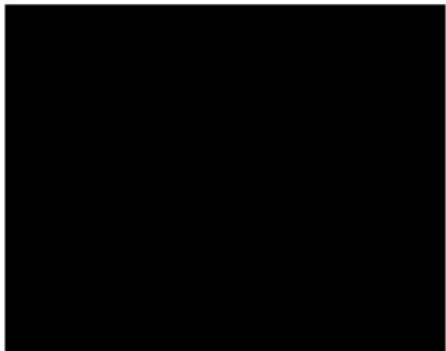
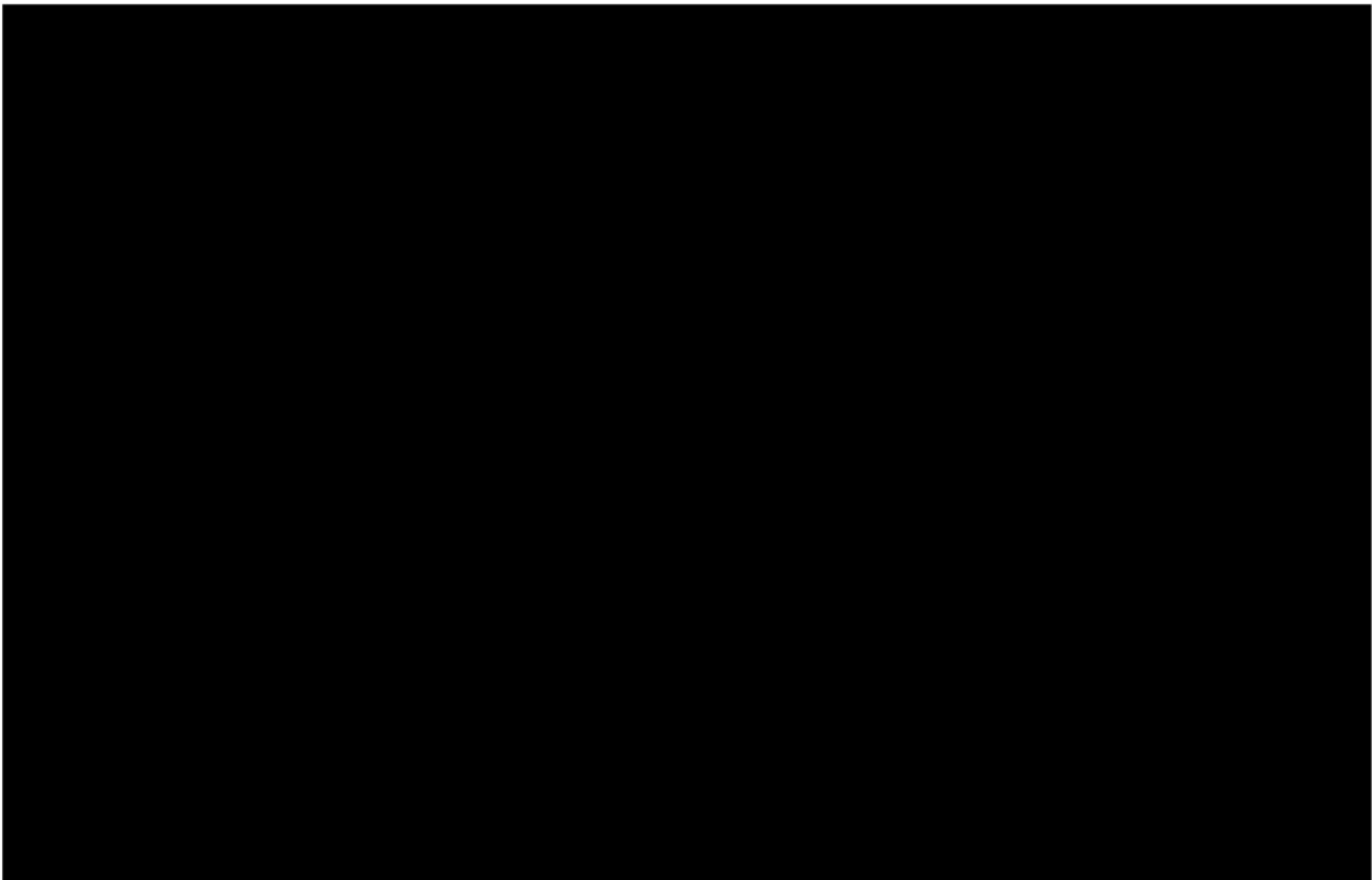




Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer



Hamburg, den 26.03.2015

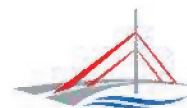


Verkehrsplanung : **Busbeschleunigung M6 Kirchenallee / Lange Reihe**
Schlussverschickung

1. Verschickung vom 11.08.2014

Anlagen :

1. Erläuterungsbericht
2. Abwägungsvermerk
3. Übersichtsplan i. M. 1:5000, 
Lageplan i. M. 1:250,
4. Beitrag zur Haushalts- und Ausführungsunterlage –Bau gem. §§ 19/57 LHO



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie die Unterlagen der Verkehrsplanung der Maßnahme

**„Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms
Busbeschleunigung Metrobuslinie 6 -
Kirchenallee / Lange Reihe“**

Dem verkehrstechnischen Erläuterungsbericht (Anlage 1) und dem Lageplan mit Übersichtskarte (Anlage 3) sind die Rahmenbedingungen, Grundlagen sowie technischen Details der vorliegenden Planung zu entnehmen. Die vorliegende Planung wird hiermit

schlussverschickt.

In den Abstimmungsrunden zur 1. Verschickung konnten die Beteiligten ihre Bedenken und Anregungen bezüglich der Maßnahmen äußern. Die Inhalte haben Eingang in den Abwägungsvermerk (Anlage 2) gefunden. Die Änderungen wurden in die Pläne eingearbeitet.

Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung des Knotenpunktes vom 23.02.2015 liegt vor.

Die Luftbildauswertung der Feuerwehr liegt vor. Bei der zu überplanenden Fläche handelt es sich weitgehend um nach der Luftbildauswertung freigegebenen Bereiche. In einem Bereich nördlich der Kirchenallee, Höhe Parkplatz Spadenteich besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht. Es ist zu prüfen, ob eine baubegleitende Sondierung erforderlich ist.

Die Realisierung ist für das Frühjahr 2016 vorgesehen.

