das Ziel, insbesondere die Ansätze des Senates, des Oberbaudirektors und auch anderer Akteure für den Jungfernstieg aufzugreifen.

Im Rahmen von Phase 1 wurde die Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs aus den Straßen Jungfernstieg und den nördlichen Bereichen der Straßen Neuer Wall und Große Bleichen per Anordnung festgelegt. In Phase 2 soll nun im Rahmen des endgültigen Umbaus des Jungfernstiegs und der anliegenden Bereiche die zulässige Höchstgeschwindigkeit am Jungfernstieg (Tempo 30) abschließend festgelegt werden. Darüber hinaus sollen zur

Erhöhung der Verkehrsberuhigung die Taxiverkehre aus den Straßen Neuer Wall und Große Bleichen herausgenommen werden. Vor dem Hintergrund dieser Maßnahmen ist eine weitere Teilentwidmung nach dem Hamburgischen Wegegesetz erforderlich. Dazu wird das 2020 vorgelegte Verkehrskonzept fortgeschrieben und an entsprechenden Stellen aktualisiert. An den wesentlichen Grundzügen hat sich jedoch nichts geändert.

## 2. Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

Die Herausnahme der Taxiverkehre in den genannten Straßenabschnitten (Wegeteilflächen Neuer Wall und Große Bleichen) erfordert eine Teilentwidmung dieser Verkehrsflächen nach dem Hamburgischen Wegegesetz. Die Beabsichtigung der Veränderung der Benutzbarkeit der öffentlichen Wegeteilflächen wird am 7. Oktober 2022 im Amtlichen Anzeiger bekannt gemacht. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung des sogenannten Durchfahrverbotes wird auf § 45 Absatz 1b Satz 1 Nr. 5 2. Alt. Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beruhen. Nach diesem Anordnungsgrund kann eine geordnete städtebauliche Entwicklung unterstützt werden. Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht.

Dem Cityausschuss wird das Verkehrskonzept am 04.10.2022 vorgestellt. Er muss es einvernehmlich zur Kenntnis nehmen. Die im Ausschuss aufgeworfenen Fragen und Anmerkungen sind, soweit es geht, zu berücksichtigen.

Als städtebaulicher Grund für die Herausnahme der Taxiverkehre ist in erster Linie die besondere Lage des Jungfernstiegs und der angrenzenden Straßenräume zu nennen – zum einen die Wasserlage an der Binnenalster (der „guten Stube“ Hamburgs), zum anderen die Zentralität in der Innenstadt mit dem Passagenviertel. Damit wird der Jungfernstieg und insbesondere die Straßen Neuer Wall und Große Bleichen zum zentralen Ort vieler Besucherinnen und Besucher der Innenstadt, der nicht nur zum Flanieren, sondern auch für einen längeren Aufenthalt in Verbindung mit einem Einkaufsbummel prädestiniert ist. Auch für Touristinnen und Touristen ist der Raum ein beliebter Anlaufpunkt. Die nördlichen Bereiche der Straßen Große Bleichen und Neuer Wall sind geprägt durch eine hohe Fußgängerkehrsdichte. Ein angenehmer Aufenthalt für zu Fuß Gehende setzt jedoch voraus, dass dafür genügend Flächen vorhanden sind, dass diese Flächen eine hohe Gestaltungsqualität aufweisen und dass sie weitgehend frei von Immissionen wie Lärm, Staub und Luftverschmutzungen bleiben. Die Herausnahme der Taxiverkehre ist zur Erreichung dieser Ziele und Qualitäten ein wichtiger Schritt. Aktuelle Verkehrszählungen (April 2022) haben ergeben, dass täglich jeweils 200 Taxen in beiden Abschnitten unterwegs sind.



Abbildung 1: Visualisierung Phase 2 am Jungfernstieg, Quelle: moka-studio

### 3. Verkehrsführung

Für Taxiverkehre ist zukünftig am Jungfernstieg und den angrenzenden Straßenräumen die in Abbildung 2 dargestellte Verkehrsführung vorgesehen.

