

Straßenverkehrstechnische Planung Schlussverschickung

Sanierungsprogramm Hamburger Plätze

Umgestaltung Louis-Braille-Platz



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 ...	3
1.3	Bedarfsträger, Realisierungsträger sowie Projektauftrag	4
1.4	Senatsbeschlüsse oder Beschlüsse der parlamentarischen Gremien	4
2	Planungsrechtliche Grundlagen.....	4
3	Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage.....	4
3.1	Lage und Funktion im Straßennetz	4
3.2	Verkehrsbelastung.....	5
3.3	Unfallgeschehen	5
3.4	Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung	6
3.5	Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung.....	7
3.6	Schadensbild.....	8
3.7	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	8
3.8	Wirtschaftsverkehr	8
3.9	ÖPNV und Sharing Angebote	8
3.10	Radverkehr.....	9
3.11	Fußverkehr	10
3.12	Ruhender Verkehr	11
3.13	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	13
3.14	Öffentliche Beleuchtung.....	13
3.15	Straßenbegleitgrün	13
3.16	Entwässerung.....	13
3.17	Versorgungsleitungen.....	14
3.18	Ingenieurbauwerke	14
3.19	Grundwasser	14
3.20	Denkmalschutz	14
3.21	Altlasten	14
3.22	Kampfmittel	14
4	Variantenuntersuchung	14
5	Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante	19
5.1	Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung.....	19
5.2	Platzgestaltung.....	21
5.3	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen.....	30
5.4	Wirtschaftsverkehr	31
5.5	ÖPNV und Sharing Angebote	31
5.6	Radverkehr.....	31

5.7	Fußverkehr	31
5.8	Ruhender Verkehr	32
5.9	Straßenausstattung und Straßenmöblierung	32
5.10	Öffentliche Beleuchtung.....	33
5.11	Straßenbegleitgrün	33
5.12	Entwässerung.....	33
5.13	Versorgungsleitungen	33
5.14	Ingenieurbauwerke	33
5.15	Baustoffe	33
5.16	Feuerwehr	34
6	Umsetzung der Planung	34
6.1	Grunderwerb	34
6.2	Auswirkungen durch das Projekt.....	34
6.2.1	Immissionen.....	34
6.2.2	Voraus- und Folgemaßnahmen	34
6.2.3	Unmittelbares und erweitertes Umfeld.....	34
6.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	34
6.4	Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel	34
6.5	Terminierung des Projektes und Bauausführung.....	34
7	Sonstiges	35

1 Allgemeines

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

Der Louis-Braille-Platz liegt zwischen dem U-Bahn-Gebäude Hamburger Straße, dem Holsteinischen Kamp und der Wagnerstraße im Stadtteil Hamburg-Eilbek. Im Zuge der Maßnahme wird der anliegende Parkplatz an der Wagnerstraße zwischen Holsteinischem Kamp und der Hamburger Straße in den Platzbereich mit einbezogen.

Im Rahmen des Sanierungsprogramm Hamburger Plätze soll der Platzbereich neu geordnet und als Platzraum gestaltet werden.

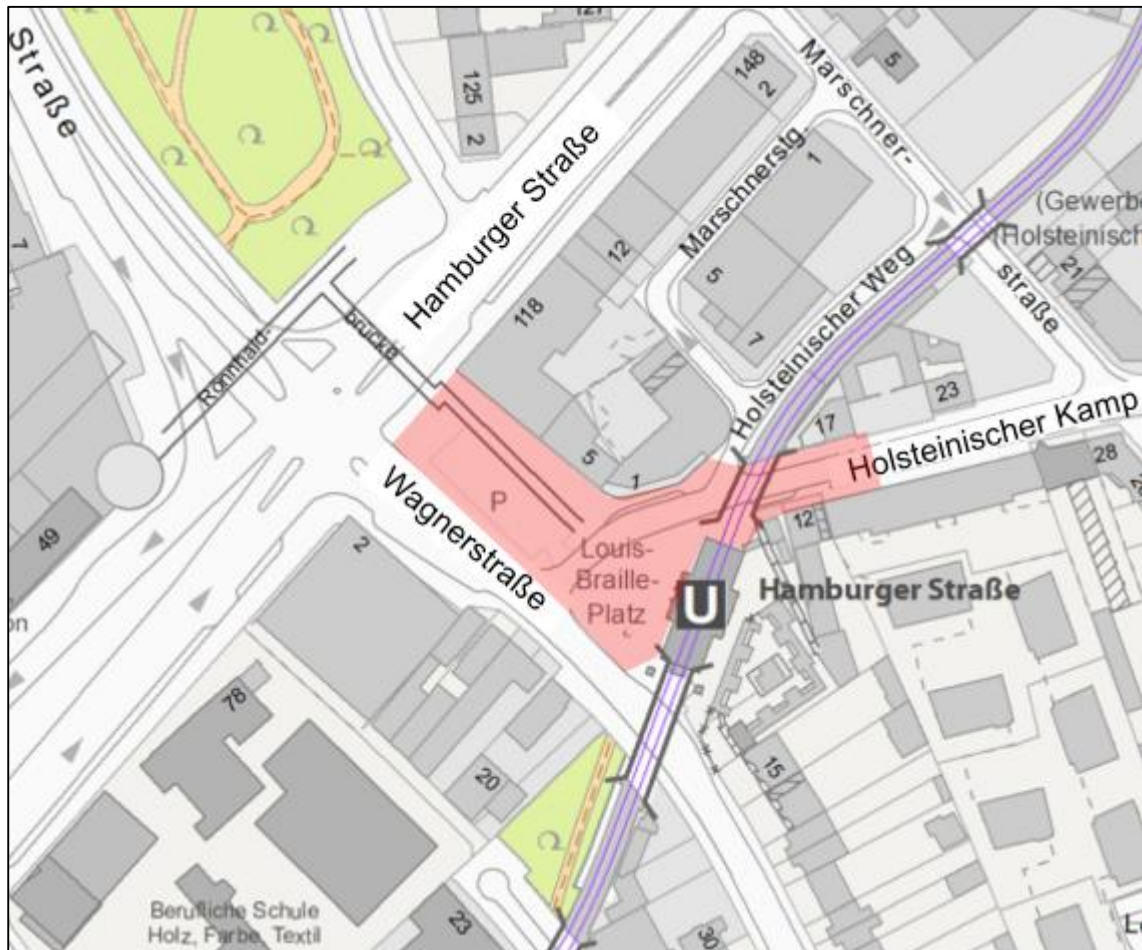


Abbildung 1: Planungsbereich

Quelle: Geoportal Hamburg

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

Für die Magistrale (vom Mundsburger Damm, Hamburger Straße, Barmbeker Markt, Bramfelder Straße) hat der Bezirk Hamburg-Nord für eine nachhaltige Weiterentwicklung des öffentlichen Raums das Leitbild „Magistrale als Stadtraum für Alle“ als informelles Planungsleitbild beschlossen. Dieses Leitbild zeigt abschnittsbezogen die grundsätzlichen Entwicklungsziele und Handlungsspielregeln für den Magistralenraum auf und definiert den Handlungsrahmen für künftige Projekte.

Als Vorhaben des von der BSW aufgelegten „Sanierungsprogramms Hamburger Plätze“ (Senatsdrucksache 2018-01955) soll der Louis-Braille Platz, zwischen Einkaufszentrum an der Hamburger Straße und der U-Bahnhaltestelle Hamburger Straße und im Untersuchungsgebiet des Magistralen Gutachtens gelegen, neu geordnet und als Platzraum neu gestaltet werden. Als erstes Projekt, dass im Anschluss an die Leitbilddiskussion im öffentlichen Raum umgesetzt werden

kann, kommt der Umgestaltung des Louis-Braille-Platzes in diesem Zusammenhang eine hohe Bedeutung zu.

Der Louis-Braille Platz ist heute überwiegend durch seine Verkehrsfunktion geprägt und wird räumlich durch die Rampenanlage der Fußgängerbrücke zur Hamburger Meile dominiert. Der Platz wird ebenerdig vornehmlich als Parkplatz genutzt. Im Platzraum werden verschiedenste Mobilitätsangebote bereitgestellt. Neben einer StadtRad-Station im Vorbereich des U-Bahnhofes „Hamburger Straße“ gibt es u.a. einen Switch-Punkt, E-Ladesäulen und Fahrradboxen.

Gestalterisch wirkt der Platz insgesamt ungeordnet und räumlich zerschnitten. Im Vorbereich der U-Bahnhaltestelle und im Bereich der Hamburger Straße prägen große, erhaltenswerte Bäume das Stadtbild.

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

Das „Sanierungsprogramm Hamburger Plätze“ ist der Teil der Senatsdrucksache 2018/01955 vom 7. August 2018. Mit dieser Drucksache legte die Finanzbehörde eine Mitteilung zu notwendigen Nachbewilligungen und Änderungen zum Haushaltsplan 2017/2018 vor. Die Priorisierung der Maßnahmen und Auswahl, der aus diesem Programm finanzierten Platzumbauten hat die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen getroffen.

2 Planungsrechtliche Grundlagen

Als planungsrechtliche Grundlage für den Planungsbereich gelten die Bebauungspläne:

- Barmbek-Süd 11 vom 11.02.2013
- Barmbek-Süd 32 vom 07.03.2013

3 Technische Beschreibung der bestehenden baulichen Anlage

3.1 Lage und Funktion im Straßennetz

Der Louis-Braille-Platz liegt unmittelbar vor dem U-Bahnhof Hamburger Straße, er ist als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Der gegenüberliegende Parkplatz an der Wagnerstraße ist ebenfalls als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen und soll im Zuge der Maßnahme in den Platzbereich integriert werden.

Der Holsteinische Kamp ist im Planungsbereich eine Bezirksstraße mit Tempo 50. Ab der Hausnummer 12 in Richtung Norden liegt der Holsteinische Kamp in einer Tempo-30-Zone.

Die anliegenden Straßen Hamburger Straße und Wagnerstraße sind Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50.

Die Hamburger Straße gehört zum Großraum- und Schwertransport-Netz, sowie zu den Gefahrgutstraßen.

Die Veloroute 13 verläuft auf der Wagnerstraße, die Veloroute 5 auf der Hamburger Straße.

3.2 Verkehrsbelastung

Folgende Verkehrsdaten liegen vor:

Kfz-Pegel Hauptverkehrsstraßen

Straßenabschnitt	Datum der Erhebung	DTVw	SV-Anteil
Wagnerstraße	2020	15.000	2 %
Hamburger Straße NO	2020	35.000	2%
Hamburger Straße SW	2020	49.000	3 %

Tabelle 1: Verkehrsbelastung HV-Straßen

Quelle: Geoportal Hamburg

Holsteinischer Kamp:

Am Holsteinischen Kamp wurde im Rahmen der Maßnahme am 24.10.2019 eine Verkehrszählung von 6 – 19 Uhr mit folgenden Ergebnissen durchgeführt:

Straßenabschnitt	Kfz (6-19 Uhr)	SV-Anteil	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Holsteinischer Kamp Fahrtrichtung NO	672	2 %	16:16-17:15	97 Kfz
Holsteinischer Kamp Fahrtrichtung SW	1.646	2 %	17:00-18:00	165 Kfz

Tabelle 2: Verkehrsbelastung Holsteinischer Kamp

Straßenabschnitt	Radfahrende (6-19 Uhr)	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Holsteinischer Kamp Fahrtrichtung NO	209	17:45-18:45	43 F.
Holsteinischer Kamp Fahrtrichtung SW	353	7:45-8:45	61 F.

Tabelle 3: Radverkehrsbelastung Holsteinischer Kamp

Straßenabschnitt	Fußgänger (6-19 Uhr)	Uhrzeit der Spitzenstunde	Belastung zur Spitzenstunde
Holsteinischer Kamp Fußgängerüberweg	8.467	17:00 – 18:00	1016 Fg.

Tabelle 4: Fußgänger Fußgängerüberweg Holsteinischer Kamp

Den weitaus größten Anteil am Verkehrsgeschehen haben im Bereich des Holsteinischen Kampes die Fußgänger. Die Belastung mit KFZ ist sehr gering.

3.3 Unfallgeschehen

Auszug aus der Verkehrsunfallauswertung Knotenpunkt Holsteinischer Kamp / Wagnerstraße der Polizei VD 01:

„Im Auswertzeitraum 01.01.2017 – 31.12.2021 ereigneten sich in dem bewerteten Knoten 24 Verkehrsunfälle (VU). Dabei wurde keine Person getötet. Bei zwei VU wurden zwei Personen schwer und eine Person leicht verletzt. Bei weiteren acht VU wurden acht Personen leicht verletzt.

Der Louis-Braille-Platz war im Zeitraum vom 01.01.2018 bis zum 31.12.2020 aufgrund von mindestens fünf VU mit Personenschaden innerhalb von 36 Monaten als Unfallhäufungsstelle (UHS) ausgewiesen.

Im Dreijahreszeitraum bis zum 31.12.2021 wurde der Schwellwert nicht mehr erreicht. Die UHS wird von der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde betreut. Eine Bearbeitung durch die Unfallkommission (UKO) ist nicht vorgesehen.

Der mit acht VU am häufigsten festgestellte Unfalltyp war der „Einbiegen / Kreuzen-Unfall“, gefolgt von sieben VU des Unfalltyps „Unfall im Längsverkehr“.

Einbiegen / Kreuzen-Unfälle ereigneten sich allesamt durch Missachtung von bevorrechtigten Fahrzeugen, die die Wagnerstraße (Fahrbahn oder Radverkehrsanlagen (RVA)) befuhren.

