

Entwurfsdienststelle: Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer
Geschäftsbereich Straßen

-S 2-

Baumaßnahme: Erhaltungsmanagement für Hamburger Straßen (EMS-HH)

Teilbaumaßnahme: Luruper Hauptstraße zw. Elbgaustraße und Achtern Styg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand.....	3
	2.1 Allgemeines	3
	2.2 Verkehrsbelastung	3
	2.3 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	3
	2.4 Lichtsignalanlagen	4
	2.5 Straßenentwässerung	4
	2.6 Ruhender Verkehr.....	4
	2.7 Öffentlicher Personennahverkehr.....	4
	2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	5
	2.9 Straßenbegleitgrün.....	5
	2.10 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung.....	5
3	Variantenuntersuchung	6
4	Geplanter Zustand.....	6
	4.1 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung.....	6
	4.2 Lichtsignalanlagen	7
	4.3 Straßenentwässerung	7
	4.4 Ruhender Verkehr.....	7
	4.5 Öffentlicher Personennahverkehr.....	7
	4.6 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung.....	8
	4.7 Straßenbegleitgrün.....	8
	4.8 Ver- und Entsorgungsleitungen	8
	4.9 Straßenmöblierung.....	8
	4.10 Grunderwerb	8
	4.11 Barrierefreiheit.....	8
5	Planungsrechtliche Grundlagen.....	9
6	Lärmschutz	9
7	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	10
8	Kampfmittelräumdienst.....	10
9	Wirtschaftlichkeit	10
10	Baudurchführung, Kosten und Finanzierung	11
	10.1 Kosten und Finanzierung	11
	10.2 Entwurfs- und Baudienststelle	11
	10.3 Realisierungstermin.....	11

1 Anlass der Planung

Der betroffene Abschnitt der Luruper Hauptstraße befindet sich in einem schlechten Zustand. Die Asphaltoberfläche des ca. 600 m langen Abschnitts zwischen Elbgaustraße und Achtern Styg ist geprägt durch Netzrisse und starke Unebenheiten, die durch Spurrinnen und provisorische Ausbesserungen erzeugt werden. Im Jahr 2016 erfolgte eine Zustandserfassung und Bewertung des betreffenden Abschnitts. Es besteht danach dringender Sanierungsbedarf für die Fahrbahn



Im Planungsgebiet sind derzeit untermaße Radwege in den Nebenflächen. Die Radverkehrsstrategie Hamburgs sieht vor, bessere Voraussetzungen für ein attraktives, sicheres und komfortables Radfahren zu schaffen. Daher soll dieser Abschnitt im Zuge des Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH) überplant werden.

Durch den Umbau soll die Verkehrssicherheit erhöht und die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der Bauabschnitt Luruper Hauptstraße liegt im Bezirk Altona im Stadtteil Lurup. Sie ist als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen und Bestandteil des Streckennetzes für Schwerlast-, Großraum- und Gefahrguttransporte.

Im hier zu betrachtenden Abschnitt münden die Straßen Tannenberg und Achtern Styg in die Luruper Hauptstraße.

Im Einmündungsbereich Tannenberg befinden sich beidseitig je ein Haltepunkt der Bushaltestelle „Tannenberg“.

2.2 Verkehrsbelastung

Verkehrszahlen von 2013 weisen eine Belastung von rd. 25.000 Kfz/d mit einem Schwerlastanteil von 5,4% aus. Eine Verkehrszählung an der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein in 2017 ergab eine Belastung von 30.060 Kfz/d.

Im Hinblick auf die geplante Westumgehung Pinneberg ist zukünftig eine Zunahme um rd. 5% zu erwarten.

Unfallschwerpunkte sind im betrachteten Abschnitt lt. Unfallatlas 2017 nicht bekannt

2.3 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn der Luruper Hauptstraße ist im Betrachtungsbereich durchgängig vierstreifig in einer Breite von 12,0 m asphaltiert und mit Granit- bzw. Betonbordkanten eingefasst. An den Bushaltestellen ist der rechte Fahrstreifen jeweils auf einer Länge von ca. 30 m in Beton hergestellt (Haltestellen am Fahrbahnrand).