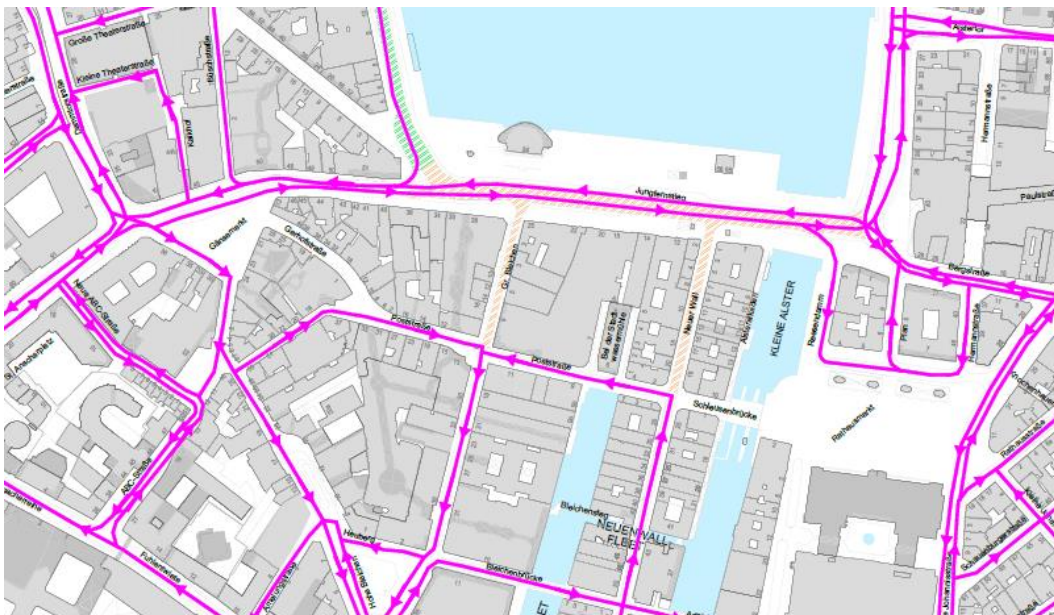


Abbildung 2: Verkehrsführung Taxiverkehre, Quelle: ARGUS

Die Verkehrsführung in Phase 2 orientiert sich weitgehend an der Situation, die im Rahmen von Phase 1 hergestellt worden ist. Für einen MIV-freien Jungfernstieg wurden auch die Straßen Neuer Wall und die Großen Bleichen zwischen Poststraße und Jungfernstieg ebenfalls MIV-frei. Neu hinzukommt, dass zukünftig auch keine Taxen auf diesen beiden Abschnitten unterwegs sein dürfen. Das Rechtseinbiegen in die Großen Bleichen und das Rechtsausbiegen aus dem Neuen Wall für den Lieferverkehr ist – zeitlich beschränkt – auch weiterhin möglich.

Die Einbahnstraßenrichtung der Poststraße (nun vom Neuen Wall in Richtung Große Bleichen) wurde in Phase 1 umgekehrt, da die Einbahnstraßenregelung im Neuen Wall und den Großen Bleichen beibehalten wurde. Ansonsten wären Anpassungen an den Knotenpunkten notwendig gewesen. Diese Regelungen sollen auch in Phase 2 beibehalten werden.

Die Zufahrt des Neuen Jungfernstiegs aus Richtung Gänsemarkt wurde ab dem Knotenpunkt Gänsemarkt/ABC-Straße/Valentinskamp/Dammtorstraße für den MIV unterbunden. Ein Linksabbiegen aus Richtung Gänsemarkt in den Neuen Jungfernstieg ist zukünftig aufgrund der baulichen Veränderungen nicht mehr möglich. Das Befahren der Gegenrichtung soll weiterhin möglich bleiben, auch damit der Neue Jungfernstieg weiterhin erreichbar bleibt.

Für den Rad- und Fußverkehr ergeben sich ebenso wie für den ÖV keine Veränderungen in der Verkehrsführung.