Auffällig ist der Knoten in Bezug auf VU mit Rad fahrenden Personen im direkten Einmündungsbereich (hierauf wird im weiteren Verlauf der Auswertung näher eingegangen). Aufgrund dessen wurde das VZ 206 aufgestellt und die Radwegfurf rot eingefärbt.

Darüber hinaus wurde auf dem VZ 295 eine Mini-Baken Reihe installiert, um ein verkehrswidriges Linksabbiegen in Richtung Holsteinischer Kamp zu verhindern.

Fazit:

Unter Berücksichtigung der vorhandenen U-Bahnhaltestelle, des nahegelegenen Einkaufszentrums, des nicht geringen Verkehrsaufkommens und der Betrachtungsdauer von fünf Jahren ist festzustellen, dass der Knoten nur aufgrund der VU mit Rad fahrenden Personen nicht uneingeschränkt als unauffällig zu betrachten ist. Für eine grundsätzliche Unauffälligkeit spricht, dass der Schwellwert für das Vorliegen einer UHS in den letzten drei Jahren nicht erreicht wurde.“

3.4 Nutzung der angrenzenden Grundstücke/Bebauung

Auf der Ostseite des Planungsgebietes liegt der U-Bahnhof Hamburger Straße. Hier ist im Erdgeschoß ein Restaurant mit Außengastronomie vorhanden. Im nördlichen Bereich des Platzes befinden sich Geschäfte, eine Apotheke, Gesundheitseinrichtungen sowie ein Café das ebenfalls Sitzplätze im Außenbereich anbietet. In den oberen Etagen liegen Büros und Praxen.

Im Westbereich des Platzes verläuft die Hamburger Straße, daran angrenzend der Elsa-Park.

Auf der südlichen Seite liegt die Wagnerstraße. Hier sind Geschäfte, sowie Gewerbebetriebe und ein Bowlingcenter vorhanden. Über dem Bowlingcenter befindet sich ein Appartementhaus.

Der Platzbereich an der Wagner Straße / Ecke Hamburger Straße wird von der Rönnhaidbrücke und ihrer Zuführungsrampe zerschnitten. Im Rahmen der Vorplanungen ist die Entbehrlichkeit der Brücken- und Rampenanlage geprüft worden. Die Rampe befindet sich im Eigentum der FHH und wird weiterhin zur Erschließung des Behörden- und Einkaufszentrums „Hamburger Meile“ benötigt.

3.5 Aufteilung und Abmessung des Querschnitts sowie Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn des Holsteinischen Kamp ist ca. 7,80 bis 8,35 m breit und bituminös befestigt. Es ist je eine Fahrbahn je Richtung vorhanden.

Im Bereich des Hausnummer 1 teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 2,65 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 1,90 m	Parkstreifen	Asphalt	
ca. 8,35 m	Fahrbahn	Asphalt	
	Bahnhofsvorplatz	Betonplatten	Süd
ca. 12,00 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Hausnummer 17 teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

ca. 2,37 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
ca. 2,00 m	Parkstreifen	Betonplatten	
ca. 7,70 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 2,00 m	Parkstreifen	Betonpflaster	
ca. 4,23 m	Gehweg	Betonplatten	Süd
ca. 18,30 m	Gesamtbreite		

Im Bereich des Fußgängerüberweges ist die Fahrbahn ca. 7,80 m breit.

Die Nebenflächen der anliegenden Hauptverkehrsstraßen sind wie folgt aufgeteilt:

Wagnerstraße Höhe der hvv-switch Station

ca. 1,60 m	Sicherheitstrennstreifen	Betonpflaster	Nordost
ca. 1,50 m	Radweg	Betonpflaster	
ca. 0,90 m	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten	Südwest
ca. 4,00 m	Gesamtbreite		

Hamburger Straße im Bereich des Treppenbauwerkes

ca. 2,50 m	Parkstreifen	Asphalt	West
ca. 1,40 m	Sicherheitstrennstreifen	Betonplatten	
ca. 1,50 m	Radweg	Betonpflaster	
ca. 3,60 m	Gehweg	Betonplatten	Ost
ca. 9,00 m	Gesamtbreite		

Der Parkplatz an der Wagnerstraße, der in den Louis-Braille-Platz einbezogen und umgestaltet werden soll, ist eine ca. 1.000 m² große Fläche mit Parkständen unterschiedlicher Nutzung. Die Beschreibung der Fläche erfolgt unter Punkt 3.12 Ruhender Verkehr.

Der Louis-Braille Platz zwischen U-Bahnhof und Holsteinischem Kamp ist eine ca. 1.200 m² große Platzfläche, die überwiegend mit Gehwegplatten befestigt ist. Zur Gestaltung der Fläche ist eine halbkreisförmige Heckenbepflanzung vor den Grünflächen am Holsteinischen Kamp und der Wagnerstraße vorhanden. Auf der Platzfläche befindet sich eine StadtRad-Station und vier Wertstoffcontainer.

3.6 Schadensbild

Insgesamt ist der Zustand der Fahrbahnflächen im Holsteinischen Kamp schlecht, es sind Netz- und Längsrisse vorhanden. Die Deckschicht ist erheblich ausgemagert. Eine Bewertung gemäß ZEB liegt für den Holsteinischen Kamp nicht vor. Der Zustand aller Flächen im Bereich des Parkplatzes an der Wagnerstraße ist sehr schlecht. Die hvv switch-Plätze wurden neu befestigt und sind in einem guten Zustand.

3.7 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Es sind folgende nicht signalisierte Knotenpunkte vorhanden:

- Holsteinscher Kamp / Holsteinischer Weg
Im Planungsbereich mündet der Holsteinische Weg untergeordnet (VZ 205) in den Holsteinischen Kamp.
- Holsteinischer Kamp / Wagnerstraße
Der Holsteinische Weg ist untergeordnet (VZ 205) an die Wagnerstraße angebunden. Es besteht eine Recht-raus-Rechts-rein Regelung. Aufgrund zahlreicher Missachtungen dieser Regelung wurde der Bereich im Jahr 2019 großflächig mit Leitboys ausgestattet, um die illegalen Abbiegevorgänge zu unterbinden.

Am Planungsgebiet angrenzend befinden sich die folgenden LSA:

LSA Nr.	Knoten	Steuerung	Blindensignalisierung	Taktile Leitelemente/Bordabsenkung	Busbevorrechtigung
K101	Hamburger Straße/Wagnerstraße	Verkehrsabhängig	Nein	Nein	Nein
F1007	Wagnerstraße/Holsteinischer Kamp	Verkehrsabhängig	Akustik Signalgeber	Nein	Nein

Tabelle 5: Übersicht LSA

3.8 Wirtschaftsverkehr

Auf dem Holsteinischen Kamp verkehrt moderater Lieferverkehr. Die Verkehrserhebung hat eine Schwerverkehrsbelastung von 2% ergeben.

An der Einmündung Holsteinischer Weg liegt das U-Bahn-Viadukt mit einer maximalen Durchfahrts Höhe von 4,0 m.

Nördlich des Planungsgebietes liegt im Bereich Marschnerstraße / Marschnerstieg/Holsteinscher Weg ein kleines Gewerbegebiet. Das Gebiet kann vom Holsteinischen Kamp, wie auch von der Marschnerstraße angefahren werden. Die Verkehrszählung hat ergeben, dass eine An- wie auch Ausfahrt über den Holsteiner Kamp nur in sehr geringem Umfang stattfindet.

3.9 ÖPNV und Sharing Angebote

Die Planung liegt im unmittelbaren Bereich der U-Bahn-Station Hamburger Straße. Hier verläuft die U-Bahnlinie U3.

Auf dem Parkplatz an der Wagnerstraße liegt die hvv switch-Station Hamburger Straße mit acht Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge.



Die Buslinien auf der angrenzenden Wagnerstraße (Haltestelle Hamburger Straße) verkehren mit folgendem Takt:

Linie	Takt (Hauptverkehrszeit)	Streckenverlauf
261	20 Min.	U/S Barmbek – U/S Berliner Tor
X22	10 Min.	U Hagenbecks Tierpark - Jenfeld
607	Nachtbus	St. Pauli – S Poppenbüttel

Tabelle 6: Buslinien – Taktung, Streckenverlauf

Quelle: hvv

3.10 Radverkehr

Auf dem Holsteinischen Kamp fährt der Radverkehr im Mischverkehr. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

Auf der Wagnerstraße verläuft die Veloroute 13. Im Bestand fährt der Radfahrende in Richtung Süden im Mischverkehr. Der vorhandene Radweg ist nicht benutzungspflichtig. Ein Abbiegen in den Holsteinischen Kamp ist für alle Verkehrsteilnehmer verboten.

In Fahrtrichtung Norden ist bis zum Holsteinischen Kamp ein Radfahrstreifen vorhanden, der im Einmündungsbereich Holsteinischer Kamp auf einen benutzungspflichtigen Hochbordradweg überführt wird.

Die vom LSBG S2 geplante Radverkehrsführung an der Wagnerstraße (Hauptverkehrsstraße) für die Veloroute 13, deren Umsetzung z.Zt. ruht, sieht beidseitig Radfahrstreifen an der Wagnerstraße vor. Änderungen der Radverkehrsführungen in Bezug auf den Holsteinischen Kamp sind nicht vorgesehen.

An der Hamburger Straße (Veloroute 5) wird der Radverkehr auf benutzungspflichtigen Hochbordradwegen geführt. Im Knotenpunkt Wagnerstraße / Hamburger Straße sind alle Fahrbeziehungen mit Radfurten ausgestattet.

Vor der U-Bahn-Station ist eine StadtRad-Station für 19 Fahrräder vorhanden.

Folgende Abstellanlage sind im Planungsbereich vorhanden:

- Zwei Fahrradboxen von B+R
- 22 Anlehnbügel nördlich der U-Bahn-Station am Holsteinischen Kamp
- 6 Anlehnbügel westlich von der U-Bahn-Station

Somit sind Abstellmöglichkeiten für 64 Fahrräder vorhanden, die einen hohen Auslastungsgrad aufweisen. Die Absperrbügel im Bereich der Wertstoffcontainer werden ebenfalls als Anlehnbügel genutzt.

3.11 Fußverkehr

Im Planungsbereich sind folgende Fußwegebeziehung vorhanden:

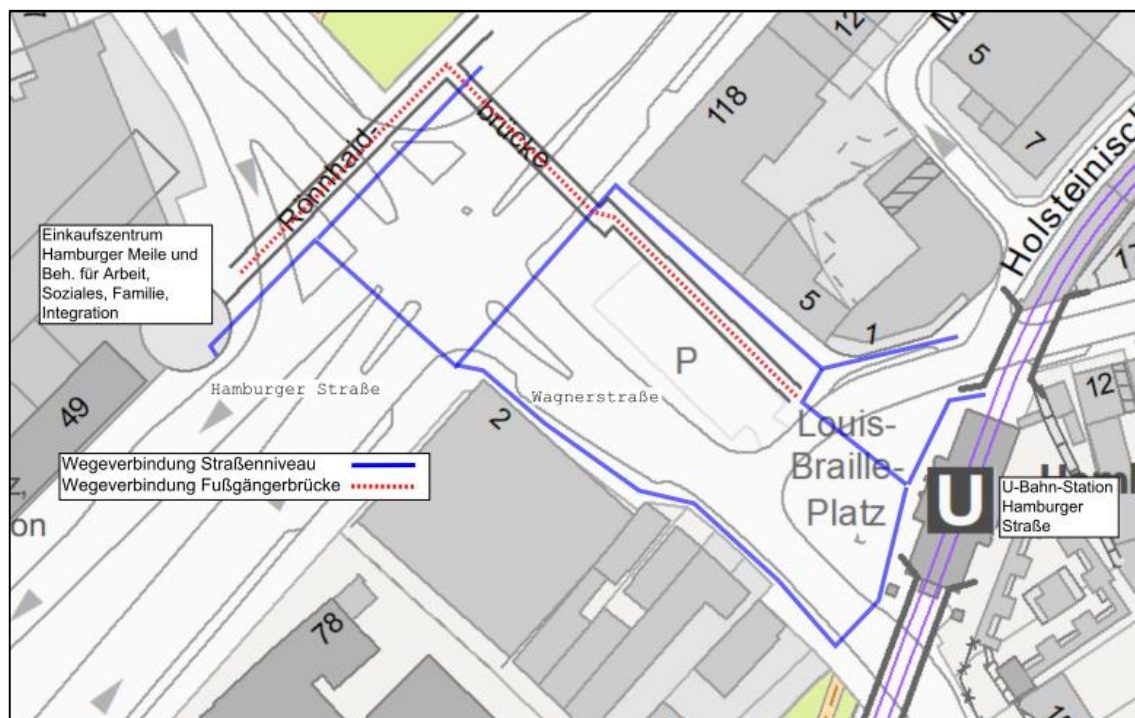


Abbildung 2: Wegeverbindungen

Quelle: Geoportal Hamburg

- Nördlich des Platzbereiches zwischen Fußgängerrampe und der vorhandenen Bebauung verläuft ein 4,0 m breiter Gehweg.
- Auf der nördlichen Fahrbahnseite der Wagnerstraße, angrenzend an den heutigen Parkplatz ist kein Gehweg vorhanden.
- Seitlich des Holsteinischen Kampes im Bereich der Hausnummer 1 sind beidseitig ca. 2,5 m breite Gehwege vorhanden.
- Der Platzbereich zwischen Holsteinischem Kamp und der U-Bahn-Station ist in einer Breite bis zu ca. 17,00 m mit Gehwegplatten befestigt.
- Zwischen der Fußgängerrampe und dem Holsteinischen Kamp im Bereich des Fußgängerüberweges liegt ein ca. 5,00 m breiter Gehweg.