Aufgrund der ausgeprägten morgen- und abendlichen Verkehrsspitzenbelastung ist stadtauswärts von 15.00 bis 19.00 Uhr und stadteinwärts von 06.00 bis 09.00 Uhr Haltverbot ausgewiesen. Außerhalb dieser Zeiten wird der jeweils rechte Fahrstreifen außerhalb der Bushaltestellen im Umfeld zum Parken genutzt.

Die einmündenden Straßen Tannenberg und Achtern Styg sind asphaltiert. Die Straße Tannenberg ist eine Einbahnstraße in Richtung Luruper Hauptstraße. In beiden Straßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (Tempo 30 – Zonen).

In der Luruper Hauptstraße sind beidseitig Geh- und nicht benutzungspflichtige Radwege vorhanden. Im Bereich der Bushaltestelle (BHS) Tannenberg werden Fußgänger und Radfahrer kombiniert geführt.

Die östlichen Nebenflächen der Luruper Hauptstraße wurden im Jahr 2016 erneuert. An den 0,50 m breiten Schutzstreifen schließen sich ein 1,50 m breiter Radweg und ein 2,00 m bis 2,20 m breiter Gehweg an. Der Radweg ist mit rotem Pflaster 25/25 befestigt, der Gehweg mit grauen Platten 50/50, taktile Leitelemente sind vorhanden. Lediglich zwischen Haus Nr. 34 und Nr. 24 (Planungsende Höhe Achtern Styg) sind aktuell keine taktilen Leitelemente vorhanden.

Westlich an die Fahrbahn schließen sich ein 0,50 m breiter Schutzstreifen, ein 1,50m breiter Radweg und ein 1,80 m bis 2,00 m breiter Gehweg an. Im Abschnitt zwischen Tannenberg und Achtern Styg beträgt die verfügbare Gehwegbreite wegen Überbauung (Zäune, Hecken) teilweise nur rd. 1,50 m.

Die westlichen Nebenflächen sind mit unterschiedlichen Pflasterbelägen befestigt, taktile Leitelemente sind nur im Bereich der Bushaltestelle Tannenberg vorhanden. Insgesamt sind die westlichen Nebenflächen in schlechtem Zustand.

2.4 Lichtsignalanlagen

Im Planungsabschnitt gibt es eine Fußgänger-Lichtsignalanlage Höhe Einmündung Tannenberg.

2.5 Straßenentwässerung

Die Straßenentwässerung in dem zu überplanenden Bereich erfolgt über Trummen an den Fahrbahnrandern. Die Trummen entwässern in die Regenwassersiele der Hamburger Stadtentwässerung. Diese Siele liegen in der Fahrbahn.

2.6 Ruhender Verkehr

Ausgewiesene Parkflächen stehen im Betrachtungsbereich nicht zur Verfügung, jedoch wird der jeweils rechte Fahrstreifen außerhalb der Verkehrsspitzenbelastungszeiten zum Parken genutzt.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in Form von Fahrradbügeln sind nicht vorhanden.

2.7 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Luruper Hauptstraße wird im betrachteten Abschnitt von Bussen der Linien 2, 3 und 602 befahren.

Die Metrobuslinie 2 verkehrt täglich zwischen Bahnhof Altona und Schenefeld überwiegend alle 10 Minuten, die Metrobuslinie 3 verkehrt täglich zwischen Schenefeld / Hauptbahnhof / ZOB und Tiefstack ebenfalls überwiegend alle 10 Minuten, hält aber nicht an der Haltestelle Tannenberg.

Luruper Hauptstraße zwischen Elbgaustraße und Achtern Styg

Die Linie 602 verkehrt zwischen Kraftwerk Tiefstack und Schenefeld / Immenbusch nur montags bis freitags je Fahrtrichtung 7mal zwischen 01.00 und 05.00 Uhr.

Die beiden Bushaltestellen Tannenberg wurden im Jahr 2014 erneuert. Die Fahrbahn ist in Beton hergestellt und mit Kasseler Borden eingefasst. In den Kasseler Borden sind Seiten-einläufe vorhanden. Die ebenfalls im Jahr 2014 erneuerten Warteflächen sind mit Betongehwegplatten befestigt, taktile Leitelemente sind vorhanden. Die Haltepunkte sind jeweils mit einem 4,00 m breiten und 1,50 m tiefen Fahrgastunterstand mit Werbetafel ausgestattet.