## 4. Verkehrliche Ausgestaltung Phase 1

Um wichtige Erkenntnisse für den endgültigen baulichen Zustand zu erhalten, wurde in einer 1. Phase im Oktober 2020 ohne einen großen baulichen Eingriff eine verkehrsreduzierende Maßnahme (MIV- Herausnahme aus dem Jungfernstieg) durchgeführt. Diese 1. Phase wurde im Rahmen eines Teilentwidmungsverfahrens (Teileinziehung) umgesetzt.

Das Ziel der Herausnahme des MIV am Jungfernstieg wurde im Bestandsquerschnitt ausschließlich durch Beschilderungen, Markierungsarbeiten, einer markierten Mittelinsel sowie drei barrierefreien Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr an den vorhandenen Furten der LSA-Anlagen Große Bleichen, Neuer Wall und Alsterarkaden erreicht. Die Maßnahme wurde unter besonderer Berücksichtigung des zentralen, identitätsstiftenden Ortes mit seiner stadtprägenden Lage und der hohen Aufenthaltsqualität durchgeführt.

## 5. Verkehrliche Ausgestaltung Phase 2

Der endgültige bauliche Zustand des Jungfernstiegs wurde in den vergangenen Monaten federführend vom LSBG geplant und mit allen relevanten Akteuren abgestimmt. Dabei sind die Erkenntnisse aus Phase 1 und der Evaluation Innenstadt eingeflossen. Aus dem Provisorium konnten innerhalb der letzten 1,5 Jahre Erfahrungen gewonnen werden, die der jetzigen Planung zugrunde liegen. Eine grundlegende Erkenntnis war dabei, dass eine große Anzahl von Falschfahrenden die Sperrung der Straßen Jungfernstieg sowie Neuer Wall und Große Bleichen für den MIV missachteten, was mit der Nachsteuerung in der Beschilderung und Markierung in den zuführenden Straßen nur wenig reduziert werden konnte.

Vorgesehen ist für Phase 2 eine dauerhafte Neuordnung des Verkehrsraums. Geplant ist eine weitere Verengung der Fahrbahn, um deren Barrierewirkung zu minimieren und die Hauptfunktion des Jungfernstiegs als Prachtpromenade und Verweilort zu stärken. Im Einzelnen sind die folgenden zentralen Maßnahmen geplant:

- Die Fahrbahnbreite soll reduziert und auf der gewonnenen Fläche eine vierte Baumreihe auf der Uferseite gepflanzt werden.
- Bus- und Radverkehr sollen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.
- Die Knoten Jungfernstieg/Neuer Jungfernstieg und Jungfernstieg/Ballindamm/-Bergstraße werden so umgestaltet, dass zukünftig nur noch ein Ein- und Ausfädeln für Radfahrende in den und aus dem Mischverkehr am Jungfernstieg möglich ist.
- Die Geschwindigkeit soll dauerhaft auf 30 km/h reduziert werden.

Einige Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang ausführlicher erläutert:

### Tempo 30 am Jungfernstieg

Für die Festlegung der endgültigen Geschwindigkeit auf dem Jungfernstieg wurden die unterschiedlichen Optionen Tempo 50, 30 und 20 gegenübergestellt sowie Vor- und Nachteile identifiziert (siehe Abb. 3). Tempo 30 wurde als bestmöglicher Kompromiss aus den Anforderungen des Betriebsablaufes (Busse) und der Verkehrssicherheit bewertet. Die Einrichtung einer Tempo 30-Strecke ermöglicht am besten die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung. Die verminderte Geschwindigkeit trägt zur gewünschten Steigerung der Aufenthaltsqualität und zum Ziel der Verkehrsberuhigung bei. Die bisherige Bestand-Fußgänger-Lichtzeichenanlage, die insbesondere von den Verbänden zur Sicherstellung der Barrierefreiheit und zur Sicherung der zu Fuß Gehenden beim Überqueren der Fahrbahn gefordert worden ist, bleibt als sogenannte „Schlafampel“ bestehen. Tempo 50 ist u.a. aufgrund der erhöhten Lärmbelastung und Aspekten der Verkehrssicherheit (flächiges Queren der Straße) keine darstellbare Option für den Jungfernstieg gewesen.

