

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kruse und Ewald Aukes (FDP) vom 10.01.19

und Antwort des Senats

Betr.: Neugestaltung des Ballindamms (II)

Die geplante Umgestaltung des Alsterufers soll laut einem gemeinsamen Antrag der SPD-Fraktion und der GRÜNEN Fraktion in der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte (Drs. 21-3528 Bezirksversammlung Mitte) die Führung des Kfz-Verkehrs neu überdacht werden, um den Fuß- und Radverkehrsflächen deutliche Räume einräumen zu können.

In der Schriftlichen Kleinen Anfrage vom 20.10.2017 an den Senat zum Sachstand der Neugestaltung des Ballindamms (Drs. 21/10728) konnten wegen der laufenden Planungsarbeiten einige Fragen noch nicht beantwortet werden. Ebenfalls soll nun in Abstimmung mit den Bauvorhaben am Ballindamm der Jungfernstieg ähnlich umgebaut werden (Drs. 21-4752 Bezirksversammlung Mitte).

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

- 1. Welche konkreten Umbau- und Neugestaltungsmaßnahmen sind nach aktuellem Planungsstand auf dem Ballindamm vorgesehen? Sofern möglich, bitte textlich und mit den konkreten Planzeichnungen erläutern.*

Mit der Schlussverschickung vom 20. Juli 2018 ist die Planung des Bezirksamtes Hamburg-Mitte zum Umbau des Ballindamm technisch abgestimmt und abgeschlossen. Die im Erläuterungsbericht formulierten und dargestellten Umbau- und Neugestaltungsmaßnahmen entsprechen dem aktuellen Planungsstand für die laufende Ausführungsplanung. Im Übrigen siehe <https://www.hamburg.de/mitte/strassenbau-und-verkehr/12074562/umbau-ballindamm-jungfernstieg-neuer-jungfernstieg-art/>.

- 2. Die Verkehrs- und Radwegeplanung Ballindamm und Jungfernstieg soll in einem Gesamtkonzept erfolgen. Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte hat mit den Stimmen der SPD, CDU, Piraten, LINKEN, GRÜNEN und AfD beschlossen, dass die Trennung von Rad- und Fußverkehr bei der Gestaltung des Jungfernstiegs zulasten des Kraftverkehrs erfolgen soll (Drs. 21-4752 Bezirksversammlung Mitte). Inwiefern wird es bei den Umbau- und Neugestaltungsmaßnahmen auch zu Einschränkungen für den Zuliefer- und Schwerlastverkehr auf dem Ballindamm kommen?*

Alle Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr von und in Richtung Ballindamm bleiben erhalten, sodass es zu keinen Einschränkungen für den Zulieferer- und Schwerlastverkehr kommen wird.

- 3. In seiner Antwort auf die Anfrage der FDP-Fraktion vom 20.10.2017 konnte der Senat im Hinblick auf die laufenden Untersuchungen noch keine Angaben zur Verkehrsprognose machen.*

- a) *Welche Prognosen hinsichtlich zukünftiger Verkehrsbelastungen (DTV, Rad- und Fußgängerfrequenz) liegen inzwischen den Planungen zugrunde? Welche Annahmen wurden dabei aus welchen Gründen getroffen?*
- b) *Wie wurden die Bedarfe für die vorgesehenen Änderungen des Verkehrsraums ermittelt? Zu welchen Ergebnissen sind diese Bedarfsanalysen gekommen?*

Gemäß aktueller Erhebungen an den Knoten Jungfernstieg/Ballindamm und Ballindamm/Alstertor vom 5. Oktober 2017 liegt die Kfz-Verkehrsbelastung

- im Querschnitt Ballindamm südwestlich der Einmündung Alstertor bei 13 500 Kfz/24h mit 3,3 Prozent Schwerlastverkehr (davon 5 600 mit 2,6 Prozent Schwerlastanteil stadteinwärts und 7 900 mit 3,8 Prozent Schwerlastanteil stadtauswärts) und
- nordöstlich der Einmündung Alstertor bei 13 850 Kfz/24h mit 2,7 Prozent Schwerlastverkehr (davon 5 850 mit 2,2 Prozent Schwerlastanteil stadteinwärts und 8 000 mit 3,0 Prozent Schwerlastanteil stadtauswärts).