Gleichzeitig mit der Schlussverschickung der Verkehrsplanung erfolgt die Aufforderung zur Beitragsabgabe bzw. zur Erstellung der Teilkostenunterlage für die Aufstellung der Ausführungsunterlage – Bau gem. § 57 LHO für die mit # gekennzeichneten Dienststellen.

Die angeschriebenen Dienststellen werden gebeten, Ihre Beitragsabgabe bis spätestens zum

20.04.2015

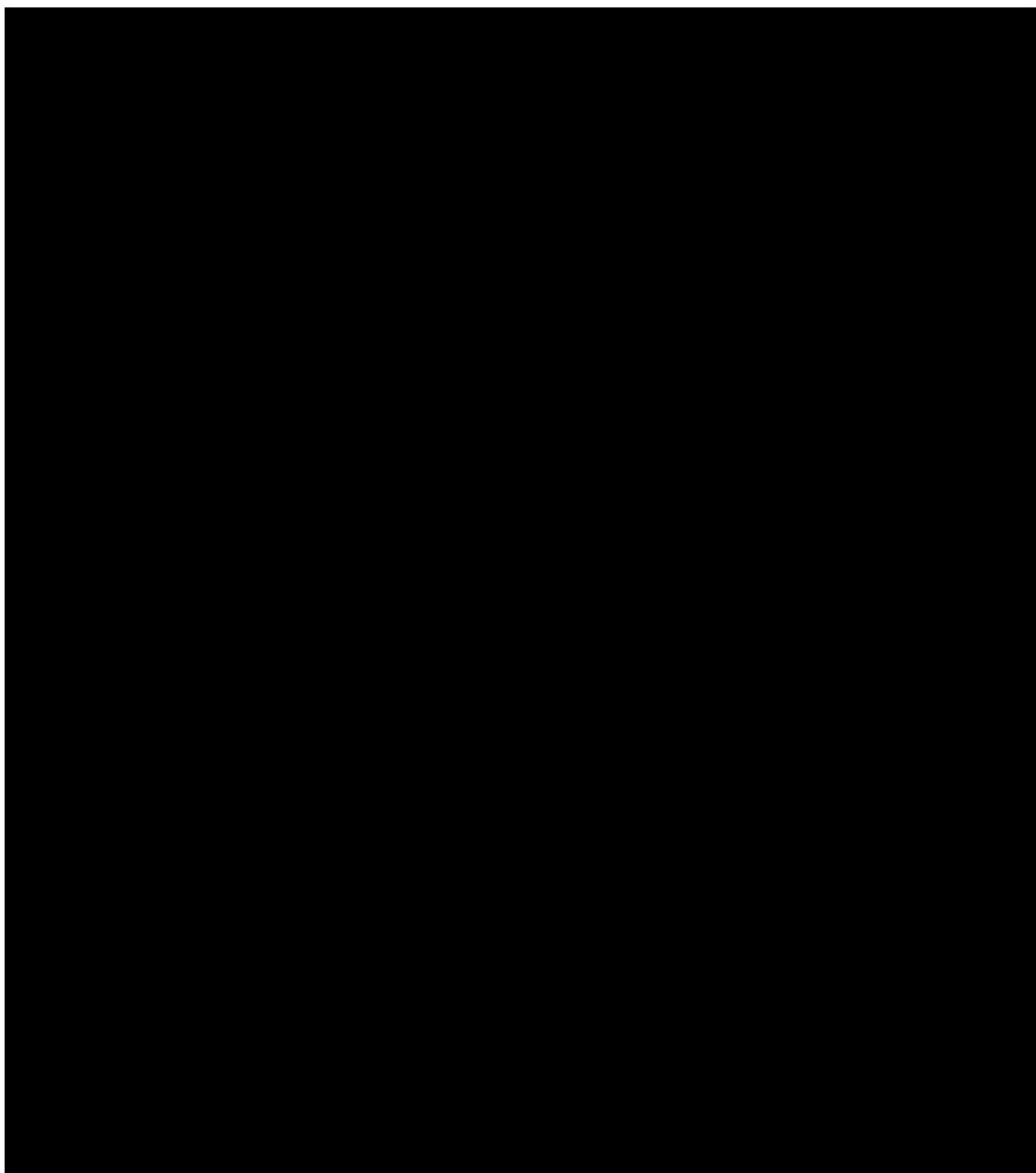
zu senden. In jedem Fall

Senatsprogramm Busbeschleunigung Metrobuslinie 6 – Kirchenallee/ Lange Reihe

„Abwägung der zur
Erstverschickung der verkehrstechnischen Planung vom 11.08.2014
eingegangenen Stellungnahmen“

Externer Verteiler

Inhalt:

	.....1
	.....1
	.....2
	.....2
	.....2
	.....3
	.....3
	.....3
	.....3
	.....3
	.....3
	.....3
	.....3
	.....4
	.....4
	.....4
	.....5
	.....5
.....5	
.....5	
.....6	
.....6	
.....6	
.....6	
.....6	

ABWÄGUNGSVERMERK

1.

Die Verkehrsdirektion hat die nach hier übersandten Unterlagen in obiger Angelegenheit hinsichtlich etwaiger notwendig werdender Wegweisungsanpassungen geprüft. Danach ist festzustellen, dass folgende Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung bei der weiteren Planung (einschl. Parkleitsystem) zu berücksichtigen sind:

Die vorzunehmenden Wegweisungsmaßnahmen sind im anliegenden Lageplan rot gekennzeichnet bzw. beschrieben. Darüber hinaus sind die überplanten Pfeilwegweiser nur noch als linksweisende Wegweiser (VZ 430-10 bzw. VZ 418-10 StVO) vorzusehen.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

2.

Eine abschließende Festlegung der Verkehrstechnik erfolgt in Abstimmung mit dem LSBG nach Herreichung der signaltechnischen Unterlagen und wird gesondert von der VD angeordnet.

Vorab wird darauf hingewiesen, dass mit Az. datiert mit 21 .02.2014 eine bisher nicht umgesetzte straßenverkehrsbehördliche Anordnung zum versuchsweisen Umbau der LZA Ernst-Merck-Straße/ Holzdammer für ein Jahr vorliegt. Wenn die Umsetzung in die Planung integriert werden sollte, wären auch andere Aufteilungen der Fahrstreifen möglich.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass die Verwendung der Kombi-Scheibe bei Querung des Heidi-Kabel-Platzes wegen Aufgabe der Dreistrichfurt nicht zulässig ist. Wenn eine separate Radfahrersignalisierung nicht erfolgen soll (ggf. mit anderer Führung und leichter baulicher Veränderung), kann nach Anpassung der Zwischenzeit auch die nördliche Fußgängerfurtbegrenzung, bis auf eine leichte Anpassung im unmittelbaren Bereich zur Furt über die Ernst-Merck-Straße hin, wefallen.