	Tempo 50	Tempo 30	Tempo 20
<b>Trennung der Verkehre</b>	Trennung zum Radverkehr durch Fahrbahnmarkierung grundsätzlich möglich +	Als Radweg in mittlerer Führung realisierbar ○	Generell keine Trennung der Verkehre durch Markierung -
<b>ÖPNV</b>	Favorisiert durch Verkehrsunternehmen +	Mindestgeschwindigkeit für Busverkehr ○	Busverkehr beeinträchtigt, Auswirkung auf den Fahrplan --
<b>Radverkehr</b>	Mehr subjektive Sicherheit durch Radfahrstreifen +	Mehr subjektive Sicherheit auch ohne Radfahrstreifen +	Mehr subjektive Sicherheit auch ohne Radfahrstreifen +
<b>Fußverkehr</b>	LSA, barrierefreie Querungen grundsätzlich möglich  Tempo 50 mindert Sicherheit bei der freien Querung ○	Schlaf LSA, Barrierefreie Querung möglich +	Bauliche Querungen sowie verkehrliche Leitelemente generell nicht anordnungsfähig -- → Einschränkung der Barrierefreiheit
<b>Aufenthaltsqualität</b>	Erhöhte Lärmbelastung -  Geringeres Sicherheitsgefühl ○	Guter Kompromiss ○	Minimale Lärmbelastung  Verminderte Barrierefreiheit ○

Abbildung 3: Matrix Geschwindigkeitsoptionen

### Knotenpunkte Große Bleichen und Neuer Wall

Die Straßen Große Bleichen und Neuer Wall sind derzeit als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 eingerichtet. Dies soll auch weiterhin Bestand haben. Sie 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. Um die Verkehrsberuhigung in den Straßen Große Bleichen und Neuer Wall zwischen der Poststraße und dem Jungfernstieg durchzusetzen und Verkehrsverstöße zu verhindern, ist aktuell angedacht, je einen versenkbaren Poller an den Einmündungen vorzusehen. Aktuelle Verkehrszählungen aus April 2022 zeigen, dass weiterhin täglich ca. 600 PKW und 200 Taxen in die Große Bleichen und ca. 400 PKW und 200 Taxen aus dem Neuen Wall auf den Jungfernstieg fahren. Vor dem Hintergrund dieser Zahlen soll es zukünftig nur noch Krankenfahrzeugen erlaubt sein, in die beiden Straßenabschnitte einzufahren. Lade- und Lieferverkehr ist zwischen 21 und 11 Uhr erlaubt; zu dieser Zeit sind die Poller dauerhaft abgesenkt. Die gesperrten Bereiche werden jederzeit durch Funktionsverkehre, wie Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr und Polizei oder Stadtreinigung, erreichbar sein. Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs, wie es die Eckpunkte des Handlungskonzeptes Innenstadt vorsehen, wird durch die versenkbaren Poller erreicht. Zu diesen Verkehrseinrichtungen wird ein gesondertes Konzept erarbeitet, in dem die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Verfügungsgewalt, Ausgestaltung, Beschaffung und Unterhaltung dargelegt werden. Die Erreichbarkeit der Arztpraxen ist durch die Einrichtung von Parkstreifen in der Poststraße in unmittelbarer Nähe der Knotenpunkte gewährleistet, auf denen Taxen Fahrgäste ein- oder aussteigen lassen können. Taxen können zudem in den Einmündungsbereichen am Jungfernstieg Patientinnen und Patienten rauslassen bzw. abholen. Die Fußwegeentfernung zwischen den haltenden Taxen und den Arztpraxen liegt deutlich unterhalb der zumutbaren Grenze für Behindertenstellplätze von 150 Metern. Taxen dürfen zukünftig nicht mehr in die beiden nördlichen Abschnitte der Große Bleichen und des Neuen Walls einfahren.