Zwischen der U-Bahn-Station und der Fußgängerrampe ist ein 5,0 m breiter Fußgängerüberweg über den Holsteinischen Kamp vorhanden, der eine wichtige fußläufige Verbindung von der U-Bahn in den Gebäudekomplex mit dem Einkaufszentrum Hamburger Meile und zahlreichen Behörden an der Hamburger Straße bildet.

Die Fußgängerbrücke Rönnhaidbrücke (BW F 167) ist nicht barrierefrei. Die Rampe hat auf einer Länge von ca. 50 m keine Ruhezone, geht dann in die Ebene zur Querung der Hamburger Straße und fällt danach auf einer Länge von 1,50 m extrem steil ab, um das Eingangsniveau der Hamburger Meile zu erreichen. Der Gebäudekomplex verfügt über keinen ebenerdigen Eingang am Knotenpunkt Hamburger Straße / Wagnerstraße.

Alle Gehwegbereiche sind mit Betonplatten befestigt.

Im Planungsbereich wie auch in den angrenzenden Straßen und Knotenpunkten sind keine Einrichtungen zur Barrierefreiheit vorhanden. Im Bereich des Platzes vor der U-Bahn-Station führt ein taktile Leitstreifen von der Station bis zu den Geschäftsräumen des Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. (BSVH).

3.12 Ruhender Verkehr

Im Planungsgebiet sind folgende Parkstände vorhanden:

Parkplatz an der Wagnerstraße

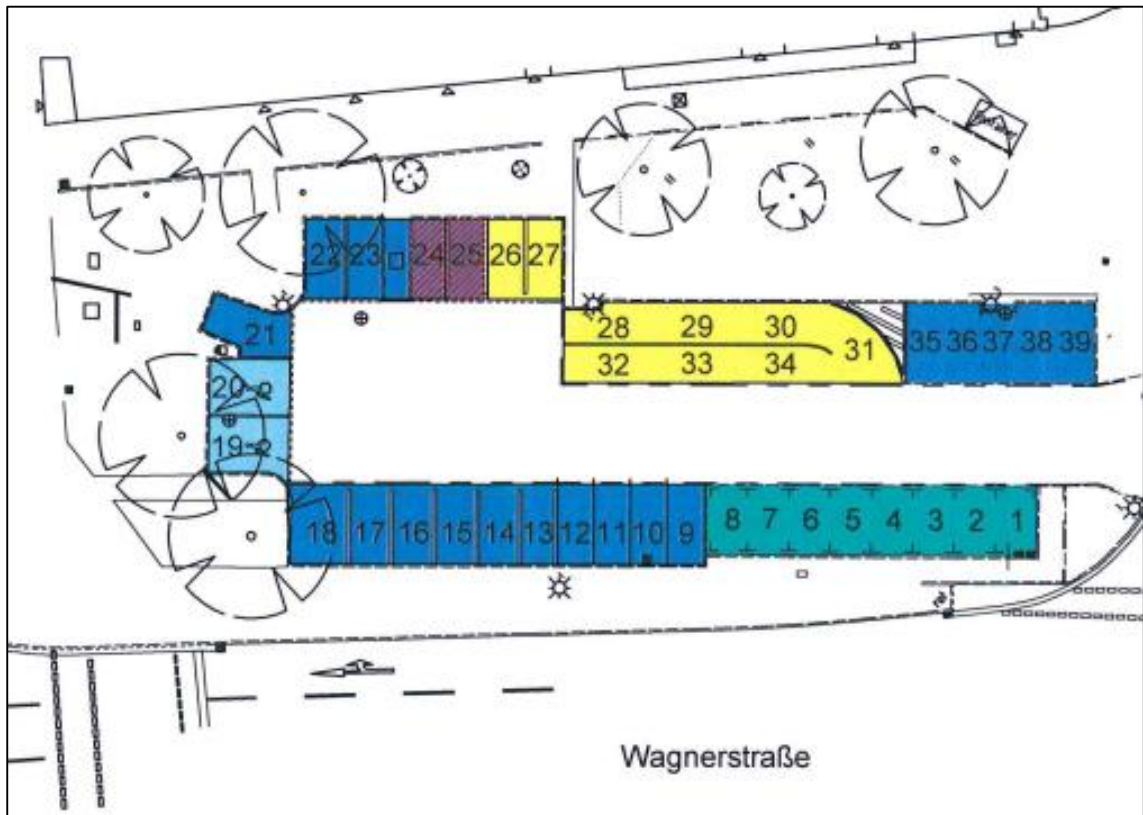


Abbildung 3: Parkstände Wagnerstraße

Quelle: Geoportal Hamburg

- 18 Parkstände bewirtschaftetes Parken, zeitlich beschränkt 8 – 18 Uhr
- 8 Parkstände hvv switch
- 2 Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen
- 9 Parkstände für Taxen
- 2 Parkstände mit Ladesäulen

Am 12.09.2019 wurde eine Erhebung der Belegung der Parkstände von 4:30 – 20:00 Uhr mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

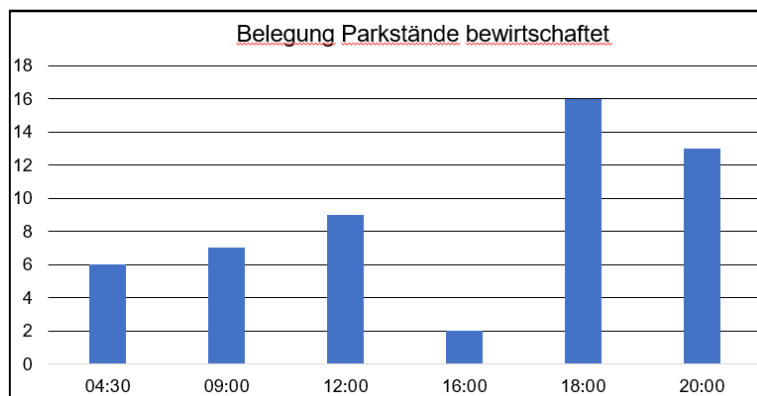


Abbildung 4: Belegung Parkstände bewirtschaftet

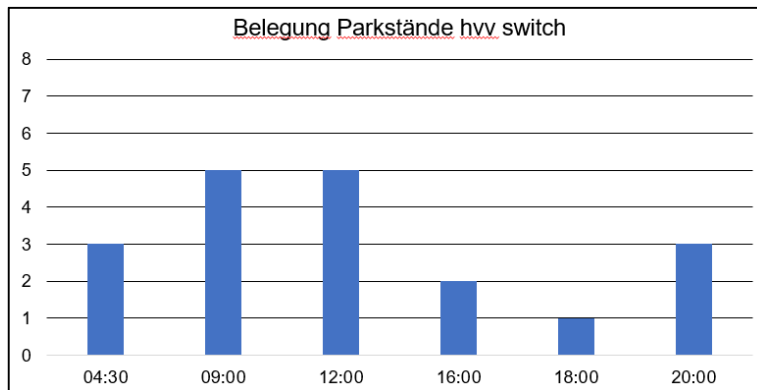


Abbildung 5: Belegung Parkstände hvv-switch

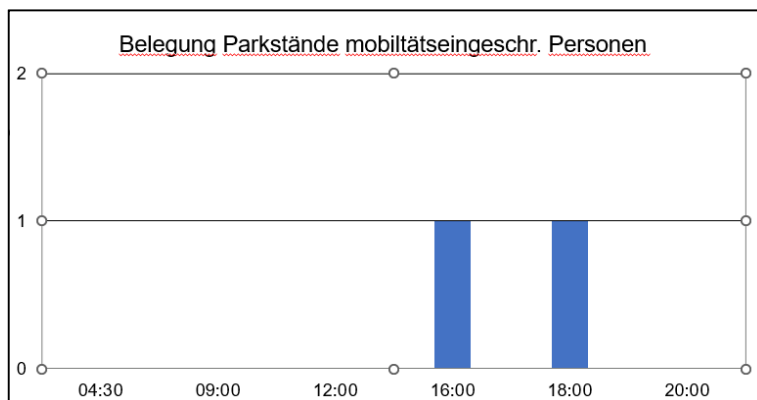


Abbildung 6: Belegung Behindertenparkstände

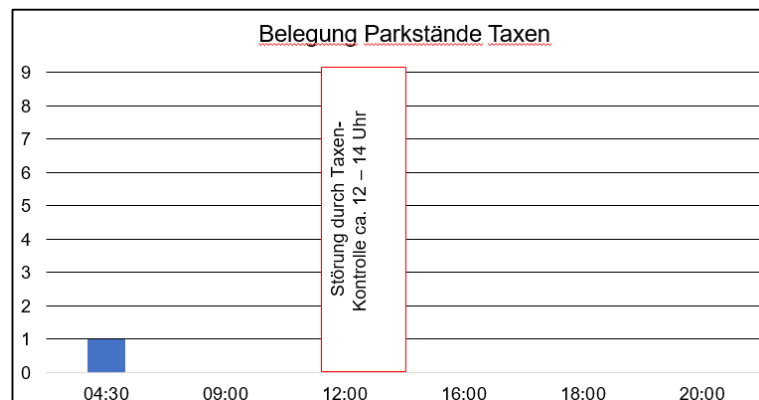


Abbildung 7: Belegung Taxistände

Parkstände am Holsteinischen Kamp

Vor der Ladenzeile am Holsteinischen Kamp sind vier Parkstände mit einer maximalen Parkdauer von zwei Stunden (Parkscheibe) von Mo-Fr 8 – 18 Uhr und Sa 8 – 12 Uhr vorhanden. Die Erhebung der Belegung der Parkstände hat ergeben, dass diese Parkstände dauerhaft ausgelastet sind.

Im weiteren Verlauf in Richtung Norden sind im Planungsbereich sechs Parkstände als Gehwegparker an der westlichen Fahrbahnseite und drei Parkstände mit einer maximalen Parkdauer von zwei Stunden (Parkscheibe) von Mo-Fr 8 – 18 Uhr und Sa 8 – 12 Uhr an der östlichen Fahrbahnseite vorhanden.

Fahrradparken

Es sind Abstellmöglichkeiten für 64 Fahrräder vorhanden.

3.13 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Es ist eine Werbesäule, sowie eine Uhr am Holsteinischen Kamp vorhanden. Der Platzbereich ist mit Pfosten vom Holsteinischen Kamp abgegrenzt. Im Bereich der Wertstoffcontainer wurden Absperrbügel verwendet.

Die hvv-switch-Station, die StadtRad-Station, der Taxenstand und die bewirtschafteten Parkstände sind mit entsprechenden Einrichtungen (Parkscheinautomat, Infosäulen etc.) versehen.

Auf dem Louis-Braille-Platz stehen vier Wertstoffcontainer am Holsteinischen Kamp, eine Informationstafel und eine Uhr.

Im Bereich der Rampe ist eine Telefonsäule vorhanden.

3.14 Öffentliche Beleuchtung

Der Planungsbereich wird über die Beleuchtung der anliegenden Straße in Form von Peitschenmasten beleuchtet. Die Fußgängerrampe wird von drei Leuchten die auf dem Parkplatz an der Wagnerstraße stehen ausgeleuchtet. Der nördliche Gehweg zwischen Fußgängerrampe und der Häuserzeile hat keine gesonderte Beleuchtung.

Im Bereich des U-Bahn-Viaduktes ist im Bereich der Fahrradanhängerbügel eine Lampe für die Nebenfläche vorhanden.

3.15 Straßenbegleitgrün

Im Planungsbereich sind zwölf Bäume vorhanden:

Parkplatz an der Wagnerstraße

- Ahorn (Stammumfang 150 cm, Kronendurchmesser 13 m; Pflanzjahr 1965)
- Ahorn (Stammumfang 150 cm, Kronendurchmesser 11 m; Pflanzjahr 1965)

Louis-Braille-Platz

- Kastanie (Stammumfang 365 cm, Kronendurchmesser 22 m; Pflanzjahr 1886)
- Linde (Stammumfang 135 cm, Kronendurchmesser 10 m; Pflanzjahr 1947)
- Buchenhecke als Abgrenzung zum Holsteinischen Kamp (lückig, ca. 150 cm Höhe)

Grünstreifen nördlich der Fußgängerrampe

- Ahorn (Stammumfang 95 cm, Kronendurchmesser 8 m; Pflanzjahr 1976)
- Ahorn (Stammumfang 110 cm, Kronendurchmesser 10 m; Pflanzjahr 1976)
- Ahorn (Stammumfang 20 cm, Kronendurchmesser 2 m; Pflanzjahr 2018)
- Ahorn (Stammumfang 20 cm, Kronendurchmesser 2 m; Pflanzjahr 2018)
- Ahorn (Stammumfang 135 cm, Kronendurchmesser 8 m; Pflanzjahr 1965)
- Ahorn (Stammumfang 90 cm, Kronendurchmesser 8 m; Pflanzjahr 1990)
- Prunus (Stammumfang 42 cm, Kronendurchmesser 3 m; Pflanzjahr 1999)
- Ahorn (Stammumfang 150 cm, Kronendurchmesser 11 m; Pflanzjahr 1965)

3.16 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt über Trümmen in vorhandene Misch- und Regenwassersiele.