Die Führung für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge aus dem Heidi-Kabel-Platz ist unübersichtlich und kann neben zu dichtem Abbiegen an der Fußgängeraufstellfläche in der Ernst-Merck-Straße zum ständigen Befahren des folgenden Schutzstreifens in Richtung Kirchenallee führen. Auch hier wäre eine leichte bauliche Anpassung oder Markierungslösung wünschenswert.

Das VZ 720 am Heidi-Kabel-Platz unterliegt dabei der erneuten Überprüfung.

LSBG - GF/PB:

Aufgrund der Umgestaltung der LSA Ernst-Merck-Straße/ Holzdammer zu einer FLSA wird dieser Knoten bei der Maßnahme Kirchenallee/ Lange Reihe nicht weiter betrachtet.

Darüber hinaus hat VD in Abstimmung mit VD und PK folgende Anmerkungen zur vorgelegten 1. Verschickung:

Der im Anschreiben erwähnte Erläuterungsbericht liegt hier nicht vor.

Im Vorwege hat jedoch zwischen örtlicher Straßenverkehrsbehörde und dem Ingenieurbüro eine intensive Abstimmung stattgefunden, so dass die vorgelegte Planung grundsätzlich von den Dienststellen der Straßenverkehrsbehörde mitgetragen wird.

Im Detail macht VD [REDACTED] noch folgende Anmerkungen:

Plan 13 / 918-04-01:

Die VZ 605 sind jeweils als VZ 626 zu bezeichnen.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Plan 13 / 918-04-02:

Die Entwicklung des neuen Rechtsabbiegefahrstreifens liegt nicht im Bereich des Plans. Dort muss eine eindeutige erkennbare Markierung der neuen zulässigen Fahrbeziehungen z. B. durch zusätzliche Pfeilgruppen bei Annäherung oder Entwicklung des Rechtsabbiegestreifens mit Dickstrichmarkierung vom Fahrbahnrand gegeben sein, um unerwünschte Fahrstreifenwechsel vom (ehemaligen Geradeaus- und) Rechtsabbiegefahrstreifen in den Geradeausfahrstreifen zum Knotenbereich hin, insbesondere im Zusammenhang mit der neuen Radfahrerführung, unbedingt zu vermeiden.

LSBG - GF/PB:

Auf die Ummarkierung der Fahrstreifen in der Ernst-Merck-Straße wird verzichtet, der Knoten Ernst-Merck-Straße/ Holzdammer Straße wird bei der weiteren Bearbeitung dieser Maßnahme nicht weiter betrachtet.

3.



Keine Stellungnahme

4.



Die Belange der Feuerwehr gründen sich auf die HBauO sowie ggf. Sonderbauvorschriften. Die eingereichten Unterlagen können in diesem Planungsstadium nicht im Hinblick auf die Belange der Feuerwehr geprüft werden.

Aus diesem Grunde werden hier lediglich allgemeine Anforderungen benannt. Im Zuge von Baugenehmigungsverfahren können sich weitergehende Anforderungen ergeben.

Die Anforderungen an die Flächen für Rettungs- und Löscharbeiten sowie zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges werden durch § 5 HBauO geregelt. Auf Grundstücken gilt die Technische Baubestimmung „Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“. Für Flächen im öffentlichen Straßenraum ist die PLAST 6, Abschnitt 1.5, anzuwenden. Diese Flächen dürfen durch den ruhenden Verkehr nicht eingeschränkt werden.

Für die Wasserversorgung gilt in Abhängigkeit von den Gebäudeklassen:

Gebäudeklassen 1–2: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300 m Umkreis;

Gebäudeklassen 3–5: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 in 300 m Umkreis und nächstgelegener Hydrant in maximal 150 m Entfernung (Laufänge);

Sonderbauten entsprechend § 2 Abs. 4 HBauO: Löschwassermenge gemäß DVGW W 405 bzw. entsprechender Sonderbauvorschrift in 300 m Umkreis, wobei der nächstgelegene Hydrant in maximal 120 m Entfernung (Laufänge) zu Eingängen oder Zugängen zu Brandabschnitten platziert sein sollte.

LSBG - GF/PB:

Wird zur Kenntnis genommen.

5.



Keine Stellungnahme

6. [REDACTED]
Seitens [REDACTED] - Wasserwirtschaft - bestehen keine Bedenken gegen die Maßnahme.

7. [REDACTED]
Im Bereich der o.g. Maßnahme sind keine altlastverdächtige Flächen/Altlasten etc. bei der [REDACTED] registriert.
Gegen das Bauvorhaben bestehen aus Sicht des Boden- und Grundwasserschutzes seitens der [REDACTED] keine Bedenken und es fallen keine Kosten an.

8. [REDACTED]
[REDACTED] ist mit der verschickten Planung einverstanden und erhebt keine Bedenken. Die Planung erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Grunderwerb ist nicht vorgesehen.

9. [REDACTED]
Die Erschließungsanlagen Kirchenallee, Lange Reihe und Ernst-Merck-Straße sind endgültig hergestellte Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 (2) Nummer 1 Baugesetzbuch (BauGB). Die geplanten Baumaßnahmen stellen keine beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen dar. Es werden hierfür keine Ausbaubeiträge erhoben. Informationsbedarf Bitte teilen Sie uns jede Planungsänderung sowie Beginn und Abschluss der Baumaßnahme mit.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

10. [REDACTED]
Keine Stellungnahme

11. [REDACTED]
In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.

Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

12. [REDACTED]
Im Bereich der geplanten Busbeschleunigung Kirchenstraße/Ernst-Merck-Straße sind Mischwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung vorhanden.

Eine Zustandsuntersuchung der vorhandenen Sielleitungen ist nicht notwendig. Danach ergibt sich kein investiver Handlungsbedarf für die betroffenen Siele der Hamburger Stadtentwässerung.

Aktuelle Sielplanungen für den Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme gibt es seitens der Hamburger Stadtentwässerung zurzeit nicht.