### Knotenpunkt Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg

Am Knoten Jungfernstieg / Neuer Jungfernstieg entfällt zukünftig der Kfz-Linksabbieger aus der Straße Neuer Jungfernstieg in den Jungfernstieg. Die vorgesehenen Fahrbahnteiler im Knotenbereich unterbinden 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 parallellaufenden Umbaumaßnahme des Neuen Jungfernstiegs durch das Bezirksamt Hamburg-Mitte soll dieser als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich als Tempo 20-Zone 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 Ausweisung der Straße Neuer Jungfernstieg als Veloroute (VR 4) kommt eine besondere Bedeutung zu. Sie ist baulich so herzustellen, dass mögliche Konflikte zwischen Radfahrenden und anderen Verkehrsteilnehmern verhindert werden.

### Knotenpunkt Ballindamm/Bergstraße/Jungfernstieg

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 Polizei gehäuft Falschfahrende aus dem Neuen Jungfernstieg in den Jungfernstieg festgestellt. Um dies zukünftig auch am Ballindamm/Jungfernstieg zu verhindern, ist eine bauliche Lösung am Knotenpunkt 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 soll so unterbunden werden. Falls langfristig eine Busverbindung zwischen Ballindamm und Jungfernstieg eingerichtet werden sollte, ist dies ohne baulichen Aufwand möglich.

## 6. Verkehrliche Einschätzung

Aufgrund der notwendigen Abschätzung der Verlagerungseffekte für den MIV wurden bereits für Phase 1 modellhafte Berechnungen mit dem gesamtstädtischen Verkehrsmodell<sup>1</sup> durchgeführt. Die Berechnungen gelten auch für Phase 2, da in dem Verkehrsmodell bereits unterstellt wurde, dass der gesamte MIV aus den Straßen Neuer Wall und Große Bleichen herausgehalten wird. Die aktuell gezählten Taxiverkehre (ca. 200 Fahrten pro Tag) im Neuen Wall und den Großen Bleichen, beeinflussen das Ergebnis der Modellrechnung und deren daraus gezogen Schlüsse nicht.

Die Abbildung 4 stellt den Vergleich der Verkehrsbelastungen (DTVw Durchschnittlich Täglicher Verkehr) zwischen dem IST-Zustand und dem geplanten Zustand (Herausnahme MIV) dar. Die grünen Zahlen stellen die täglichen Verkehrsabnahmen und die roten Zahlen die täglichen Verkehrszunahmen im Vergleich zur IST-Situation dar.

---

<sup>1</sup> Bei dem Verkehrsmodell handelt es sich um ein gesamtstädtisches Modell welches für grundlegende strategische großräumige Fragestellungen aufgebaut wurde. Modelle basieren auf Annahmen und stellen ein modelliertes Abbild der Wirklichkeit dar, daher können die dargestellten Ergebnisse von der Realität abweichen.