2.8 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung erfolgt über Langfeldleuchten an Peitschenmasten, die im Bereich der westlichen Nebenflächen aufgestellt sind.

Höhe Luruper Hauptstraße Nr. 88 sind 4 Wegweiser in Richtung Parkhaus Lurup, Schenefeld, Blankenese / Osdorf und Autobahn / Eidelstedt / Flughafen an einem Mast in der östlichen Nebenfläche vorhanden.

2.9 Straßenbegleitgrün

Baumbestand ist im hier zu betrachtenden Abschnitt der Luruper Hauptstraße nicht vorhanden.

2.10 Art und Nutzung der anliegenden Bebauung

In dem zu überplanenden Bereich der Luruper Hauptstraße bestehen neben Wohnbebauung (Mehrfamilienhäuser) mehrere kleinere Gewerbebetriebe (Autohändler, Autowerkstatt, Steinmetz, Schneiderei, Blumenhändler) sowie eine Tankstelle. Am Ende des Planungsabschnitts Höhe Achtern Styg befindet sich ein Baustoffhandel.

In den einmündenden Straßen Achtern Styg und Tannenberg ist ausschließlich Wohnbebauung (Ein- und Mehrfamilienhäuser) vorhanden.

3 Variantenuntersuchung

Die Luruper Hauptstraße soll insbesondere für Radfahrer attraktiver und verkehrssicher hergestellt werden.

Folgende Anforderungen wurden der Planung zugrunde gelegt:

- sichere Führung für Radfahrer
 - ausreichende Gehwegbreiten für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer
 - Berücksichtigung der Parkraumerfordernisse
 - Erhaltung von 4 Fahrstreifen
 - Möglichkeiten der Berücksichtigung der bereits in 2016 erneuerten östlichen Nebenflächen
- Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Varianten für den gesamten Planungsbereich von Achtern Styg bis Landesgrenze aufgestellt, mit Dienststellen diskutiert und gegeneinander abgewogen.

Für den hier zu betrachtenden Abschnitt vom Knotenpunkt Luruper Hauptstraße / Rugenbarg/ Elbgaustraße bis zur Einmündung Achtern Styg wurden mehrere Varianten betrachtet.

Nach Abwägung der Planungsvarianten soll die Variante mit beidseitigen Rad- und Gehwegen, Ableitungen der Radfahrer an den BHS, im Wesentlichen nicht veränderten Nebenflächen Ostseite weiterverfolgt werden.

Hier kann sowohl die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger gewährleistet als auch den Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen hinsichtlich der erst vor 2 Jahren erneuerten östlichen Nebenflächen gefolgt werden. Der Parkraum bleibt erhalten

4 Geplanter Zustand

4.1 Aufteilung der Fahrbahn und Nebenflächen, Oberflächenbefestigung

Die Fahrbahn der Luruper Hauptstraße wird im Betrachtungsbereich durchgängig vierstreifig erhalten, die Deckschicht wird erneuert. Gemäß dem vorliegenden Prüfbericht sind weitere Maßnahmen in der Fahrbahn nicht erforderlich.

An den Bushaltestellen Tannenberg erfolgt eine Verbreiterung der Fahrbahn in Beton bzw. Asphalt für die dort auf einen Radfahrstreifen abzuleitenden Radfahrer.

In der Einmündung Tannenberg wird der Radverkehr gegen die Einbahnrichtung auf der Fahrbahn gestattet. In Hinblick auf einfahrende Radfahrer wird auf eine Aufpflasterung in dieser Einmündung verzichtet. Die Fahrbahn in der Straße Tannenberg bleibt asphaltiert.

Die Einmündung Achtern Styg wird als Überfahrt ausgebildet. Die Fahrbahn im Einmündungsbereich wird auf das Geh- und Radwegniveau angehoben (Aufpflasterung).

Die östlichen Nebenflächen der Luruper Hauptstraße bleiben mit 1,50 m breitem Radweg und 2,00 m breitem Gehweg überwiegend unverändert erhalten. Im Bereich der BHS Tannenbergr wird die Wartefläche entsprechend der Fahrbahnverbreiterung (für den Radfahrstreifen) angepasst. Zwischen Haus Nr. 34 und Nr. 24 (Planungsende) werden taktile Leitelemente ergänzt.