Im Vergleich dazu lag die Querschnittsbelastung im Ballindamm laut einer Erhebung vom 8. Juli 2014 am Knoten Lombardsbrücke/Ballindamm bei etwa 19 100 Kfz/24h mit einem Anteil des Schwerlastverkehrs von 2,3 Prozent (davon 11 600 Kfz/24h mit 2,4 Prozent Schwerlastanteil stadteinwärts und 7 500 Kfz/24h mit 2,1 Prozent Schwerlastanteil stadtauswärts), also etwa 27 Prozent höher als in der aktuellen Zählung.

Daher ist davon auszugehen, dass in diesem Straßenabschnitt in Zukunft tendenziell nicht von einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgegangen werden kann. Die Verkehrsstärken ermöglichen den Rückbau der vorhandenen vier Fahrstreifen im Ballindamm. Somit kann der erforderliche Flächenbedarf des nicht motorisierten Verkehrs ausreichend gedeckt werden.

Am 5. Oktober 2017 wurden Radfahrerinnen und Radfahrer am Anfang und am Ende des Ballindamms gezählt. Im Querschnitt zwischen Brandsende und Lombardsbrücke/Glockengießerwall fuhren zwischen 6.00 und 19.00 Uhr 923 Personen mit dem Rad, davon 411 in Richtung stadtauswärts und 512 in Richtung stadteinwärts.

Im Querschnitt zwischen Bergstraße und Alstertor fuhren im selben Zeitraum 906 Personen mit dem Rad, davon 476 in Richtung stadtauswärts und 430 in Richtung stadteinwärts. Der Anteil an auf der Fahrbahn fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrern betrug in Richtung Nordosten 21 Prozent, in Richtung Südwesten 1 Prozent.

Da der Ballindamm als Verlängerung der östlichen Alsterachse eine der wichtigsten Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt darstellt, ist mit einer deutlichen Zunahme des Radverkehrs zu rechnen. Daher sind die geplanten beidseitigen Radfahrstreifen in einer Breite von 2,25 m (zuzüglich Sicherheitsstreifen zu den Parkständen) gemäß ReStra vorgesehen, um zukünftig ein sicheres und zügiges Radfahren zu ermöglichen.

Daneben soll der zur Verfügung stehende Verkehrsraum für den MIV zugunsten einer Verbreiterung und Aufwertung der Gehwegbereiche reduziert werden, sodass dieser innerstädtische Bereich zukünftig mehr seiner Funktion als Aufenthalts- beziehungsweise Spazierfläche für Fußgängerinnen und Fußgänger entspricht und der Promenadensituation an der Alsterseite gerecht wird. Die Planung sieht für den Fußverkehr Gehwegbreiten von 2,20 bis 3,00 m plus eines begehbaren Baumstreifens in einer Breite von circa 4,50 m auf der Promenade entlang der Alster vor. Auf der Gebäudeseite werden Gehwegbreiten von 4,90 bis 6,80 m ermöglicht.

4. *Welche Berücksichtigung finden die Pläne einer möglichen pontonbasierten Alsterpromenade (vergleiche Drs. 21/15031 und 21/15140) bei der weiteren Gestaltung des Ballindamms, insbesondere im Hinblick auf die Fuß- und Radwegeplanung und die Verkehrsprognose?*

Die Planung bezieht sich auf die zur Verfügung stehenden Flächen des öffentlichen Straßenraums und endet am Geländer zur Binnenalster. Die angrenzenden Flächen

des Böschungsbereiches und des Gewässers sind nicht Bestandteil des Planungsbereiches. Daher hat die Umgestaltung Ballindamm keine Auswirkungen auf eine mögliche pontonbasierte Alsterpromenade.

5. *Wie viele Stellplätze befinden sich aktuell auf dem Ballindamm und wie viele Stellplätze gehen im Zuge der Umgestaltung voraussichtlich verloren? Wo wird gegebenenfalls entsprechender Ersatz geschaffen?*

Insgesamt entfallen von 78 Parkständen circa 40, zusätzlich entstehen zwei neue barrierefreie Parkstände in der Bergstraße und im Alstertor. Die Parkraumbewirtschaftung in Form von Parkscheinautomaten bleibt erhalten. Es ist kein Ersatz vorgesehen, da in dem umliegenden Quartier ausreichend Parkmöglichkeiten in Parkhäusern oder Tiefgaragen zur Verfügung stehen.