Unter Beachtung und Berücksichtigung der nachfolgenden Hinweise für Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen bestehen [REDACTED] grundsätzlich keine Bedenken

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

13.

[REDACTED]

[REDACTED] begrüßt die Umgestaltung der Kirchenallee und Ernst-Merck-Straße, zwischen der Straße Holzdamm und Baumeisterstraße und stimmt der geplanten Baumaßnahme zu.

Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden. Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig die Art und Dauer mitzuteilen.

Nennenswerte erhöhte Betriebskosten werden für die Straßenreinigung nicht entstehen.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

14.

[REDACTED]

Keine Stellungnahme

15.

[REDACTED]

Allgemein gilt, dass die verwendeten Materialien und Ausstattungselemente einfach und kostengünstig zu unterhalten sein müssen. Es wird ferner darum gebeten, die taktilen Leitelemente sinnvoll, jedoch nicht übermäßig einzubauen.

Durch die Neugliederung der Fahrbahnbereiche entstehen im Bereich der Nebenflächen zahlreiche neue „Restflächen“, die offensichtlich nicht weiter bearbeitet werden sollen und sich daher auch nicht in das Bild der vorhandenen Nebenflächen einfügen. Das bestehende Gestaltungsmuster der bisher vorhandenen Nebenflächen ist auf die neu entstehenden „Restflächen“ unbedingt zu übertragen, um ein gestalterisch ansprechendes Gesamtbild zu erhalten.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

[REDACTED] bittet noch einige Baumstandorte (siehe Anlage) auf den neuen Nebenflächen zu ergänzen, um die grüngestalterische Qualität in diesem Bereich noch zu verbessern. Nähere Einzelheiten zur Herrichtung der Baumstandorte und zu den zu verwendenden Baumarten sind mit [REDACTED] abzustimmen.

LSBG - GF/PB:

Es werden 4 Bäume ergänzt. Ein geplanter Baum vor Kirchenallee 35/37 wurde

verworfen, da er in unmittelbarer Nähe zu einem, nicht aufgemessenen, Bestandsbaum vorgesehen war.

16.



Keine Stellungnahme

17.



Wir haben den Bericht gelesen und die Pläne durchgesehen.

Da von Ihnen die PLAST 10 berücksichtigt wurde, haben wir keine weiteren Anmerkungen zur Barrierefreiheit für körperbehinderte Menschen.

18.



Keine Stellungnahme

19.



Blatt 1

Die LSA müssen (sofern nicht vorhanden) mit Zusatzeinrichtungen ausgestattet werden.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Auf der östlichen Seite der südlichen Querung Kirchenallee, an der nördlichen Querung Kirchenallee und auf der nördlichen Seite der Querung Ernst-Merck-Straße fehlen Auffindestreifen.

LSBG - GF/PB:

Auf die Auffindestreifen wird verzichtet, da durch das vorhandene Gestaltungsmuster der Nebenflächen mit Betongehwegplatten und Kleinpflaster eindeutige Führung erreicht werden kann. Eine komplette Überplanung der Platzgestaltung wird nicht im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms durchgeführt.

Das Richtungsfeld darf an der getrennten Querung nicht im Bereich der Höhenverziehung von 6 cm auf 0 cm liegen.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Der Entfall der LSA an der Zufahrt Georgskirche ist unserer Einschätzung nach unproblematisch.

Da die östliche Seite aber sehr stark ausgerundet ist, wären an dieser Querung Richtungsfelder sinnvoll.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

Blatt 2

An der Kreuzung Ernst-Merck-Straße/ Holzdamms sind lediglich Fahrbahnmarkierungsarbeiten vorgesehen. Hier wäre es sinnvoll die Ausstattung nach PLAST 10 aufzunehmen.

Betroffen ist die fußläufige Verbindung von Lange Reihe zur Kunsthalle mit der Querung des Holzdamms. So wie die Querung der Ernst-Merck-Straße an dieser Stelle. .

LSBG - GF/PB:

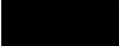
Der Knoten Ernst-Merck-Straße/ Holzdammerweg wird durch die Maßnahme Kirchenallee/ Lange Reihe nicht weiter bearbeitet, daher wird auch keine Ausstattung dieses Bereiches gem. PLAST 10 vorgesehen.

20.



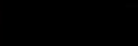
Keine Stellungnahme

21.



Bezüglich der oben genannten Planung haben wir keine Einwände.

22.



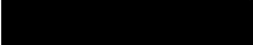
Siehe Pkt. 2. Stellungnahme von BIS-VD 

23.



Keine Stellungnahme.

24.

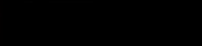


Bezugnehmend auf die geplanten Umbaumaßnahmen in der Kirchenallee/ Lange Reihe möchten wir darum bitten, dass dafür Sorge getragen wird, dass Taxen auch während der Bauphase ungehindert die Taxenstände in der Kirchenallee und am Glockengieserwall (Zufahrt von der Ernst-Merk-Str) anfahren können.

LSBG - GF/PB:

Wird bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

25.