3.17 Versorgungsleitungen

Es sind zahlreiche Leitungen im Planungsbereich vorhanden. Im Bereich des Louis-Braille-Platzes liegt ein ca. 36 m² großes Schachtbauwerk von Hamburg Wärme.

3.18 Ingenieurbauwerke

Im Planungsbereich liegt die Rampe der Rönnhaidbrücke (Brückenbauwerk Nr. F167), die als Fußwegeverbindung vom Holsteinischen Kamp über den Knotenpunkt Hamburger Straße / Wagnerstraße führt. Von der Brücke auf die Straßenebene des Knotenpunktes führen Treppenanlagen bzw. Rolltreppen. Auf Brückenebene gelangt man in den Gebäudekomplex der Hamburger Meile.

Die Fußgängerbrücke ist nicht barrierefrei. Die Rampe hat auf einer Länge von ca. 50 m keine Ruhezone, geht dann die Ebene zur Querung der Hamburger Straße und fällt anschließend auf einer Länge von 1,50 m extrem steil ab, um das Eingangsniveau der Hamburger Meile zu erreichen.

Die Brücke ist im Zuständigkeitsbereich des LSBG. Der Brückenzustand ist gut.

Im Bereich des Louis-Braille-Platzes liegt ein unterirdischer Röhrenbunker, der im Jahr 2002 teilweise abgerissen und im verbliebenden Bereich verdämmt wurde.

3.19 Grundwasser

Der höchste Grundwasserstand liegt gemäß Geoportal im Jahr 2018 bei 3,0 m NHN. Der Einsatz von Ersatzbaustoffen ist ohne Prüfung zugelassen.

3.20 Denkmalschutz

Der U-Bahnhof Hamburger Straße und die Brücke der U-Bahnlinie U3 aus dem Jahr 1911 / 1912 stehen als Baudenkmal unter Schutz.

3.21 Altlasten

Altlasten werden im Rahmen der Verschickung abgefragt.

3.22 Kampfmittel

Im Planungsbereich besteht allgemeiner Bombenblindgängerverdacht.

4 Variantenuntersuchung

Da die Planungsvorgabe die Umgestaltung und Integration des heute als Parkplatz genutzten Bereiches entlang der Wagnerstraße in den Louis-Braille-Platz war, wurden keine Varianten zum Erhalt des Parkplatzes geprüft.

Es wurde im ersten Schritt eine verkehrstechnische Planung entwickelt, hieraus ergibt sich der Raum der für eine Freiflächengestaltung verfügbar ist.

Varianten Schließung des Holsteinischen Kamp

Als Variante für eine einheitliche Gestaltung eines Platzes über die Fläche wird der Holsteinische Kamp im Bereich des Platzes aufgehoben. Die Straße endet am Holsteinischer Weg. Hier wurden mehrere Varianten entwickelt um Flächen für den ruhenden Verkehr, insbesondere die Parkstände für hvv switch, Taxen, Ladesäulen und für mobilitätseingeschränkte Personen beibehalten zu können.



Abbildung 8: Variante 1 Schließung Holsteiner Kamp – Längsparkstände Wagnerstraße



Abbildung 9: Variante 2 Schließung Holsteiner Kamp – Senkrechtparkstände Wagnerstraße

In diesen Varianten wird zu Vergrößerung der Platzfläche ein Fahrstreifen der Wagnerstraße zurückgebaut und der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen bzw. Radweg bis zum Knotenpunkt Hamburger Straße geführt. Im Bereich des Holsteinischen Kampes 1 entsteht ein Parkplatz. An der Wagnerstraße entsteht eine Parkbucht mit Längs- bzw. Senkrechtparkern.

Für die Umsetzung dieser Planung ist ein Eingriff in die Lichtsignalanlage des Knotenpunktes Wagnerstraße / Hamburger Straße erforderlich. Dieser soll im Rahmen der Planung der Veloroute 13 durch den LSBG erfolgen, die aktuell nicht terminiert ist. Ein teilweiser Eingriff ist aufgrund der Komplexität des Knotenpunktes nicht möglich. Die Schließung des Holsteinischen Kampes führt zu Verlagerung von Verkehren innerhalb des Quartiers.

Als besonders negativ wird die fehlende Radverkehrsführung bei diesen Varianten bewertet. Radfahrer müssten absteigen und das Fahrrad über den Platz schieben. Da die Akzeptanz hierfür gering sein wird, können Fußgänger durch Radfahrende, die überall auf dem Platz fahren, gefährdet werden.

Aus diesem Grund wurden weitere Varianten mit einem weiterhin geöffneten Holsteinischen Kamp entwickelt.

Varianten mit weiterhin geöffnetem Holsteinischen Kamp

Die Führung des Radverkehrs über den Platz soll auf der Fahrbahn des Holsteinischen Kampes erfolgen. Der Fußgängerüberweg (FGÜ) soll möglichst erhalten bleiben, um auch sehbehinderten Menschen die sichere Querung des Holsteinischen Kampes zu ermöglichen. Radfahrende sind akustisch nicht wahrnehmbar, deshalb ist eine Bevorrechtigung des Fußverkehrs über den Holsteinischen Kamp ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit dieser Personengruppe.

Folgende Varianten wurden für den Holsteinischen Kamp geprüft:

- Beibehaltung des Zweirichtungsverkehres mit einer Fahrbahnbreite von 5,5 m.
Bei dieser Variante wird der Verkehr im Platzbereich nicht reduziert, die Fahrbahn wird deutlich verschmälert, sollte um die trennende Wirkung zu reduzieren aber noch schmaler sein.
- Einrichtung einer Einbahnstraße mit Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen in Gegenrichtung mit einer Gesamtbreite von 6,0 m.
Diese Variante führt bei reduziertem Verkehr zu einer großen Fahrbahnbreite.
- Einrichtung einer Fahrradstraße mit einer Breite von 4,0 m ohne Anliegerverkehr.
Bei Einrichtung einer Fahrradstraße wird der FGÜ keinen Bestandsschutz erhalten. Radfahrende sind akustisch nicht wahrnehmbar, deshalb ist eine Bevorrechtigung des Fußverkehrs über den Holsteinischen Kamp ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit der nicht sehenden Personengruppe.
- Einrichtung einer Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung.
Voraussetzung ist die Erweiterung der Tempo-30-Zone im Holsteinscher Kamp bis zur Wagnerstraße. Diese Variante führt zu einer Verringerung des Verkehrs bei gleichzeitiger Führung des Radverkehrs. Der Fußgängerüberweg erhält aufgrund der hohen Nutzung Bestandsschutz in der Tempo-30-Zone.

Aufgrund der positiven Auswirkungen wurde diese Variante als Vorzugsvariante ausgewählt

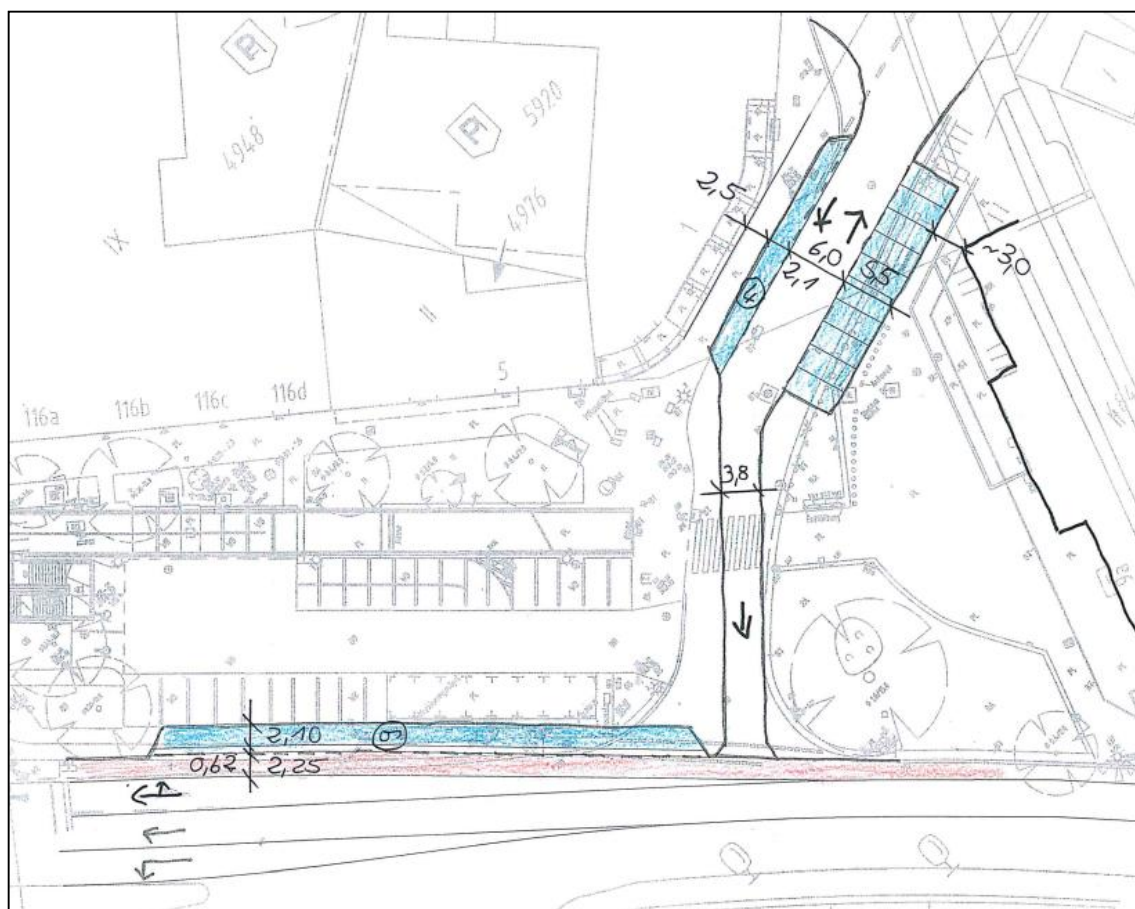


Abbildung 10: Variante 3 Öffnung Holsteinischer Kamp – Längsparkstände Wagnerstraße

Um den Verkehr auf der Straße zu verringern und die trennende Wirkung der Fahrbahn zu verringern, wird der Holsteinischer Kamp zu einer Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung auf eine Breite von 3,8 m zurückgebaut. Hierfür ist die Ausweitung der Tempo-30-Zone 30 bis zur Wagnerstraße erforderlich.

In dieser Variante verbleibt die Fahrbahn der Wagnerstraße im Bestand und der Radverkehr wird in Lage des heutigen Radweges auf einem Radfahrstreifen bis zum Knotenpunkt Hamburger Straße geführt. Im Bereich des Holsteinischen Kampes 1 entstehen Parkstände in Längs- und Senkrechtaufstellung. An der Wagnerstraße entsteht eine Längsparkbucht.

Diese Variante wurde zu der folgenden Variante ausgearbeitet und mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Vorzugsvariante für die Vorabstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde

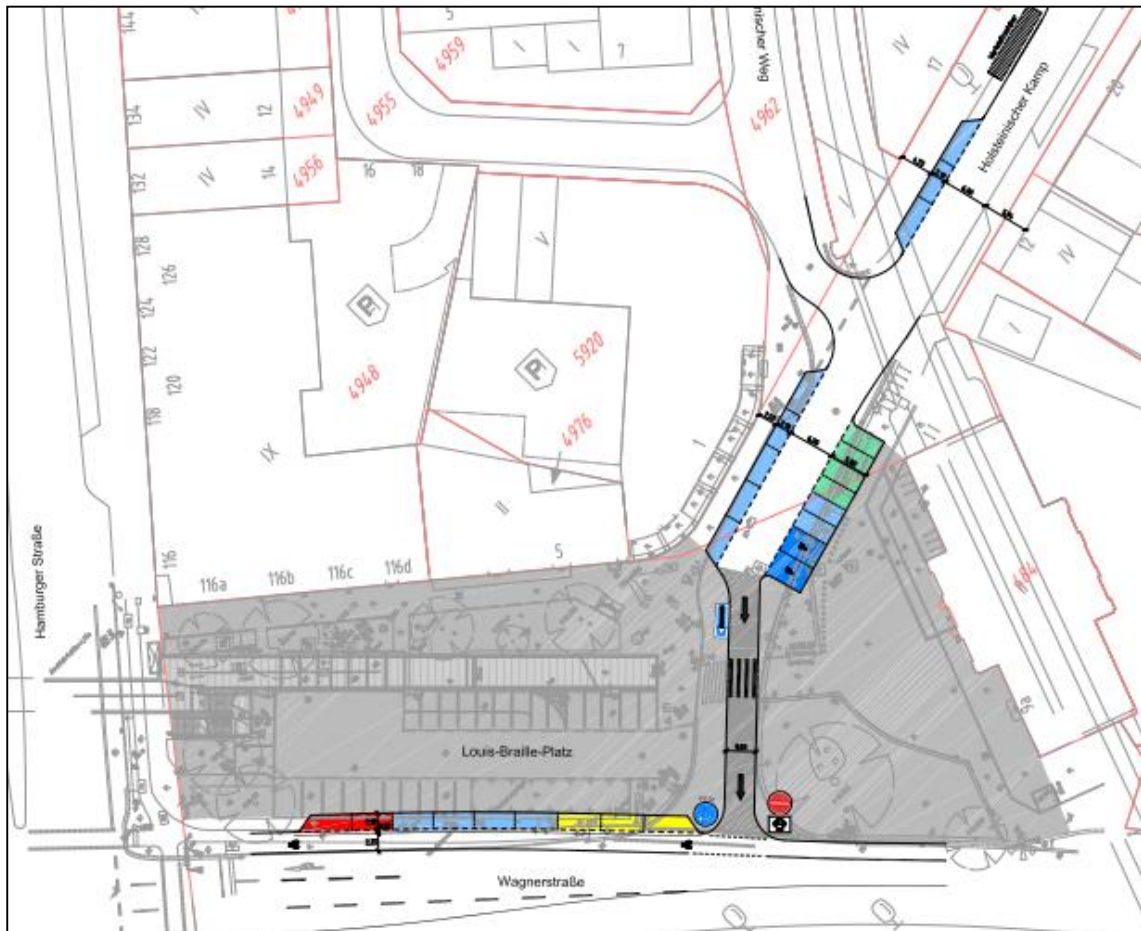


Abbildung 11: Variante 4 Öffnung Holsteinischer Kamp – Abstimmung Straßenverkehrsbehörde

In dieser Variante wird der Holsteinische Kamp als Einbahnstraße in Richtung der Wagnerstraße eingerichtet und auf eine Breite von 4,0 m eingengt. Der Radverkehr wird in der Gegenrichtung freigegeben. Hierfür muss die Tempo-30-Zone bis zur Wagnerstraße erweitert werden. Der FGÜ bleibt erhalten. Die Einmündung Holsteinischer Weg wird eingengt und rechtwinklig auf den Holsteinischen Kamp geführt. An dem Knotenpunkt wird die in der Tempo-30-Zone erforderliche Rechts-vor-Links-Regelung eingerichtet. Die Wertstoffcontainer werden in den Holsteinischer Kamp vor die Hausnummer 17 verschoben. Hierfür wird die Fahrbahn auf eine Breite von 6,0 m verschmälert und die Nebenfläche vergrößert.