In der Achse der Parkstände auf der Gebäudeseite werden insgesamt 35 Fahrradabwehrbügel (70 Stellplätze) vorgesehen.

6. *Welche Haltemöglichkeiten wird es künftig für Touristenbusse geben?*

Es werden zukünftig zwei Bushalteplätze auf der Gebäudeseite angeboten. Ein Parken ist nicht zulässig. Das Halten auf der Alsterseite entfällt.

7. *Wie viele Bäume gehen im Zuge der Umgestaltung voraussichtlich verloren?*

Ziel der Maßnahme ist es, das klare Bild der Doppelbaumreihe aus Linden am Ballindamm dauerhaft zu stärken und zu erhalten. Durch die neue Verkehrsführung und aus städtebaulichen Gründen sind Fällungen unvermeidbar. Durch die durchgängig überbreite Fahrbahn sowie neue Abbiegebeziehungen müssen 15 Linden auf den Mittelinseln entfallen. Ein Erhalt dieser Bäume bei der notwendigen Verschmälerung der Mittelinsel wurde gutachterlich geprüft und als nicht umsetzbar eingeschätzt. In der neu hergerichteten und den bestehenden Mittelinseln werden insgesamt zwölf Linden nachgepflanzt.

Im Übergang zum Jungfernstieg wurde nachträglich eine dritte Reihe Linden gepflanzt. Die Bäume stehen teilweise in erhöhten Baumscheiben und verengen den vom Fußverkehr hochfrequentierten Raum. Durch den engen Abstand zur zweiten Baumreihe haben sich die Kronen einseitig entwickelt. Zur Wiederherstellung des ursprünglichen Bildes der Doppelbaumreihe werden diese neun Linden gefällt. Als Ersatz werden am nördlichen Ende des Ballindamms sowie in vorhandenen Lücken insgesamt zehn Linden nachgepflanzt. Sie schließen die heutige Lücke des grünen Panoramas um die Alster zwischen Ballindamm und Lombardsbrücke.

Weiterhin werden im Übergang zum Jungfernstieg die letzten vier (kümmerlich wachsenden) Linden der Doppelbaumreihe gefällt und – um die Geradlinigkeit der Baumreihe fortzuführen – fünf neue Linden gepflanzt.

8. *Wie sieht der Zeitplan für die Umgestaltung des Ballindamms aus? Wann werden die Baumaßnahmen begonnen? Wann werden sie beendet sein?*

Die Baumaßnahmen sollen voraussichtlich im Sommer des Jahres 2019 aufgenommen werden. Es ist beim aktuellen Planungsstand mit einer Bauzeit von circa einem Jahr zu rechnen. Allerdings sollen auch Arbeiten für Stromnetz Hamburg übernommen werden, um die Trasse für die 110-kV-Leitung vorzubereiten. Wie diese Anforderungen den Bauablauf beeinflussen können, ist aktuell noch nicht absehbar. Die Abstimmungsgespräche mit Stromnetz Hamburg sind noch nicht abgeschlossen.

9. *Welche Maßnahmen sind im Zuge des Baustellenmanagements am Ballindamm vorgesehen, um Verkehrsbeeinträchtigungen gering zu halten?*

Der Bauablauf wird zurzeit in Abstimmung mit der Polizei, der Verkehrsdirektion, der KOST und allen weiteren Fachbehörden erarbeitet. Dabei sollen Verkehrsbeeinträchtigungen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie Anliegerinnen und Anlieger so gering wie möglich gehalten werden.

10. Laut Medienberichten belaufen sich die Kosten auf 6 Millionen Euro.

- a) Wie hoch sind die voraussichtlichen Einzelkosten, die im Rahmen der Umgestaltung des Ballindamms entstehen? Bitte entsprechend den nach dem Kostenstabilen Bauen (Drs. 20/6208) üblichen Kostendarstellungen aufschlüsseln.*
- b) Welchen Anteil davon übernimmt die Freie und Hansestadt Hamburg? Welchen Anteil übernehmen private Investoren?*

Es liegt noch keine Kostenunterlage vor, diese befindet sich in der Erstellung. Es können aufgrund verschiedener noch nicht abschließend geklärter Umstände (zum Beispiel Stromtrasse 110 kV) noch keine genauen Werte angegeben werden.