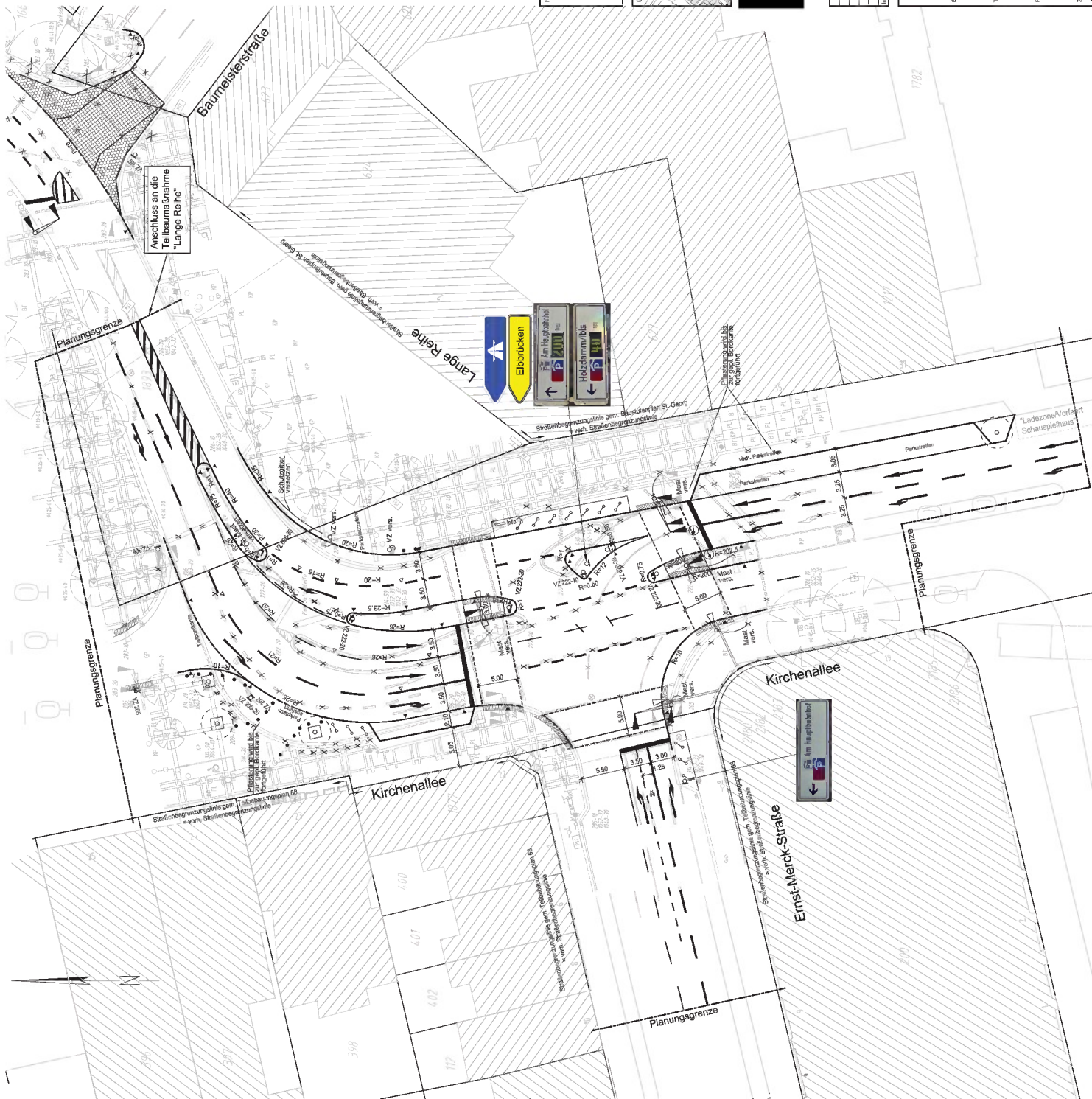
Unsere Stadtinformationsanlage (SIA) 17082 Kirchenallee ggü. Hausnummer 22 müsste um ca. 3 m zum Fahrbahnrand (Abstand WT-Fahrbahn: 0,65 m) versetzt werden, da am bisherigen Standort die Sicht auf unsere Anlage durch die Fahrradbügel/Räder erheblich beeinträchtigt würde.

Wir bitten Sie um Prüfung unserer vorgeschlagenen Änderungen.

LSBG - GF/PB:

Die Werbetafel wird aus dem Gehwegbereich an den gepl. Fahrbahnrand verlegt. Um die Sicht auf die an der LSA wartenden Fußgänger nicht zu beeinträchtigen, wird die Tafel in einem Abstand von rd. 1,50 m vom gepl. Fahrbahnrand vorgesehen.

- woh./grünl. Baum
- woh./grünl. Verkehrsmitteln
- woh./grünl. Sportplätzen
- woh./grünl. Parkanlagen
- woh./grünl. Freizeitanlagen
- woh./grünl. Grünflächen
- Bodennutzung (Grünflächen)
- Bodennutzung (Sportplätze)



Datum : 20.01.2015

Bezeichnung	Geometrie	Verfahren	Datum

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Landwirtschaftliche Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Landschaftsplanung
- GfRBS -

**Senatsverwaltung
Metro Bus-Linie 6**

**Kirchenallee / Lange Reihe
Neuordnung des Straßenraums**

Verkehrstechnischer Lageplan

Ziellage: 1 : 250
Zeichnungs-Nr.: 139/18-04-01

Baumaßnahme: Senatsprogramm Busbeschleunigung
MetroBus-Linie 6

Teilbaumaßnahme: Kirchenallee / Lange Reihe
Neuordnung des Straßenraums

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht

zur Schlussverschickung

Inhalt

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	2
2.1	Allgemeines	2
2.1.1	Lage und Funktion im Straßennetz	2
2.1.2	Verkehrsbelastung.....	2
2.1.3	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung	3
2.2	Verkehrssituation.....	3
2.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	3
2.2.2	Entwässerung.....	3
2.2.3	Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchung	3
2.2.4	Öffentliche Beleuchtung	4
2.2.5	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	4
2.2.6	ÖPNV	4
2.2.7	Fußgänger- und Radverkehr	4
2.2.8	Ruhender Verkehr	4
2.2.9	Unfälle	4
3	Geplanter Zustand	5
3.1	Planungsansatz.....	5
3.2	Einzelheiten der Planung	5
3.2.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes	5
3.2.2	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen	6
3.2.3	MIV	6
3.2.4	ÖPNV	6
3.2.5	Fußgänger- und Radverkehr	6
3.2.6	Ruhender Verkehr	7
3.2.7	Barrierefreiheit	7
3.2.8	Oberflächenentwässerung	7
3.2.9	Grün- und Baumpflanzungen	7
3.2.10	Öffentliche Beleuchtung / Beschilderung	7
3.2.11	Ver- und Entsorgungsleitungen	7
3.2.12	Lärmschutz	8
3.2.13	Umweltverträglichkeit	8
3.2.14	Kampfmittelfreiheit.....	8
4	Planungsrechtliche Grundlagen	8
5	Umsetzung der Planung	8
5.1	Grunderwerb	8
5.2	Wirtschaftlichkeit	8
5.3	Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel.....	9
5.4	Entwurfs- und Baudienststelle	9
5.5	Terminierung der Planung und Bauausführung	9

1 Anlass der Planung

Im Zusammenhang mit dem Busbeschleunigungsprogramm der FHH ist geplant durch verkehrsplanerische und -technische Maßnahmen die Reisezeitverluste der Metrobuslinie 6 in der Kirchenallee und Langen Reihe zu minimieren, die Kapazität der Metrobuslinie und den Komfort für den Fahrgast zu erhöhen. Zudem soll die Effektivität auf der Linie durch eine Verstetigung der Taktfolge erhöht werden.