Die Fahrbahn der Wagnerstraße wird nicht verändert. Der Radverkehr wird auf Radfahrstreifen bis an den Knotenpunkt geführt

An der Wagnerstraße und am Holsteinischen Kamp entstehen Parkbuchten.

Die Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde hat sich folgende wesentliche Änderungen ergeben:

- Keine Parkbuchten an der Wagnerstraße wegen der Nähe zum Knotenpunkt.
- Eine Radverkehrsführung für Radfahrende von der Wagnerstraße in den Holsteinischen Kamp für beide Fahrtrichtungen.

5 Beschreibung der gewählten Ausführungsvariante

Die in Abschnitt 4 beschriebene Vorzugsvariante wurde gemäß den Anmerkungen der Straßenverkehrsbehörde angepasst.

Der Holsteinische Kamp wird als Einbahnstraße in Richtung der Wagnerstraße eingerichtet und auf eine Breite von 4,0 m eingeeengt, diese Breite ermöglicht einen komfortableren Begegnungsverkehr zwischen Radfahrenden und Fahrzeugen. Der Radverkehr wird in der Gegenrichtung freigegeben. Hierfür muss die Tempo-30-Zone bis zur Wagnerstraße erweitert werden. Der FGÜ bleibt erhalten.

Die Einmündung Holsteinischer Weg wird eingeeengt und rechtwinklig auf den Holsteinischen Kamp geführt. An dem Knotenpunkt wird die in der Tempo-30-Zone erforderliche Rechts-vor-Links-Regelung eingerichtet.

Der Radverkehr von der Hamburger Straße zum Holsteinischen Kamp wird auf einem Radweg im Zweirichtungsverkehr an der Nordseite der Wagnerstraße geführt. Die Fahrbahn der Wagnerstraße wird nicht verändert.

Die Wertstoffcontainer werden in Abstimmung mit der Stadtreinigung Hamburg verlegt.

Am Holsteinischen Kamp entstehen Parkbuchten. Der Parkplatz an der Wagnerstraße wird vollständig aufgehoben.

Wesentliche Änderungen zur Erstverschickung sind die Einrichtung einer Ladezone vor der Ladezeile am Holsteinischen Kamp. Die Möblierung und Befestigung des Platzes sowie der Grünflächen und Baumpflanzungen. Für die Wertstoffcontainer wurde ein Standort im nördlichen Bereich des Holsteinischen Kamp gefunden. Deshalb ist ein Ausbau der Straße nur bis Hausnummer 17 erforderlich. Die StadtRad-Station wird aus Platzgründen um zwei Plätze reduziert wieder hergestellt.

5.1 Aufteilung und Abmessungen des Querschnittes sowie Oberflächenbefestigung

Der Holsteinische Kamp wird wie folgt neu aufgeteilt:

Im Bereich des Hausnummer 1 teilt sich der Querschnitt im Bereich der Ladezone wie folgt auf:

2,25 m	Gehweg	Nord
2,50 m	Längsparkstreifen	
5,70 m	Fahrbahn	
4,35 m	Senkrechtparkstände	
0,75 m	Überhang (im Bereich hvv-switch/Taxen 2,3 bzw. 1,5 m)	
	Bahnhofsvorplatz	Süd
15,55 m	Gesamtbreite	

Um eine möglichst große Anzahl von Parkständen am Holsteinischen Kamp wieder einrichten zu können, wurde die Fahrgasse auf die Mindestbreite reduziert. Der Gehweg muss auf einer Länge von ca. 15 m eingeeengt werden, um die Lieferzone herstellen zu können. Parallel zum Gehweg ist eine Arkade vor der Ladenzeile vorhanden, hierdurch ist ausreichende Ausweichfläche für Fußgänger vorhanden.

Die Befestigung der Flächen ergibt sich aus dem Gestaltungskonzept (s. Abschnitt 5.2 Platzgestaltung).

Im Bereich des Hausnummer 17 teilt sich der Querschnitt wie folgt auf:

3,97 m	Gehweg	Betonplatten	Nord
2,10 m	Parkstreifen	Betonpflaster	
6,00 m	Fahrbahn	Asphalt	
ca. 2,00 m	Parkstreifen vorh.	Betonpflaster	
ca. 4,23 m	Gehweg vorh.	Betonplatten	Süd
ca. 18,30 m	Gesamtbreite		

Die Nebenfläche Nord der Wagnerstraße Höhe Hausnummer 2 bis zum Parkplatz an der Wagnerstraße erhält in der Nebenfläche folgende neue Aufteilung:

0,50 m	Platzfläche	Grün	Nordost
3,50 m	Radweg	Asphalt	Südwest
4,00 m	Gesamtbreite		

5.2 Platzgestaltung

Das übergeordnete Ziel der Neugestaltung ist eine Zusammenführung/Verbindung des heutigen Louis-Braille-Platzes (Vorplatz der Haltestelle Hamburger Straße), über den Holsteinischen Kamp hinweg, mit dem Platz entlang der Wagnerstraße bis zur Hamburger Straße, welcher heute als Parkplatz genutzt wird. Diese Zusammenführung erfolgt durch einen einheitlichen Pflasterbelag, welcher sich auch über den Holsteinischen Kamp erstreckt, eine gesamtheitliche Formen- und Gestaltsprache und der Neupflanzung von Bäumen/Gehölzen, durch welche die beiden Platzteile „zusammengezogen“ werden.

Ausgehend vom Bestand, kristallisieren sich vier Eckpfeiler heraus, die die Entwurfsplanung prägen. Diese sind das denkmalgeschützte Haltestellengebäude, die Rönnhaidbrücke und Rampe (mit Treppenaufgängen), welche über die Hamburger Straße führt, der große Bestandsbaum südwestlich des Haltestellengebäudes sowie der erhaltenswerte Baumbestand auf dem heutigen Parkplatz, insbesondere an der südwestlichen Ecke, welcher durch zwei Baumstellungen ein „natürliches“ Entrée auf den zukünftigen Platz bildet.

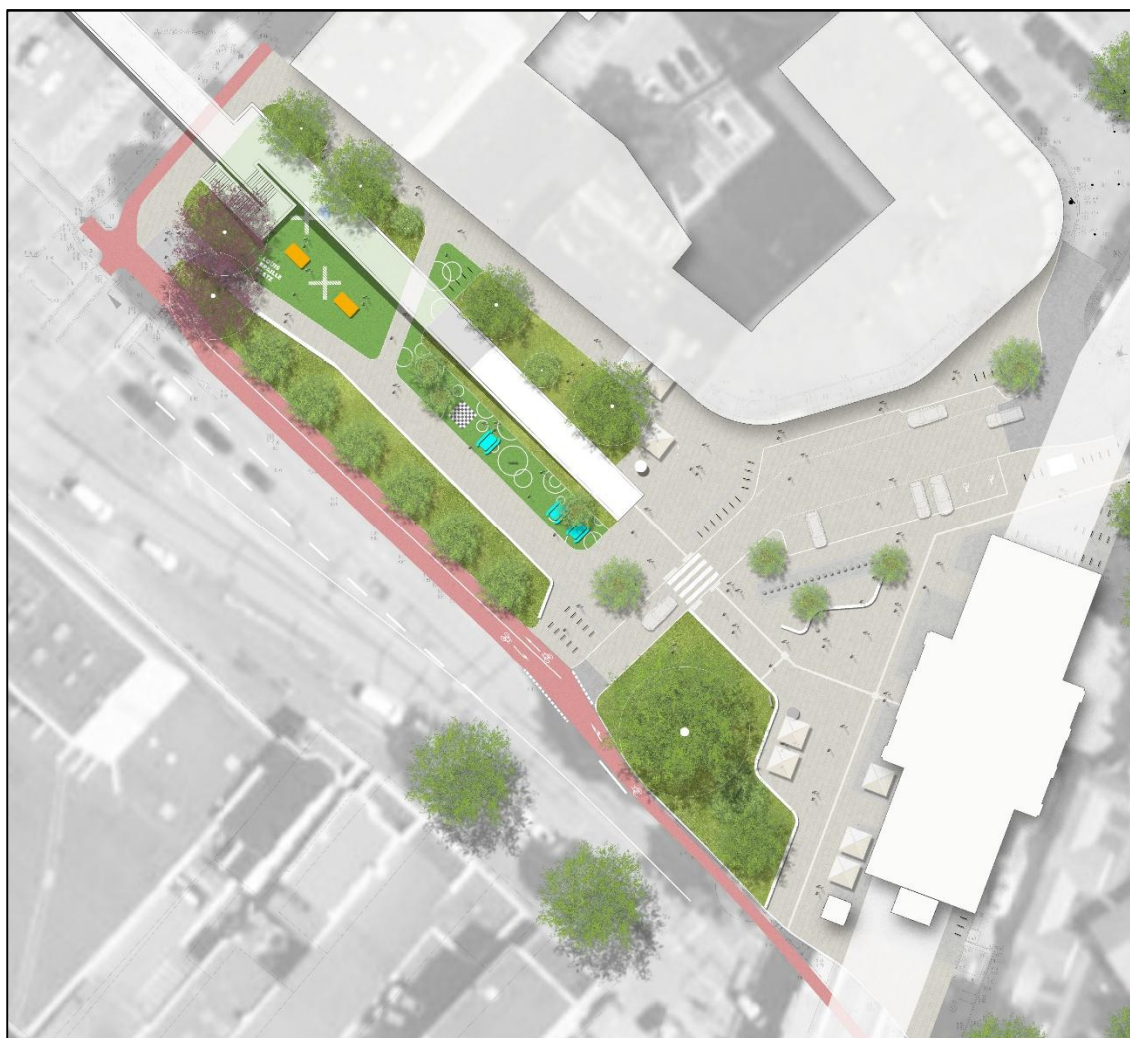


Abbildung 12: Gesamtlageplan des neuen Louis-Braille-Platzes (ohne Maßstab)

Der Vorplatz des Haltestellengebäudes erhält eine zeitgemäße Neugestaltung, in welcher seine historische Formensprache neu interpretiert wird.



Abbildung 13: Lageplanausschnitt des neuen Vorplatzes vor dem Haltestellengebäude (ohne Maßstab)



Abbildung 14: Historische Karte mit Darstellung des heutigen Louis-Braille-Platzes
(Quelle: Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung, Zeitraum 1930-1940)

Die heutige, halb abgerundete Grünfläche mit der Hecke, südwestlich des Haltestellengebäudes, wird in der Entwurfsplanung neu gefasst und geformt. Eine Sitzwange aus Naturstein fasst die Grünfläche und lädt zum Sitzen ein. Sie bildet gleichzeitig klar ablesbare Flächen für die Außen-gastronomie. In der historischen Gestaltung war diese Grünfläche an der Mittelachse des Halstestellengebäudes gespiegelt. Diese Spiegelung ist heute nicht wiederherstellbar, da unter dieser mehrere Anlagen für die Fernwärme liegen und diverse Elektrokabel verlaufen.