Die westlichen Nebenflächen werden ReStra-gerecht erneuert. Neben einem 0,50 m breitem Schutzstreifen wird ein 1,75 m breiter Radweg und ein 2,00 m breiter Gehweg angeordnet, taktile Leitelemente sind vorgesehen. Im Abschnitt zwischen Tannenbergr und Achtern Styg ist eine Beräumung der Überbauung (Zäune, Hecken) erforderlich.

Im Rahmen der Vorplanung wurden die Dienststellen Bfl-VD51, Bfl-VD52, Bfl-PK25, BWVI-VEZ, BWVI-VR11, BWVI-VI201, Büro BKP, A/MR 21, Hochbahn / VHH sowie LSBG-S1 beteiligt.

4.2 Lichtsignalanlagen

An der Fußgänger-Lichtsignalanlage Höhe Einmündung Tannenbergr soll die Fahrbahn zugunsten eines Radfahrstreifens verbreitert werden, weshalb die Signalmaste versetzt werden müssen. Aufgrund der geänderten Fußgänger- und Radfahrerführungen werden Signalgeber und Haltebalken für Radfahrer erforderlich.

4.3 Straßenentwässerung

Die Gradienten und Höhen der bestehenden Fahrbahnen, Bushaltestellen und Nebenflächen werden weitgehend übernommen. Die Straßenentwässerung erfolgt weiterhin über Trummen in der Fahrbahn, die das Wasser in das vorhandene Regensiel leiten.

Im Bereich der Fahrbahnverbreiterungen Höhe BHS Tannenbergr sind schon Kasseler Sonderborde mit Seiteneinläufen vorhanden. Diese müssen im Rahmen der Fahrbahnverbreiterung zurückversetzt werden.

4.4 Ruhender Verkehr

An der Parksituation im Planungsabschnitt erfolgen keine Veränderungen.

4.5 Öffentlicher Personennahverkehr

An beiden Haltepunkten der BHS Tannenbergr ist die vorhandene Betonfahrbahn zu Lasten der Nebenflächen zu verbreitern, die Kasseler Borde sind entsprechend zurückversetzt neu herzustellen. Wegen der somit eingeschränkten Breite der Warteflächen sind jeweils nur noch Fahrgastunterstände mit beidseitig 80 cm breiten Seitenscheiben möglich, die Werbetafeln entfallen.

4.6 Öffentliche Beleuchtung und wegweisende Beschilderung

Die öffentliche Beleuchtung und die wegweisende Beschilderung bleiben unverändert.

4.7 Straßenbegleitgrün

Baumbestand oder Grünflächen werden aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse nicht geschaffen.

4.8 Ver- und Entsorgungsleitungen

Für die Baumaßnahme müssen im Bereich der Fahrbahnverbreiterungen Ver- und Entsorgungsleitungen umgelegt werden. Die Trummenanschlussleitungen sowie die Versorgungsleitungen der Lichtsignalanlage Höhe Tannenberg müssen der neuen Situation angepasst werden. Hierzu wird es im Zuge der Ausführungsplanung eine Leitungstrassenplanung geben.

4.9 Straßenmöblierung

Die Standorte der Sitzbank (gegenüber Luruper Hauptstraße 62) und der Wertstoffcontainer (gegenüber Luruper Hauptstraße 60) in der westlichen Nebenfläche bleiben unverändert.

Die Fahrgastunterstände an die Haltestelle Tannenberg werden durch Wall GmbH der Planung entsprechend ausgetauscht, die Werbeträger entfallen.

4.10 Grunderwerb

Im Rahmen der regelhaften Prüfung eines Privatverkaufs des Grundstücks Luruper Hauptstraße 48 hinsichtlich Vorliegens eines Vorkaufsrechtes wurde während der Bearbeitung dieser Maßnahme festgestellt, dass der FHH ein Vorkaufsrecht zusteht. Wegen der beengten Verhältnisse im Wartebereich der Bushaltestelle vor Haus Nr. 48 wurde der Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) beauftragt, das Vorkaufsrecht auszuüben. Der Ankauf erfolgt zeitlich parallel zum weiteren Planungsverfahren.

Der vorgesehene Flächenankauf ist im Lageplan zur Schlussverschickung nachrichtlich dargestellt, nach abgeschlossenem Flächenankauf wird die veränderte Straßenbegrenzungslinie in die weitere Planung aufgenommen. Der dort geplante Fahrgastunterstand kann dann zurückversetzt werden, womit beengte Verhältnisse im Wartebereich vermieden werden.