Die LSA Ernst-Merck-Straße/ Holzdammer ist mit Schreiben von VDB vom 06.02.2014 versuchsweise für 1 Jahr außer Betrieb zu nehmen und als FLSA umzugestalten (Nicht Bestandteil dieser Maßnahme). Daher wird der Knoten Ernst-Merck-Straße/ Holzdammer bei der Bearbeitung dieser Maßnahme nicht weiter betrachtet.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

2.1.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der Straßenzug Kirchenallee/ Lange Reihe sowie die Ernst-Merck-Straße liegen im Stadtteil St. Georg des Bezirkes Hamburg-Mitte und haben eine örtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Die Kirchenallee verläuft in Nord-Südrichtung, geht über in die Lange Reihe, welche von Süd-Westen nach Nord-Osten, parallel zu der Straße An der Alster verläuft. Die Ernst-Merck-Straße verläuft von Westen nach Osten, überquert die Gleisanlagen des nahegelegenen Hauptbahnhofes.

Auf dem Straßenzug Kirchenallee/ Lange Reihe und in der Ernst-Merck-Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In der Zufahrt zur Georgskirche (Kirchenallee-Nord) ist eine Tempo-30 Zone eingerichtet.

2.1.2 Verkehrsbelastung

Für den Knoten Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße liegt eine Verkehrszählung vom 14.06.2012 vor. Daraus ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen:

Kirchenallee-Nord:	11.307 Kfz mit 1,9 % LKW-Anteil und 4,0 % Bus-Anteil
Kirchenallee-Süd:	8.041 Kfz mit 2,1 % LKW-Anteil und 5,9 % Bus-Anteil
Ernst-Merck-Straße:	8.220 Kfz mit 2,1 % LKW-Anteil und 0,3 % Bus-Anteil

Für den Knoten Kirchenallee/ Lange Reihe liegt eine Verkehrszählung vom 07.06.1994, mit folgendem Ergebnis vor:

Lange Reihe:	13.259 Kfz mit 5 % LKW-Anteil
Kirchenallee Nord-West:	2.410 Kfz mit 4 % LKW-Anteil
Kirchenallee Süd-Ost:	14.127 Kfz mit 5 % LKW-Anteil

2.1.3 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

Auf den angrenzenden Flurstücken auf beiden Straßenseiten der Kirchenallee und der Langen Reihe befindet sich geschlossene, mehrstöckige Bebauung, die mit Wohnnutzung, durch Einzelhandelsgeschäfte, Hotels, Cafés und Restaurants sowie mit Kleingewerbe belegt sind. Südlich der Planungsgrenze in der Kirchenallee befindet sich der Hamburger Hauptbahnhof.

2.2 Verkehrssituation

2.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Südlich der Einmündung Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße ist die Kirchenallee 4-streifig ausgebaut. Die Breite zwischen den Straßenbegrenzungslinien beträgt rd. 32 m. In Richtung Norden weitet sich die Fahrbahn vor der Einmündung Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße Richtung Osten auf und es sind zwei Linksabbiegefahrstreifen und ein Geradeausfahrstreifen vorhanden. Im Weiteren verläuft der Straßenzug Kirchenallee/ Lange Reihe in Richtung Norden/ Nordost einstreifig.

In Richtung Südwest verläuft die Lange Reihe im betroffenen Abschnitt zweistreifig. Im Bereich Kirchenallee, vor der Einmündung Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße bestehen ein Rechtsabbiegefahrstreifen und ein Geradeausfahrstreifen. Die Fahrstreifenbreite beträgt rd. 3,25 m bis 3,50 m.

Die Ernst-Merck-Straße ist im Einmündungsbereich zur Kirchenallee 4-streifig ausgebaut. Die Breite zwischen den Straßenbegrenzungslinien beträgt in der Ernst-Merck-Straße rd. 23 m. Die Fahrstreifenbreite beträgt rd. 4 x 3,0 m. Vor der Einmündung Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße ist je ein Links- und ein Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden.

Abschnittsweise befinden sich beidseitig der Fahrbahn ca. 2,00 m breite Längsparkstreifen, mit angrenzendem Gehweg. Die Gehwegbreite variiert von ca. 3,60 m bis 7,50 m.

Der Leitungsbestand wurde durch eine Leitungsanfrage im März 2013 festgestellt. Danach liegen im Straßenraum die üblichen Versorgungsleitungen und Mischwassersiele.

2.2.2 Entwässerung

Die Entwässerung der Kirchenallee, Langen Reihe und Ernst-Merck-Straße erfolgt beidseitig über Straßenabläufe mit Vorflut zu dem in der Fahrbahnmitte liegenden vorhandenen Mischwassersiel der Hamburger Stadtentwässerung.

2.2.3 Baugrundaufschlüsse und Asphaltuntersuchung

Im April 2013 wurden im Planungsabschnitt zahlreiche Bohrkerne und Bodenproben entnommen und untersucht. Die Asphaltstärke beträgt in der Kirchenallee/ Langen Reihe von rd. 20 cm bis rd. 38 cm. In der Ernst-Merck-Straße wurde an einem Bohrkern 4,0 cm Asphaltbefestigung auf ca. 21 cm Pflaster vorgefunden. Pechhaltiges Material wurde bei den entnommenen Bohrkernen nicht nachgewiesen. Die ungebunde-

nen Schichten wurden gem. LAGA TR Boden analysiert. Das Material ist den Einbauklassen Z0, Z1, und Z2 zugeordnet.

2.2.4 Öffentliche Beleuchtung

In dem betrachteten Abschnitt der Kirchenallee/ Langen Reihe befindet sich die öffentliche Beleuchtung im Bereich der Mittelinseln an geraden Masten mit Ansatzleuchten. In der Ernst-Merck-Straße befindet sich die öffentliche Beleuchtung an den über die Fahrbahn gespannten Spannseilen.

2.2.5 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Im Planungsabschnitt der Kirchenallee/ Lange Reihe liegen die vollsignalisierten Einmündungen Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße sowie Kirchenallee-Nord/ Lange Reihe.

2.2.6 ÖPNV

Die MB 6 verkehrt in den Hauptverkehrszeiten bis zu 18 x in der Stunde je Richtung. Die Schnellbuslinie 37 verkehrt zur Hauptverkehrszeit i.d.R. alle 10 Minuten. Im Abschnitt Hauptbahnhof - Gurlittstraße - AK St. Georg werden ca. 16.000 Fahrgäste pro Tag befördert.