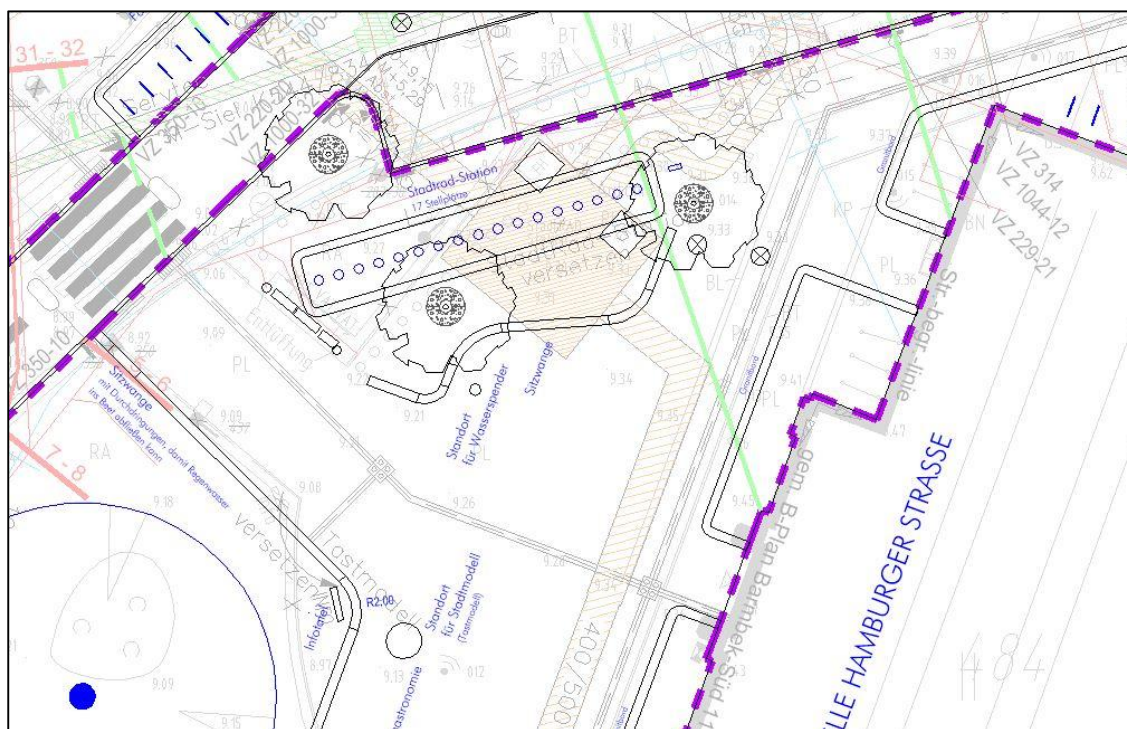


Abbildung 15: Lageplanausschnitt mit Darstellung der unterirdischen Fernwärmeanlagen und Elektroleitungen

Das Motiv der Spiegelung wird in der Neuplanung aufgegriffen und durch die Spiegelung der Sitzwange neu interpretiert. Demgemäß entsteht auch auf dem neuen Platz eine Aufweitung wie auf dem historischen Platz ergänzt durch eine weitere freistehende Sitzwange, die zum Verweilen einlädt. Diese wird gerahmt von drei schirmförmigen Gehölzen (Amelanchier/Felsenbirnen), welche einen angenehmen Raum schaffen, gleichzeitig aber auch die Spiegelung der Grünfläche aufgreifen.

Im Umfeld der freistehenden Sitzwange läuft derzeit die Machbarkeitsprüfung zur Einrichtung eines Trinkwasserspenders. Des Weiteren wird die Umsetzungsmöglichkeit für ein Tastmodell des Stadtraums sowie für eine Infotafel geprüft, damit durch diese Ausstattung ein rundum moderner, urbaner Platz in der Stadt mit Anleihen aus seiner Geschichte entsteht. Ein weiterer Brückenschlag zur historischen Gestaltung sind die neuen Pflasterintarsien direkt am Haltestellengebäude. Vor dem Haltestellengebäude gab es einmal Pflanzbeete, welche mit kniehohen Geländern eingefasst waren.



Abbildung 16: Historische Fotografie des Haltestellengebäudes „Hochbahnstation Wagnerstraße“ (heute „Hamburger Straße“) mit Außenanlagen (Quelle: www.hamburg-bildarchiv.de)

Diese Beete waren der Ideengeber für die neuen Pflasterintarsien, welche die historischen Formen und Abmessungen der Beete aufgreifen. Hier kommt Naturkleinsteinpflaster zum Einsatz, welches mit Natursteinborden eingefasst wird. Diese Flächen sind aber nicht nur gestalterisches Element, sondern zeigen auch Flächen für die Außengastronomie auf. An den Stirnseiten des Haltestellengebäudes kommen auf diesen Flächen Fahrradständer und Fahrkartenautomaten unter – sodass diese Flächen auch klare Funktionen erhalten. Der restliche Vorplatz erfährt durch ein hochwertiges Klinkerpflaster eine ihm gebührende Aufwertung. Ausgehend von der Stellung des Gebäudes, werden hier die Pflasterichtung und die Schrägen sämtlicher Außenanlagenflächen festgelegt, welche am Haltestellengebäude ausgerichtet sind.

Der Holsteinische Kamp, welcher durch die neue Verkehrsplanung auf eine Einbahnstraße reduziert wird, trennt die beiden Platzbereiche weiterhin. Diese Trennung wird durch den einheitlichen Pflasterbelag sowie die Verschmälerung der Fahrbahn, „abgemildert“. Die Straße wird mit kontrastreichen Borden gegenüber dem Pflasterbelag gefasst und ist so gut erkennbar. Der Fußgängerüberweg bleibt erhalten und verläuft in der direkten Lauflinie zwischen Haltestellenausgang und Fußgängerrampe.

Der ehemalige Parkplatz zwischen Wagnerstraße und Hamburger Straße wird zu einem farbenfrohen, urbanen und begrünten Platz umgestaltet.

Unter dem Motto „COLOURFUL URBANITY / #StadtRAUM_für_Alle“ wird an der Magistrale Hamburger Straße, ein Raum für Menschen geschaffen, welcher zum Verweilen, Picknicken, Spielen, Erzählen, Spazieren und vielem mehr einlädt.

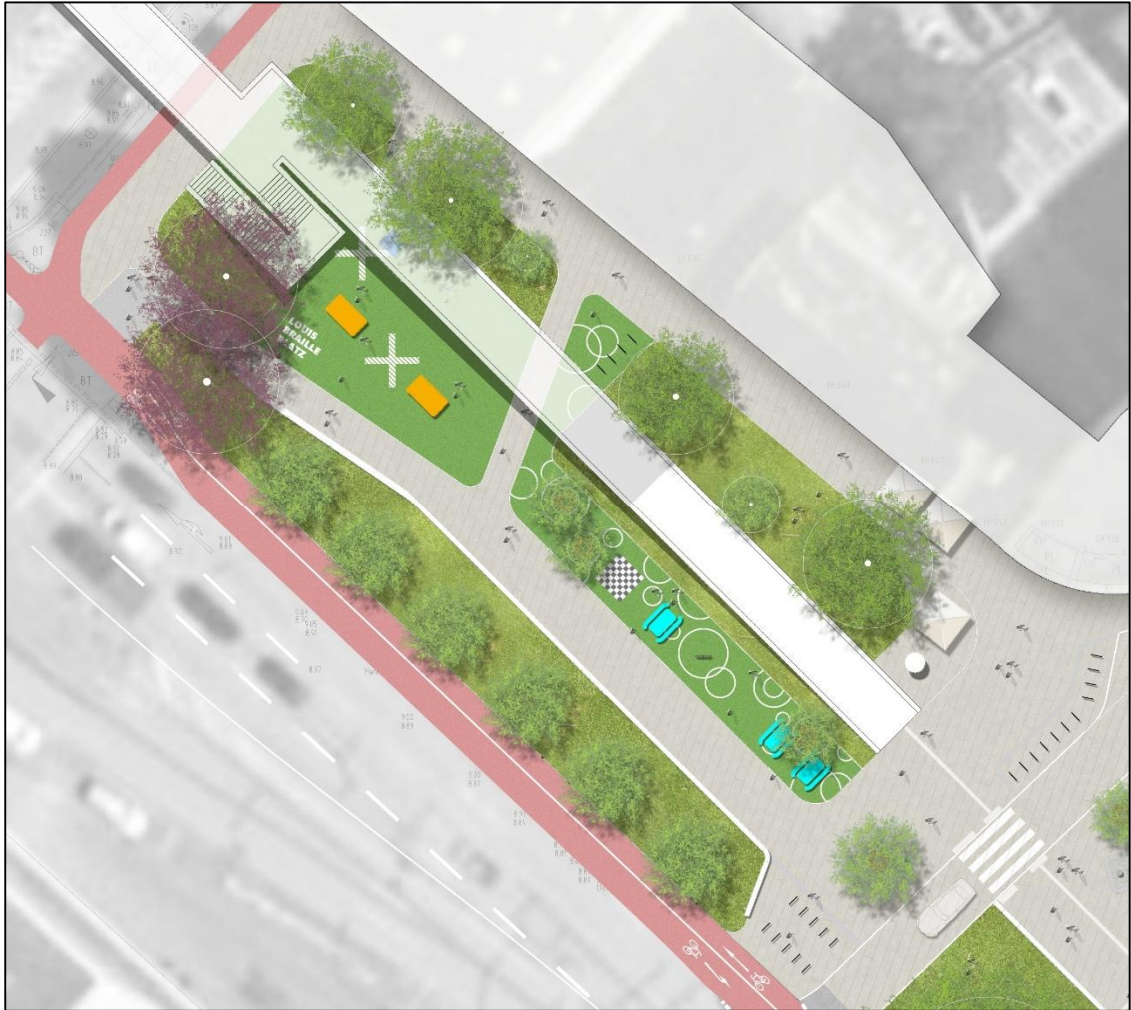


Abbildung 17: Lageplanausschnitt des neuen Louis-Braille-Platzes (heutiger Parkplatz) (ohne Maßstab)

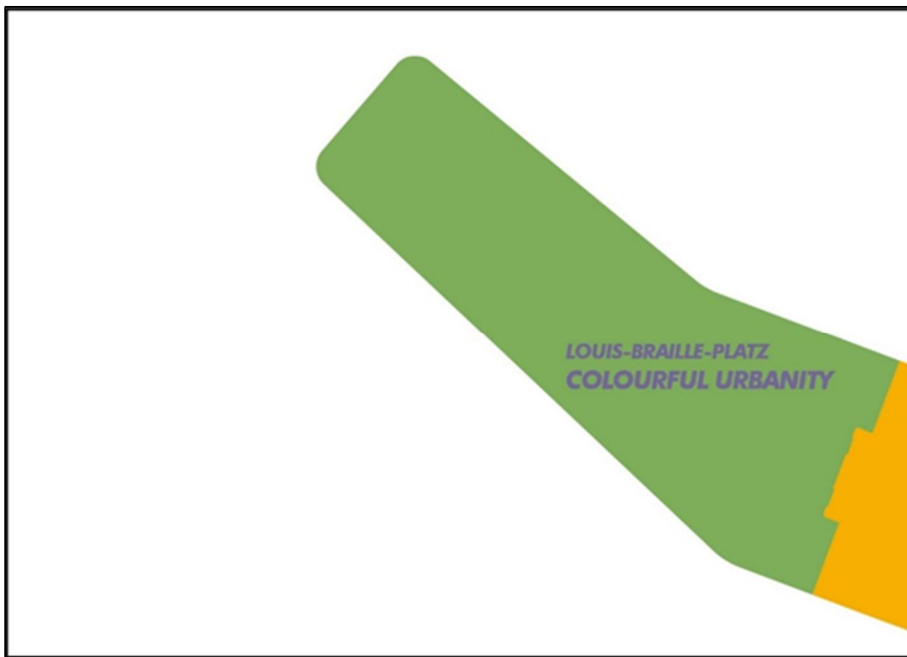


Abbildung 18: Logo "COLOURFUL URBANITY"

Prägendes Element dieser Platzfläche ist die Rampe, welche einen Großteil des Platzes einnimmt, ihm aber auch ein unverwechselbares Erscheinungsbild verleiht und erhalten werden muss. Der heute ungenutzte Raum unter und entlang der Rampe wird durch zwei grünfarbene Kunststoffflächen aktiviert. Im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens war die interessierte Öffentlichkeit aufgefordert, ein Farbkonzept auszuwählen. Die Entscheidung fiel auf die Grundfarbe Grün.

Auf der „Aktivitätsfläche“ laden zwei Tischtennisplatten und ein Outdoorkickertisch zum Spielen ein. Begrenzt wird die „Aktiv“-Fläche unter der Rampe mit Sitzwangen, welche den Raum unter der Rampe zusätzlich und gleichzeitig eine klare Wegeführung vorgeben, sodass niemand mehr durch die Pflanzbeete läuft. Auf der „Ruhefläche“ gibt es barrierefreie Bank-/Tischkombinationen und weitere Ausstattungen, so könnte in diesem Bereich ein Klangspiel, ein Schachspielfeld, sowie direkt unter der Rampe einen kleiner Geräteschuppen untergebracht werden. Der Schuppen befände sich unter dem niedrigen Teil der Rampe, welcher keine ausreichende Durchgangshöhe hat. Einfache, aber stabile Stabgitterzaunelemente bilden die Wände des Schuppens, welche bündig mit der Unterkante der Rampe verlaufen. Zugänglich wäre der Schuppen über ein abschließbares Tor (angedacht ist eine Steuerung über eine App) an der Stirnseite. Durch die Stabgitterzaunelemente ist der Raum unter der Rampe zudem weiterhin transparent, aber gleichzeitig auch vor Missbrauch (z.B. Mülllagerung) geschützt.



Abbildung 19: Perspektive mit Blick auf die Aktionsfläche und unter die Rampe

Einzelne Formgehölze auf der „Ruhefläche“ schaffen ein schönes Raumbild und spenden Schatten. Auch gibt es eine Pflanzfläche entlang der Rampe, in welcher Kletterpflanzen wachsen und den unteren Teil der Rampe begrünen. Die Pflanzfläche hat zudem einen praktischen Nutzen, da darunter ein Regenwasserkanal verläuft und so in einem Schadensfall nur die Pflanzfläche aufgenommen werden müsste, um an den Kanal zu gelangen.