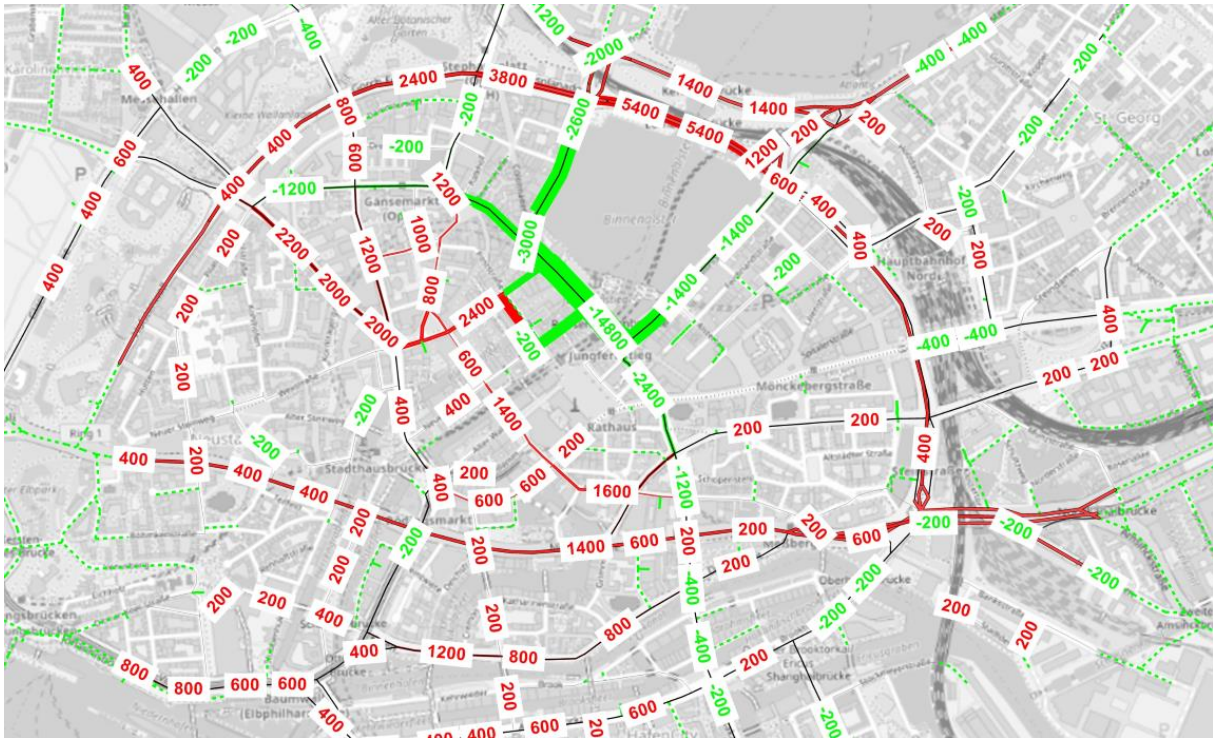


Abbildung 4: Belastungsdifferenzen

### *Annahmen*

Der Jungfernstieg wird zwischen Neuer Jungfernstieg und Ballindamm für den MIV gesperrt. Ebenfalls wird der Reesendamm sowie Neuer Wall und Große Bleichen östlich der Poststraße für den MIV gesperrt. Die Einbahnstraßenrichtung in der Poststraße wird umgekehrt. Das Rechtsabbiegen aus dem Neuen Jungfernstieg in den Jungfernstieg bleibt bestehen. Der Jungfernstieg wird aus Richtung Gänsemarkt bereits ab dem Knotenpunkt Gänsemarkt/ABC-Straße/Valentinskamp/Dammtorstraße für den MIV gesperrt.

### *Verkehrliche Auswirkungen MIV*

Das Modell errechnet für den Jungfernstieg eine Verkehrsbelastung von ca. 14.800 Kfz/24h (Bereich Reesendammbücke). Die letzte Zählung aus dem Jahr 2017 weist eine Querschnittsbelastung von 15.454 Kfz/24h auf. Dieser Abgleich zeigt, dass das Modell und die Zählung an dieser Stelle ähnliche Belastungen aufweisen. Zur Vereinfachung wurde davon ausgegangen, dass alle Verkehre verdrängt werden. Die dargestellten Verlagerungen stellen also eine Worst-Case-Annahme dar. Dieser Effekt führt zu einer gewissen Überschätzung der Belastungszunahmen auf den Ausweichrouten.

Die Modellauswertungen verdeutlichen, dass die Verkehre zum Großteil über die Lombardsbrücke/Esplanade und die Willy-Brandt-Straße ausweichen, um in die Innenstadt zu gelangen. Von Belastungsveränderungen sind vorwiegend Straßen innerhalb des Ring 1 betroffen. Da der Jungfernstieg nicht von großräumigen Durchgangsverkehren genutzt wird, sind über den Ring 1 hinausgehende große Auswirkungen nicht zu erwarten.

Durch die Sperrung des Neuen Walls und der Straße Große Bleichen östlich der Poststraße sowie der Umkehrung der Einbahnstraßenrichtung in der Poststraße kommt es zu Verkehrszunahmen im Passagenviertel, deren Größenordnung jedoch als verkehrlich unproblematisch eingestuft werden kann. Des Weiteren ist von einer Steigerung der

Belastungen auf dem Straßenzug Gänsemarkt/ ABC-Straße/ Hohe Bleichen und Kaiser-Wilhelm-Straße auszugehen. Auch hier ist die Abwicklung als unproblematisch einzustufen.