2.2.7 Fußgänger- und Radverkehr

Im Planungsabschnitt der Kirchenallee / Langen Reihe befinden sich beidseitig rd. 3,60 m bis rd. 7,50 m breite Gehwege, die neben Straßenbäumen noch diverse Schaltschränke, Schilder und Einbauten aufnehmen. Der größte Teil der Gehwege ist gegen nicht bestimmungsgemäße Nutzung mit Pollern oder Schutzgittern geschützt.

Das Planungsgebiet befindet sich in einer landschaftsplanerisch gestalteten Platzfläche mit einer geordneten Baum- und Pflasterstruktur.

In dem betrachteten Planungsabschnitt der Kirchenallee, der Langen Reihe und der Ernst-Merck-Straße sind keine Radwege eingerichtet.

Auch wenn die Ernst-Merck-Straße und der Straßenzug Kirchenallee/ Lange Reihe nicht zum Veloroutennetz gehören, so weisen sie auf Grund der hohen Dichte an Quellen und Zielen sowie der Verbindungsfunktion zwischen Hauptbahnhof und den Stadtteilen Hohenfelde und Uhlenhorst sowie dem westl. Innenstadtbereich doch ein erhebliches Radverkehrsaufkommen auf.

2.2.8 Ruhender Verkehr

In der Kirchenallee/ Langen Reihe sind abschnittsweise, beidseitig Längsparkstreifen vorhanden. Beidseitig der Langen Reihe und auf der Nordwestseite der Kirchenallee befinden sich Parkplätze auf den Nebenflächen, diese sind mit Parkscheinautomaten bewirtschaftet. In der Ernst-Merck-Straße sind beidseitig Längsparkstände vorhanden.

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

In der Kirchenallee und der Langen Reihe kommt es heute für den Bus zu Zeitverlusten, die im Wesentlichen durch die bestehenden Lichtsignalanlagen entstehen.

Die Lichtsignalanlage Lange Reihe/ Zufahrt Georgskirche (Kirchenallee-Nord) soll zukünftig zugunsten einer vorfahrtgeregelten Einmündung entfallen.

Die Lichtsignalanlage Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße wird künftig mit einem verkehrsabhängigen Signalprogramm betrieben. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit in Fahrtrichtung Hauptbahnhof werden zwei Geradeaus- und ein Rechtsabbiegefahrstreifen, statt bisher jeweils ein Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen, eingerichtet.

Der in der 1. Verschickung vorgestellte Bussonderstreifen nördlich des Knotenpunktes wurde verworfen. Der Radverkehr müsste auf dem Bussonderstreifen mitfahren. Dies würde die Vorteile für den Bus aufheben. Anderenfalls würde der Bussonderstreifen in der Straßenmitte angeordnet werden. Dort müsste er jedoch eine separate Signalisierung erhalten um an die Haltestelle Kirchenallee am rechten Fahrbahnrand zu gelangen. Diese zusätzliche Phase würde jedoch zu Lasten der Leistungsfähigkeit und den möglichen Phasenbeeinflussungen durch den Busverkehr gehen.

3.2 Einzelheiten der Planung

3.2.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes

Für die Einrichtung des gepl. zusätzlichen Geradeausfahrstreifens in der Kirchenallee in Fahrtrichtung Hauptbahnhof werden die Fahrstreifen einschl. der Mittelinsel neu geordnet.

Folgende Aufteilung ist in der Kirchenallee in Fahrtrichtung Süd (Hauptbahnhof) vorgesehen:

- 1 Rechtsabbiegefahrstreifen 3,50 m
- 2 Geradeausfahrstreifen je 3,50 m

Südlich der Ernst-Merck-Straße wird für die Fahrtrichtung Norden der Fahrbahnquerschnitt, zugunsten der Nebenflächen, auf zwei Fahrstreifen reduziert. Folgende Aufteilung ist vorgesehen:

- 1 Geradeausfahrstreifen 3,25 m
- 1 Linksabbiegefahrstreifen 3,25 m

Die Fahrstreifen aufteilung der Ernst-Merck-Straße am Knoten Kirchenallee bleibt unverändert. Der Linksabbiegefahrstreifen wird zugunsten eines Vorbeifahrstreifens für Radfahrer auf 3,50 m erweitert.

3.2.2 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Die LSA Ernst-Merck-Straße/ Kirchenallee bleibt bestehen und wird künftig mit einem verkehrsabhängigen Signalprogramm betrieben werden. Die Fußgängerfurten werden dichter in den Knotenpunktbereich gebracht, um die Räumzeiten der Fußgänger zu reduzieren. Die Standorte der Signalmasten werden dem Verlauf der neuen Bordkanten sowie Gehwegfurten angepasst. Der Knoten soll zukünftig mit 60 s statt 90 s-Umläufen geschaltet werden, um die Wartezeiten für Fußgänger zu minimieren.

Die LSA Lange Reihe/ Zufahrt Georgskirche wird aufgehoben. Die Einmündung wird als vorfahrtsregelte Einmündung umgestaltet.

3.2.3 MIV

In der Kirchenallee wird die Fahrbahn vor dem Knoten Ernst-Merck-Straße, in Fahrtrichtung Norden auf zwei Fahrstreifen reduziert. Es wird künftig nur noch einen Linksabbiegefahrstreifen in die Ernst-Merck-Straße bestehen. Dadurch wird der Geradeausfahrstreifen in Richtung Lange Reihe begradigt. Durch die Neugestaltung des Knotens kann in der Ernst-Merck-Straße ein Vorbeifahrstreifen für Radfahrer eingerichtet werden.

3.2.4 ÖPNV

In Richtung Hauptbahnhof wird ein zusätzlicher Geradeausfahrstreifen vor dem Knoten Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße eingerichtet. Der Fahrbahnverlauf wird durch die Neugestaltung des Knotens deutlich begradigt und mit wesentliche größeren Radien versehen, sodass eine Erhöhung des Komfort für den Fahrgast erreicht werden kann.