Durch die Kunststoffflächen wird der gesamte begehbare Raum unter der Rampe aktiviert und die farnefrohen Flächen laden ein, unter der Rampe durchzulaufen und diesen Bereich zu nutzen (heute sind die Räume unter der Rampe vernachlässigt, dunkel und vollgestellt).

Die Bestandsbäume beidseitig der Rampe werden, bis auf einen kleinen neugepflanzten Baum, der abgestorben ist, erhalten. Borde um die Baumscheiben werden immer nur im Bereich der alten Bordverläufe erneuert. Im Zuge der Wurzelsuchschachtungen hat sich gezeigt, dass im Bereich des Entrées zum Platz die neue Pflasterung nicht in Gänze mit dem neuen Klinkerpflaster erfolgen kann.

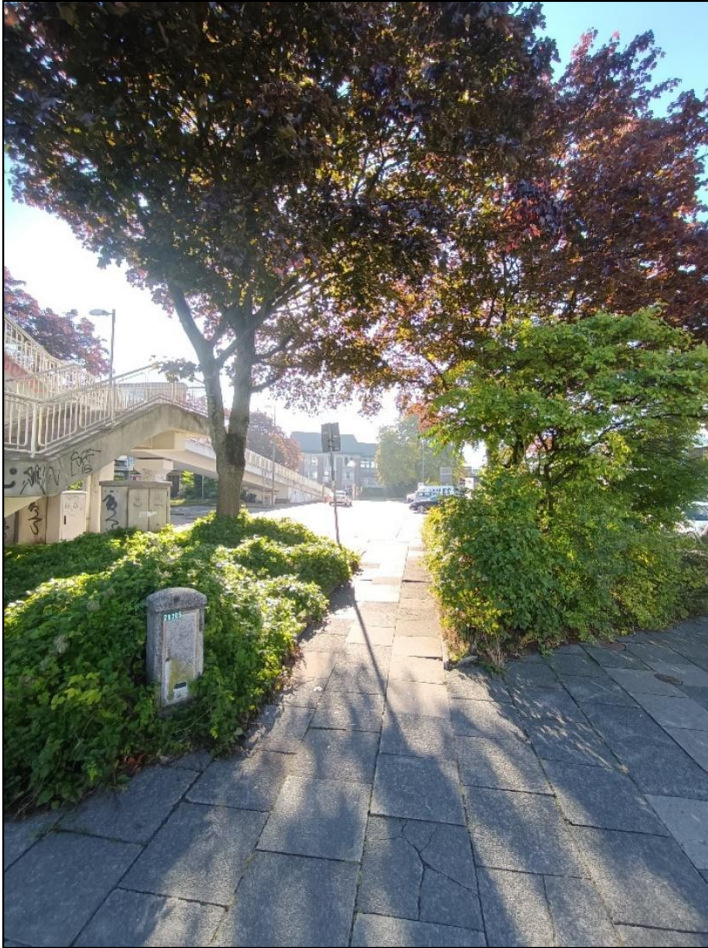


Abbildung 20: Bestandsbäume für zukünftiges Entrée (Foto: arbos Freiraumplanung)

Dieser Bereich muss gepflastert werden, da er eine deutliche Verbesserung für den Fußgängerverkehr darstellt. In diesem Bereich kommt TTE-Pflaster zum Einsatz. Dies sind Kunststoffformen, welche mit Betonpflastersteinen aufgefüllt werden. Der Vorteil dieses Pflastersystems ist, dass dafür keine Tragschichten notwendig sind und es eine Aufbauhöhe von nur ca. 6 cm hat – und somit über den Wurzelausläufern eingebaut werden kann und diese somit geschützt werden.

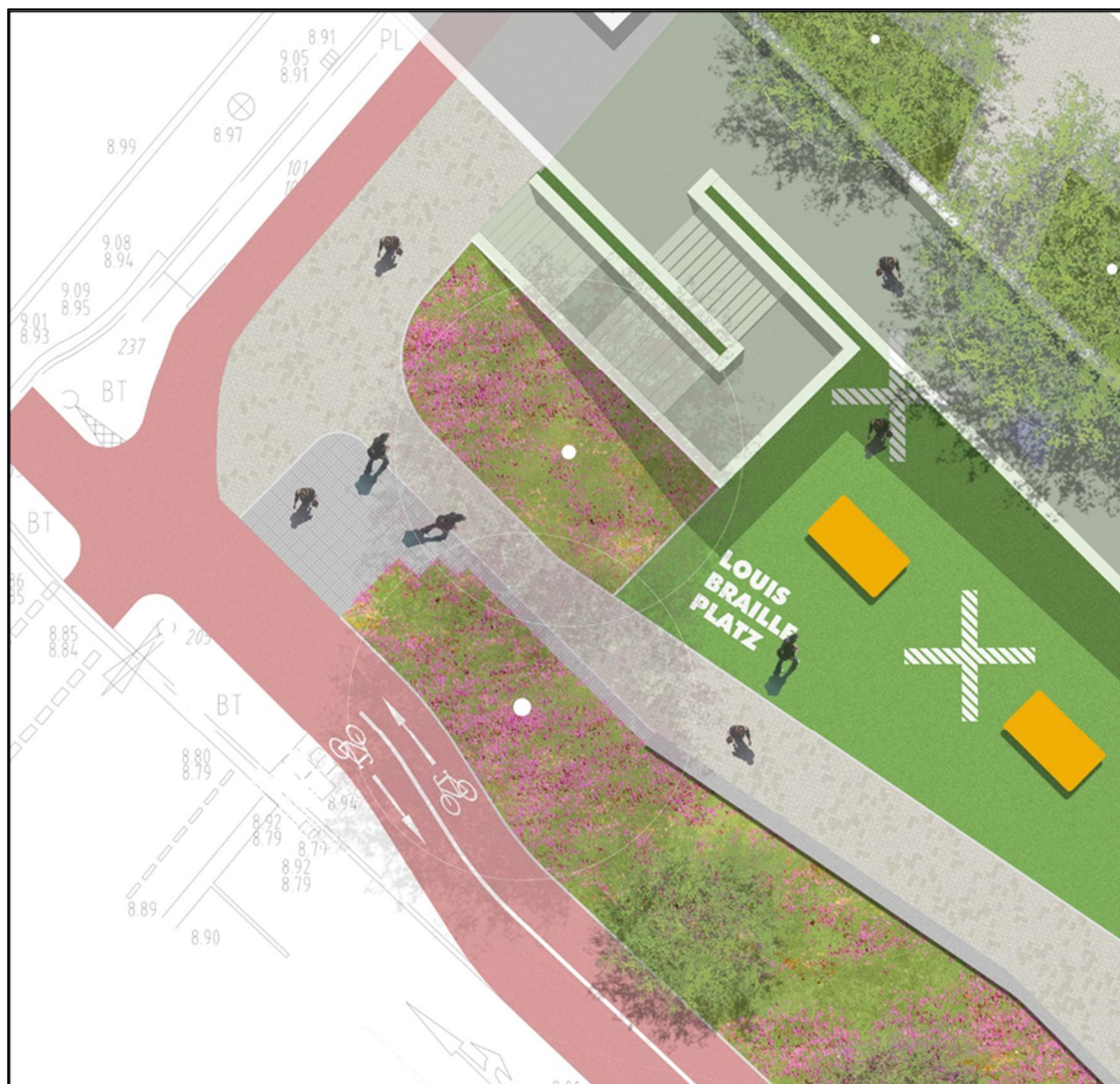


Abbildung 21: Neues Entrée zwischen den beiden Bestandsbäumen mit Verwendung von TTE-Pflaster zum Schutz der Wurzelbereiche (ohne Maßstab)

Zwischen dem Bestandsbaum auf der südwestlichen Ecke des Platzes und dem großen Bestandsbaum auf dem Vorplatz zur Haltestelle, soll es in Zukunft eine neue Baumreihe geben, welche die beiden Platzteile zusammenzieht und eine grüne und Ruhe schaffende Raum-Kante zur Wagnerstraße ausbildet. Zugleich entsteht unter der Baumreihe eine neue Pflanzfläche mit robusten stadtklimaverträglichen Pflanzen, welche eine sehr gute Trennung zwischen Radweg und Platz darstellt. Eine langgezogene Sitzwange, entlang dieses Beetes auf der Platzseite, ist eine weitere gewünschte Trennung zwischen Verkehr und Platz. Innerhalb dieser Wange gibt es bodenbündige Durchlässe, durch welche anfallendes Regenwasser zu Bewässerung der Bäume und Pflanzen in das Beet fließen kann. Dadurch entfallen auch einige Entwässerungseinrichtungen auf den Pflasterflächen, wodurch Baukosten gespart werden können. In den Beeten wird es lediglich Notabläufe geben, welche bei Sättigung des Beetes das überschüssige Regenwasser ableiten. Das gleiche Prinzip kommt auch bei der Sitzwange auf dem Platzbereich vor dem U-Bahnhof zum Tragen.

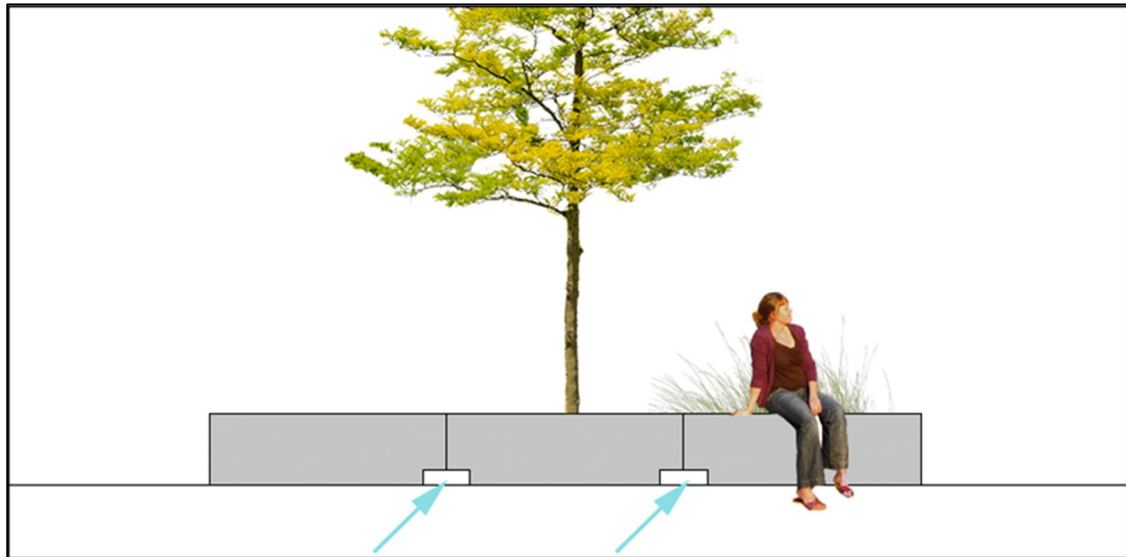


Abbildung 22: Durchlässe in den Wänden zur Bewässerung der Grünflächen

Auch die nördliche Platzkante zwischen Rampe und Bestandsgebäuden wird durch die Neuplanung gestalterisch aufgewertet. So wird auch hier das Klinkerpflaster verlegt und es gibt einen Durchlass in dem oberen nördlichen Pflanzbeet, welcher durch seine breitere und schrägere Ausformung die Durchwegbarkeit des Platzes erhöht. Im Bereich neben dem bestehenden Café wird die heute mit Fahrradboxen zugestellte Fläche freigeräumt und mit dem Klinkerbelag aufgewertet. So entsteht ein schöner neuer Raum für die Außengastronomie des Cafés. Hier bleibt auch weiterhin die Litfaßsäule als Bestandteil des Platzes erhalten. Die Grünflächen werden durch pflegearme und immergrüne Pflanzungen aufgewertet.

5.3 Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen

Wagnerstraße / Holsteinischer Kamp

Die Einmündung des Holsteinischen Kampes wird durch den Umbau zu einer Einbahnstraße eingengt. Die Rechts-raus-Regelung bleibt bestehen. Für die Radfahrenden aus Richtung Hamburger Straße, die an der Einmündung in den Holsteinischen Kamp links abbiegen müssen, wird eine Treninsel vorgesehen, um den endenden Radweg zu verdeutlichen.

Der Einmündungsbereich wird mit Asphalt befestigt, da der Pflasterbelag die Scherkräfte von aus dem Stand abbiegenden Fahrzeugen schlechter aufnehmen kann.

Holsteinischer Kamp / Holsteinischer Weg

Im Jahr 2017 wurde der Bereich aus der Tempo-30-Zone herausgenommen, da die Rechts-vor-Links-Regelung an dem Knotenpunkt kaum beachtet wurde und die Sichtverhältnisse an dem sehr großen Knotenpunkt nicht optimal waren. Zur Einführung der Einbahnstraße Radfahrer frei in Gegenrichtung ist die Ausweitung der Tempo-30-Zone bis zur Wagnerstraße erforderlich. Die Rechts-vor-Links Regelung muss daher wieder eingeführt werden. Der Knotenpunkt wird in der Fläche erheblich verkleinert, die Sichtverhältnisse durch das Abrücken der Fahrbahn vom Brückenwiderlager deutlich verbessert und damit die Vorfahrtsregelung verdeutlicht.