### **Ergebnis der verkehrlichen Einschätzung**

Grundsätzlich ist die Maßnahme nach der Modellberechnung umsetzbar.

Die Modellberechnungen stellen eine Einschätzung der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen einer Sperrung des Jungfernstiegs für den Autoverkehr dar. Insgesamt ist mit Mehrbelastungen auf dem Ring 1 (Esplanade / Lombardsbrücke) von ca. 10% und auf der Willy-Brandt-Straße von knapp unter 5% zu rechnen. Dies wird die in den Spitzenzeiten angespannte Situation leicht verschärfen. Ebenfalls ist am Zollkanal bis zu 5 % und Am Sandtorkai mit bis zu 8 % mehr Verkehr zu rechnen. Des Weiteren ist auf der Kaiser-Wilhelm-Straße mit bis zu 20 % mehr Kfz-Verkehr zu rechnen.

Die Knotenpunkte am Ring 1 weisen schon heute sehr hohe Auslastungen auf, die in den Spitzenstunden zu Staubildungen führen. Die Anpassungen der Verkehrsführung in Phase 1 hat aber keine großen Verkehrsbeeinträchtigungen aufgezeigt.

## **7. Parkraum und Anliegerverkehre**

Private Tiefgaragen oder Stellplätze sind durch die Sperrung des Jungfernstieges und der Straßen Neuer Wall sowie Große Bleichen für den MIV nicht betroffen. Die Nutzer der privaten Tiefgarage des Hamburger Hofes an der Straße Große Bleichen erhalten als Anlieger eine Ausnahmegenehmigung. Alle weiteren privaten und öffentlichen Tiefgaragen und Stellplätze in der Innenstadt sind weiterhin mit dem MIV erreichbar. Die öffentlichen Parkplätze in den Straßen Jungfernstieg, und den nördlichen Abschnitten in den Straßen Neuer Wall und Große Bleichen, entfallen und werden teilweise als Ladezonen für den Lieferverkehr in der Zeit von 21:00 bis 11:00 Uhr eingerichtet. Anlieger des Jungfernstieges, der Straßen Neuer Wall und Große Bleichen, können mit dem MIV grundsätzlich nicht mehr anfahren.

Der Lieferverkehr (in der Zeit von 21:00 bis 11:00 Uhr), ist weiterhin zulässig; Taxiverkehr, ÖPNV und On-Demand-Verkehre wie MOIA zumindest am Jungfernstieg. Bei den Anliegern handelt es sich zum Großteil um Kunden der angrenzenden Geschäfte. In den Straßenzügen wohnen ca. 15 Menschen (Stand 31.12.2019 Auswertung Einwohnerabfrage FHH-Atlas). Diese können die weiterhin erreichbaren Parkhäuser im Umfeld nutzen. Hier sind vor allem aufgrund der Nähe zu dem geplanten MIV-freien Bereich, die Parkhäuser Parkhaus Alsterhaus, Parkhaus Hanseviertel, Contipark Tiefgarage Europa Passage, Parkhaus Karstadt sowie das Parkhaus Stadthöfe zu nennen.

### **Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen**

Parkstände für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sind in den überplanten Bereichen der Straßen Jungfernstieg, Neuer Wall und Große Bleichen nicht vorgesehen. Einige Parkplätze für schwerbehinderte Menschen werden außerhalb des Gebietes eingerichtet. Im Zuge der Phase 1 wurden im südlichen Teil der Straße Ballindamm und im südlichen Teil der Straße Neuer Jungfernstieg neue Parkstände für schwerbehinderte Menschen eingerichtet. Die Einfahrt in den gesperrten Bereich (Zeichen 260 Verbot für

Kraftfahrzeuge) erfordert eine Ausnahmegenehmigung. An Stellen, an denen das eingeschränkte Halteverbot angeordnet ist (Zeichen 286, Zeichen 290.1), kann schwerbehinderten Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung gestattet werden, bis zu drei Stunden zu parken.