Die vorhandene Lichtsignalanlage wird in LED Technik umgerüstet und verkehrsabhängig gesteuert. Die verkehrsabhängige Steuerung gewährleistet eine optimierte Freigabezeitmodifikation, so dass auftretende Schwankungen in der Verkehrsbelastung optimiert ausgenutzt werden können, um neben der Sicherung der Kapazität ebenso die Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. In der verkehrsabhängigen Steuerung wird zusätzlich eine Busbeeinflussung berücksichtigt. Dadurch werden gezielt die Freigabezeiten der MetroBus-Linie entsprechend modifiziert und die derzeit anfallenden Reisezeitverluste durch Wartezeiten an der LSA reduziert.

3.2.5 Fußgänger- und Radverkehr

Die Nebenflächen werden im Zuge der Umgestaltung der Kirchenallee/ Langen Reihe angepasst. Die Gehwegbreite beträgt im Planungsabschnitt 3,60 m bis 7,50 m.

Auf die Einrichtung von Fahrradstreifen wird in dem Planungsabschnitt der Kirchenallee/ Langen Reihe verzichtet, da im weiteren Verlauf der Langen Reihe, aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auch keine Radverkehrsanlagen eingerichtet werden können. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

In der Ernst-Merck-Straße wird ein Vorbeifahrstreifen vor dem Knoten Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße eingerichtet.

Durch den wegfallenden Fahrstreifen in der Kirchallee Haus Nr. 35 – 37 wird die Gehwegfläche um rd. 2,0 m verbreitert.

Die zusätzlichen Nebenflächen werden mit gleichem Material wie die angrenzenden Flächen gestaltet.

In den Nebenflächen der Kirchenallee/ Langen Reihe und der Ernst-Merck-Straße werden ca. 12 zusätzliche Fahrradabstellbügel in neu geordneten Nebenflächen angeordnet.

3.2.6 Ruhender Verkehr

In der Kirchenallee vor Haus Nr. 22 wird der Parkstreifen entsprechend des neuen Bordkantenverlaufs angepasst. Vor Haus Nr. 35 – 37 werden Längsparkstände auf dem wegfallenden Fahrstreifen neu hergestellt. Da die Parkstände häufig durch Lieferfahrzeuge belegt sind, werden diese in 3,05 m Breite hergestellt.

3.2.7 Barrierefreiheit

An den Fußgängerquerungen am Knoten Kirchenallee/ Lange Reihe werden die notwendigen Bodenindikatoren gemäß PLAST 10 vorgesehen, dabei wird bei den Fußgängerquerungen nördlich der Ernst-Merck-Straße auf Auffindestreifen zu Gunsten der Gestaltung dieses Bereiches durch Betongehwegplatten und Natursteinpflaster verzichtet. An der Lichtsignalanlage Kirchenallee/ Ernst-Merck-Straße wird eine „Doppelquerung“ mit 6 cm Kantenvorstand realisiert. Auf der kreuzungszugewandten Seite des Mastes wird die Kante auf einer Länge von 1,0 m auf 0 cm abgesenkt und durch ein Sperrfeld gesichert.

3.2.8 Oberflächenentwässerung

An der Funktionsweise der Straßenentwässerung wird nichts verändert. Abschnittsweise sind vorh. Straßenabläufe auszubauen und neue Straßenabläufe aufgrund neuer Bordsteinführung herzustellen. Schadhafte Straßenabläufe werden erneuert. Da das Niederschlagswasser der Straße in ein Mischsiel abgeleitet wird, ist keine Vorreinigung des Wassers notwendig.

3.2.9 Grün- und Baumpflanzungen

Es sind keine Baumfällungen erforderlich. In der Kirchenallee sind insgesamt vier Neupflanzungen von Bäumen vorgesehen.

3.2.10 Öffentliche Beleuchtung / Beschilderung

In der Kirchenallee müssen 2 gerade Beleuchtungsmasten sowie ein Mast mit wegweisender Beschilderung auf die neu herzustellenden Mittelinseln umgesetzt werden.

3.2.11 Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Erfordernisse von Leitungsbauarbeiten werden im Rahmen der Leitungstrassenplanung noch geklärt.

3.2.12 Lärmschutz

Der Umbau der Kirchenallee/ Langen Reihe stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, da keine Erweiterung der Fahrbahnfläche vorgesehen ist und die Fahrbahn nicht näher an die angrenzende Bebauung verlegt wird. Somit sind Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

3.2.13 Umweltverträglichkeit

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

3.2.14 Kampfmittelfreiheit

Nach Auskunft der Feuerwehr, Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht, besteht im Planungsbereich allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

4 Planungsrechtliche Grundlagen

Die planungsrechtliche Grundlage ist der Teilbebauungsplan TB 68 vom 29. April 1955 und der Baustufenplan St. Georg vom 30. März 1951. Die planmäßigen Straßenbegrenzungslinien werden durch die vorliegende Planung nicht überschritten.

5 Umsetzung der Planung

5.1 Grunderwerb

Grunderwerb ist nicht vorgesehen.


5.2 Wirtschaftlichkeit

Der vorgesehene Umbau der Kirchenallee/ Langen Reihe im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms der MetroBus-Linie 6 beeinflusst die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV positiv. Wesentlicher Grund ist, dass es durch die Umsetzung der Maßnahme insgesamt zu einer Beschleunigung der Betriebsabläufe sowie zu einer Erhöhung der Betriebsstabilität und Fahrplantreue kommen wird.

Gemeinsam mit den weiteren linienbezogenen Umbauvorhaben im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms können somit die Attraktivität des Busverkehrsangebots hinsichtlich der Reisezeiten sowie dessen Verlässlichkeit aus Sicht des Kunden deutlich gesteigert werden. Dies soll zu einer Verlagerung der Mobilität vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr beitragen.


Außerdem wird es durch die Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms künftig möglich sein, die heutige Betriebsleistung mit einem geringeren Fahrzeug- und Personaleinsatz zu erbringen oder alternativ bei gegebenem Fahrzeug- und Personaleinsatz zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Dies führt wiederum zu gleich bleibenden oder sogar sinkenden Kosten für die Leistungserbringung.

5.3 Kosten und Finanzierung / Haushaltstitel



Die Baukosten der beschriebenen Teilmaßnahme werden im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung benannt.

5.4 Entwurfs- und Baudienststelle

Entwurf und Bau erfolgen durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Projektteam Busbeschleunigung -GF/PB- bzw. Fachbereich Baudurchführung 

5.5 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die Realisierung der Baumaßnahme ist für 2015 vorgesehen.

Verfasst

Aufgestellt

.....


.....
- GF/PB -