Der Einmündungsbereich wird mit Asphalt befestigt.

Die angrenzenden, außerhalb der Planungsgrenzen liegenden Lichtsignalanlagen werden nicht verändert.

5.4 Wirtschaftsverkehr

Für den Wirtschaftsverkehr sind die Veränderung durch die Herausnahme der Fahrtrichtung aus der Wagnerstraße gering. In der Verkehrszählung am 24.10.2019 sind für diese Fahrtrichtung in der Zeit von 6 – 19 Uhr sechs LKW erfasst worden. Über die Verbindung Hamburger Straße – Marschnerstraße ist ein geringer Umweg erforderlich um den Holsteinischen Kamp zu erreichen.

Es werden im Bereich Holsteinischer Kamp 1 zwei Parkstände für den Lieferverkehr hergestellt.

5.5 ÖPNV und Sharing Angebote

Für das Umfeld der U-Bahn-Station ergeben sich gestalterische Veränderungen. Die anliegenden Bushaltestellen sind nicht betroffen.

Die hvv switch-Station wird vom Parkplatz an der Wagnerstraße in den Holsteinischen Kamp verlegt und das Angebot von acht auf sechs Parkstände reduziert.

5.6 Radverkehr

Der Radverkehr wird weiterhin auf dem Holsteinischen Kamp im Mischverkehr geführt. Die Einbahnstraße wird für Radfahrende im Gegenverkehr geöffnet. Hierfür ist die Ausweitung der Tempo-30-Zone bis zur Wagnerstraße erforderlich.

Radfahrende von der Hamburger Straße in Richtung des Holsteinischen Kamp werden über einen 3,5 m breiten Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite der Wagnerstraße bis zum Holsteinischen Kamp geführt. Radfahrende auf dem Radfahrstreifen der Wagnerstraße in Fahrtrichtung Hamburger Straße werden am Holsteinischen Kamp bis zum Knotenpunkt Hamburger Straße auf den Radweg aufgeleitet. Der Radweg wird in der heutigen Nebenfläche der Wagnerstraße hergestellt, die Fahrbahnen an der Wagnerstraße werden nicht verändert.

Für den Radverkehr an der Hamburger Straße und der Wagnerstraße ergeben sich keine weiteren Veränderungen.

Es sind 102 Fahrradstellplätze und zwei Stellplätze für Lastenfahräder an Anlehnbügeln geplant. Die Fahrradboxen von Bike+Ride werden in den Bereich des Viadukts verlegt.

Die StadtRad-Station wird aus Platzgründen um 2 Plätze reduziert wieder hergestellt.

5.7 Fußverkehr

Durch die Umgestaltung des Parkplatzes an der Wagnerstraße zur Platzfläche erfolgt eine erhebliche Aufwertung des Bereiches für Fußgänger. Es wird eine neue direkte Fußwegeverbindung vom Bahnhof zum Knotenpunkt Hamburger Straße / Wagnerstraße entstehen. Die weiteren Wegeverbindungen werden nicht verändert.

Der Fußgängerüberweg über den Holsteinischen Kamp bleibt erhalten.

An allen Einmündungen und Querungsstellen, sowie im Platzbereich werden taktile Elemente in Form von Bodenplatten mit Noppen- oder Rippenprofilen und Richtungs- und Sperrfeldern verlegt. Diese erleichtern Sehbehinderten die Orientierung und erhöhen die Verkehrssicherheit. Die taktile Kennzeichnung des Weges zu den Geschäftsräumen des Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. (BSVH) bleibt erhalten.

Die Bordsteinkanten werden im Bereich der Fußgängerfurten auf 6,00 cm und 0,00 cm (getrennte Querung) abgesenkt.

Die taktilen Elemente wurden im Detail mit dem Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg abgestimmt und werden im Rahmen der Ausführungsplanung noch weiter ausgearbeitet.

In der öffentlichen Beteiligung wurde von einem großen Anteil der Teilnehmer ein Rückbau der Rampe zur Rönnhaidbrücke gewünscht, da die Rampe den Platzbereich stark beeinträchtigt. Weiterhin wurde bemängelt, dass die Rampe und nachfolgende Fußgängerbrücke nicht barrierefrei sind.

Ein statisches Gutachten hat ergeben, dass der Rückbau der Rampe bei Beibehaltung der Brücke mit Treppenanlage bautechnisch möglich wäre. In der weiteren Abstimmung mit der BVM hat sich ergeben, dass seitens der zuständigen Behörde für Mobilität und Verkehr (BVM) eine Erhaltung der Rampe für erforderlich gehalten wird. Deshalb wurde in der Planung der Erhalt der Rampe zugrunde gelegt.

5.8 Ruhender Verkehr

Durch die Umgestaltung des Parkplatzes an der Wagnerstraße zum Louis-Braille-Platz entfallen in diesem Bereich alle Parkstände. Entsprechen der festgestellten Belegung der Parkstände sollen die funktionalen Parkstände, zum Teil in geringerer Anzahl, am Holsteinischen Kamp wieder hergestellt werden. Für die Parkstände mit Ladesäulen, soll ein Ersatzstandort im Bereich der Hamburger Straße 118 bis 124 eingerichtet werden.

	Bestand	Ausführungsvariante	Bilanz
Parkstände	52	24	- 28
bewirtschaftet	18	0	-18
zeitlich begrenzt (Parkscheibe)	7	2	-5
Ladezone	0	2	+2
hvv switch	8	6	-2
Taxi	9	5	-4
Behindertenparkstände	2	2	+/- 0
Parkstände mit Ladesäulen	2	2*	+/- 0
Freie Parkstände	4	0	-4
Fahrradabstellplätze	60	108	+ 48
Anlehnbügel	56	102	+ 46
Bügel für Lastenräder	0	2	+2
Bike + Ride Boxen	4	4	+/- 0

Tabelle 6: Bilanz des ruhenden Verkehrs der Ausführungsvariante

*= in der Hamburger Straße

5.9 Straßenausstattung und Straßenmöblierung

Im Ideenkonzept sind, entlang der Pflanzfläche, welche den Radweg von der Platzfläche abgrenzt und entlang der Grünfläche auf dem Vorplatz, Sitzwangen aus Naturstein angedacht, welche die Grünflächen begrenzen und als Sitzgelegenheiten dienen. Abschnittsweise wird es auf den Wangen aus Granit Sitzauflagen aus vandalismussicherem Hochdrucklaminat geben, welche teilweise mit Rücken- und Armlehnen ausgestattet sind. Auf der Kunststofffläche vor der Rampe kommen barrierefreie Bank-/Tischkombinationen zum Einsatz, welche auch für Rollstuhlfahrer geeignet sind.

Zwei bunte Tischtennisplatten und ein Outdoorkickertisch aus Beton sind zeit- und bedarfsgerechte Spielgeräte auf der nordwestlichen Kunststofffläche. Es werden weitere Ausstattungen auf Machbarkeit geprüft: Ein neues Klangspielgerät, auf der Kunststofffläche seitlich der Rampe, soll blinde und nichtblinde Menschen einladen, Klänge und Töne zu erzeugen. Zwei farbenfrohe Insektenhotels in der Grünfläche auf dem Vorplatz sind ein optischer Hingucker und ein Baustein zur Erhöhung der biologischen Vielfalt in der Stadt. Unter den Bäumen auf dem Vorplatz ist ein

Stadt-/Tastmodell angedacht, wodurch auch sehbehinderte Menschen den Stadtteil „erfühlen“ können.

Die vorhandene Litfaßsäule sowie die Bestandsuhr bleiben auf ihrem jetzigen Standort erhalten. Die Infotafel wird an einen neuen Standort auf dem Vorplatz versetzt.

5.10 Öffentliche Beleuchtung

Die öffentliche Beleuchtung wird in Abstimmung mit Hamburg Verkehrsanlagen der Planung angepasst.

5.11 Straßenbegleitgrün

Entlang der Straße werden, als Baumreihe zwischen den zwei Bestandsbäumen, sechs Sophoren/Schnurbäume (*Sophora japonica*) gepflanzt. Eine weitere Sophore wird südöstlich der vorhandenen Kastanie gepflanzt. Die Sophore gehört zu den sogenannten Klimabäumen und ist für die Begrünung von Städten sehr geeignet. Als zweites Gehölz kommt die Felsenbirne als schirmförmiges Gehölz zum Einsatz. In kleinen Gruppen oder einzelnstehend ist sie, gerade im Frühjahr durch ihre Blüte und im Herbst durch ihre schöne Färbung, eine Bereicherung des Platzes. Die Schirmform ist zudem noch sehr elegant. Die Felsenbirne ist auch ein sehr robustes Gehölz und kommt mit dem Standort „Stadt“ sehr gut zurecht. Insgesamt werden über den Platz verteilt 11 Stück Felsenbirnen gepflanzt.

Im Bestand gibt es im Baufeld 10 Bestandsbäume, wovon ein sehr junger Baum umgesetzt wird. Die Linde in der bestehenden Grünfläche auf dem Vorplatz muss wegen Ihrer unmittelbaren Nähe zur Bordanlage in der Wagnerstraße aus Sicherheitsgründen und mit Sicht auf die zukünftige Entwicklung des Baumes, welche aufgrund des Standortes nicht gegeben ist, gefällt werden.

Straße	Bestand	Neupflanzungen	Fällungen	Bilanz
Wagnerstraße (Louis-Braille-Platz)	10	18	1	+27

Tabelle 7: Baumbilanz Ausführungsvariante

5.12 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in die vorhandenen Regen- bzw. Mischwassersiele. Der Platzbereich soll überwiegend in die Grünflächen entwässern. Entsprechende Öffnungen werden in den Sitzwangen vorgesehen.

5.13 Versorgungsleitungen

Es müssen einige Schaltkästen und Schächte versetzt werden. Die Abstimmung erfolgt mit den Leitungsträgern.

Die Schaltkästen und Lüftungsrohre von Wärme Hamburg verbleiben am heutigen Standort.

5.14 Ingenieurbauwerke

An der Rampe sowie an dem Tiefbunker sind keine Veränderungen geplant.

5.15 Baustoffe

Der höchste Grundwasserstand liegt gemäß Geoportal im Jahr 2018 bei 3,0 m NHN. Der Einsatz von Ersatzbaustoffen ist gemäß Geoportal Hamburg ohne Prüfung zugelassen.

5.16 Feuerwehr

Eine Stellungnahme zur Verschickung ist durch die Feuerwehr nicht erfolgt. Da keine Veränderung in den Wegebeziehungen zum heutigen Stand erfolgt, wird davon ausgegangen das Be-
lange der Feuerwehr nicht betroffen sind.

6 Umsetzung der Planung

6.1 Grunderwerb

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

6.2 Auswirkungen durch das Projekt

6.2.1 Immissionen

Die vorliegende Maßnahme fällt nicht unter die Regelungen der 16. BImSchV. Es entstehen keine
Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen und keine entsprechenden Kosten. Weder wird vorlie-
gend 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 erhebli-
chen baulichen Eingriff i. S. v. § 16 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 16. BImSchV erhöht. Das Ziel der Maß-
nahme ist keine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs.

6.2.2 Voraus- und Folgemaßnahmen

Es sind Leitungsumlegungen im Voraus der Maßnahme erforderlich. Diese werden mit den Lei-
tungsträgern im Detail abgestimmt.

6.2.3 Unmittelbares und erweitertes Umfeld

Es ergeben sich folgende Auswirkungen:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im gesamten Platzbereich.
- Verbesserung der Sicherung und des Komforts für Radfahrer und Fußgänger durch die Ver-
besserung der Geh- und Radwegführung.
- Verbesserung der Barrierefreiheit.
- Eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung für klimaangepasstes Bauen.
- Entsiegelung von befestigten Flächen.
- Mehr Grünflächen und mehr Bäume zur Verbesserung des Stadtklimas.
- Der neue Louis-Braille-Platz ist ein wichtiger Baustein zur Aufwertung der Magistrale.

6.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Für den neuen Louis-Braille-Platz sind keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant/not-
wendig.

6.4 Kosten und Finanzierung/Haushaltstitel

Die Kosten werden im weiteren Planungsablauf ermittelt.

Der Kostenträger der Baumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Finanzierung
erfolgt aus dem Sanierungsprogramm Hamburger Stadtplätze (Senatsdrucksache 2018-01955).

6.5 Terminierung des Projektes und Bauausführung

Die Umsetzung der Maßnahme ist im Jahr 2025 geplant.

7 Sonstiges

Am 03. September 2019 hat die Auftaktveranstaltung für die öffentliche Beteiligung unter dem Titel „Ideen für den Louis-Braille-Platz – Mitmachen! Platz gestalten!“ stattgefunden. Die Stärken und Schwächen des Platzes wurden während dieser Veranstaltung mit den Teilnehmenden diskutiert und aktuelle Bedarfe ermittelt. Die Wünsche und Anregungen sind soweit möglich in das Umplanungskonzept eingeflossen.

Der Entwurfsstand wurde in einer öffentlichen Abschlussveranstaltung am 26.06.23 interessierten Bürgern vorgestellt, und weiterhin am 5.12.2022 im Regionalausschuss und am 06.07.2023 im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt.

Verfasst	Arbos Freiraumplanung Schmeck Junker Ing.ges. mbH	Aufgestellt	LSBG, S2
Datum	24.11.2023	Datum	27.11.2023
Unterschrift	gez. C. Wagner	Unterschrift	gez. C. Demiray
Unterschrift	gez. T. Windhorst		