### **Ausnahmegenehmigungen**

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen soll zur Gewährleistung der MIV-Freiheit des betreffenden Bereiches restriktiv gehandhabt werden. Dies betrifft Ausnahmegenehmigungen von den Vorschriften für das Halten und Parken ebenso wie Ausnahmen vom Einfahrtverbot für Kraftfahrzeuge. Zuständig für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ist die örtliche Straßenverkehrsbehörde der Polizei (Genehmigungszeitraum bis drei Monate) für alle anderen Fälle der Landesbetrieb Verkehr. Eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, ist nur in besonders dringenden Fällen gerechtfertigt. An den Nachweis solcher Dringlichkeit sind strenge Anforderungen zu stellen. Es müssen insofern Gründe vorliegen, die das öffentliche Interesse an dem Verbot, von dem abgewichen werden soll, überwiegen.

## **8. Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung**

Die veränderte Verkehrsführung im Bereich des Jungfernstieges wird zu den unter Punkt 4 aufgeführten Verkehrsverlagerungen führen. Insgesamt leben innerhalb des Rings 1 ca. 7.800 Menschen, wobei der Großteil der Bevölkerung, ca. 6.000 Einwohner, in der Neustadt in den Bereichen zwischen dem Holstenwall, Ludwig-Erhard-Straße, Düsternstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße wohnen.

Die höchsten Mehrbelastungen sind in folgenden Bereichen zu erwarten:

- Lombardsbrücke, Esplanade, Gorch-Fock-Wall,
- Kennedybrücke,
- Kaiser-Wilhelm-Straße, Fuhrentwiete, Caffamacher Reihe,
- Willy-Brandt-Straße,
- Straßenzug bei den Mühren,
- Hohe Bleichen, Bleichenhof und Große Bleichen.

An den genannten Straßenzügen wohnen insgesamt ca. 600 Menschen. Auf dem Straßenzug Lombardsbrücke, Esplanade und Gorch-Fock-Wall ist mit den höchsten Verkehrszunahmen zu rechnen. Hier gibt es allerdings kaum bis gar keine Wohnbevölkerung. Da nur wenige Menschen an den betroffenen Straßenabschnitten leben und an den Straßenabschnitten mit den höchsten Verkehrszunahmen teilweise gar keine Bevölkerung wohnt, sind die Auswirkungen der zusätzlichen Verkehre als gering einzustufen. Des Weiteren verringert sich die Verkehrsbelastung für einige Menschen, da vor allem die Straßenzüge um die Alster zukünftig niedriger belastet sind.

## **9. Rechtliche Einschätzung**

Bei den Straßen Neuer Wall und Große Bleichen handelt es sich um eine dem öffentlichen Verkehr ohne Einschränkungen per Widmung aus „unvordenklicher Zeit“, also rein faktisch, gewidmete Straße. Jede Beschränkung, die bei einer erstmaligen Widmung zulässig ist, kann

auch Gegenstand einer späteren Teileinziehung sein. Eine Teileinziehung ist eine auf Dauer angelegte Einschränkung des Gemeingebrauchs. Sie bietet damit die Gewähr einer dauerhaften Übereinstimmung mit städtebaulichen und verkehrskonzeptionellen Zielsetzungen. Der Ausschluss bestimmter Verkehrsarten (Taxiverkehre) führt insoweit zu einer Änderung der Verkehrsfunktion. Abwägungsaspekte, die für die nachträgliche Teileinziehung sprechen sind beispielsweise:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- Vermeidung unzumutbarer Lärm- und Abgasbelastungen,
- Verkehrsberuhigung,
- Stadtplanerische Vorgaben.

Diese Ziele werden, wie bereits unter Punkt 2 aufgeführt, mit der Maßnahme erreicht. Ebenfalls wurde dort bereits ausgeführt, dass die Entwidmung auf Basis des Hamburgischen Wegegesetzes erfolgt. Durch Verkehrszeichen darf nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Absatz 1 bis 1e XII. kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht. Die Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Einvernehmen mit der Gemeinde nach § 45 Absatz 1b Satz 1 Nr. 5 2. Alt. StVO.