4.11 Barrierefreiheit

Die Belange von mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Personen werden berücksichtigt. Der Breiten- und Längenbedarf von Personen mit Stock oder Armstützen, blinden Menschen mit Langstock, Blindenführhund oder Begleitperson bzw. die Abmessung von Rollstühlen wurden bei der Dimensionierung der Gehwege berücksichtigt.

Sowohl die signalisierten Knotenpunkte als auch die Querungsstellen an nicht signalisierten Einmündungen werden mit taktilen Leitelementen ausgestattet.

Des Weiteren werden in den Nebenflächen der Kreuzungen bzw. Einmündungen taktile Leitstreifen aufgebracht, welche die betroffenen Personen zu den Furten führen.

Die Lichtsignalanlagenfurten sind mit taktilen und Akustik-Signalgebern versehen.

5 Planungsrechtliche Grundlagen

Für die Baumaßnahme gelten die Bebauungspläne Lurup 62, Bahrenfeld 67.

Die Umsetzung der Baumaßnahme erfolgt innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinie.

6 Lärmschutz

Bei dieser Baumaßnahme handelt es sich gem. VLärmSchR 97 /2/ um keinen „erheblichen baulichen Eingriff“, weshalb keine schalltechnischen Maßnahmen erforderlich werden.

Der erhebliche bauliche Eingriff wird in der VLärmSchR 97 /2/ wie folgt definiert:

Kennzeichnend für einen "erheblichen baulichen Eingriff" sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Der Eingriff muss auf eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen (BVerwG, Urteil vom 9.2.1995 - 4 C 26.93 – NVwZ 1995, 907).

Sollte es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff handeln, besteht aber auch erst dann ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, wenn es durch den Eingriff zu einer sogenannten „Wesentlichen Änderung“ des Verkehrslärms an den der Straße anliegenden Fassaden kommt. Entsprechend §1 (2) der 16. BImSchV gilt: „Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder

2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.“

7 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Baumaßnahme unterliegt nach Prüfung der in § 13a Hamburgisches Wegegesetz genannten Kriterien keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg.

8 Kampfmittelräumdienst

Die zu überplanenden Flächen wurden auf Kampfmittelverdacht geprüft. Gemäß Auswertung der Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht der Feuerwehr (GEVK) besteht Verdacht auf vergrabene Kampfmittel und vorhandene Bombenblindgänger durch registrierte Verdachtspunkte.

Zur Herstellung der Fahrbahnaufbauten und Nebenflächen werden keine Aushubarbeiten in vor 1945 erfolgten Aufschüttungen und bzw. an vor 1945 errichteten Bauwerken durchgeführt, so dass mit Bezug auf das Merkblatt 15 der FHH, Behörde für Inneres (Stand 06/2009) grundsätzlich keine Sondierungen erforderlich sind.

Ausschließlich im Bereich für den Trummen- und Leitungsbau Höhe Achtern Styg sind eine Sondierung aufgrund eines registrierten Bombenblindgänger-Verdachtspunktes sowie baubegleitende Kampfmittelsondierung erforderlich.

9 Wirtschaftlichkeit

Eine Kosten-Nutzen-Analyse im eigentlichen Sinne ist hier nicht durchführbar. Der Nutzen ist eher aus einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise zu sehen.

Das Projekt dient dem verkehrspolitischen Ziel des Senats, Hamburg zur „Fahrradstadt“ zu entwickeln. In diesem Sinne soll die „Radverkehrsstrategie für Hamburg“ umgesetzt werden.

Der Umfang der Straßenbauarbeiten wurde, nach Abstimmung mit den Beteiligten, auf ein Maß reduziert, welches einerseits der Aufgabe der Stärkung des Radverkehrs gerecht wird und andererseits kurzfristig vorangegangene Erneuerungsmaßnahmen berücksichtigt.

Die Maßnahme wurde entsprechend des Hamburger Regelwerks für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) unter Berücksichtigung der örtlichen und verkehrlichen Randbedingungen geplant.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt nach den anerkannten Regeln der Technik, die grundsätzlich auch wirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigen.

Die zu erwartenden Kosten stehen in einem volkswirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

