

**Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM)
auf die Referent:innenanfrage
der Bezirksversammlung Altona vom 01.12.2023
„Bebauungsplan Lurup 68; Varianten für Öffentliche Plandiskussion“
– Drucksache Nr. 21-4501 –**

Vertiefend zu den bereits zutreffend in der Drucksache genannten Argumenten und Hintergrundinformationen zu den örtlichen Gegebenheiten an der Luruper Hauptstraße und den planungsrechtlichen Abwägungen in dem Planprozess zu Sülldorf 23/ Iserbrook 27 möchten wir auf folgende Punkte verweisen:

Die Luruper Hauptstraße weist im Bestand die eingangs bereits genannte Querschnittsbreite von nur rund 21,50 Meter auf. Davon entfallen auf die Nebenflächen beidseitig je rund 4,70 Meter und auf die Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen je Richtung insgesamt rund 12 Meter.

Mit diesem Querschnitt gehen zusammengefasst unter anderem folgende Probleme einher, die bereits im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung zum Fokusraum Luruper Hauptstraße (West) identifiziert wurden:

- konfliktträchtige, schmale Geh- und Radwege beidseits
- kein Raum für Bäume
- die Organisation des ruhenden Verkehrs (auch barrierefreie Parkstände, Fahrradparken) sowie des Lieferverkehrs ist unbefriedigend gelöst und in der Folge auch unattraktiv für SharedMobility-Angebote (z.B. dezentrale SWITCH-Punkte)
- keine Aufstellfläche für Fußverkehr an Fußverkehrs-Lichtsignalanlagen (LSA), Warteflächen an Bushaltestellen
- untermäßige Fahrstreifen für Bus- und Schwerverkehr

Die vierspurige Hauptverkehrsstraße Luruper Hauptstraße ist Bestandteil der Magistrale 02 und dient als eine der Haupteinfallsrouten aus Richtung Schenefeld. Die durchschnittlich werktägliche Verkehrsbelastung ist mit rund 24.000 Kraftfahrzeugen insgesamt betrachtet für eine Hauptverkehrsstraße moderat, der Schwerverkehrsanteil mit 7 % jedoch nicht gering.

Aufgrund der heute schon hohen Auslastung der Buslinien auf der Luruper Hauptstraße (3 Metrobuslinien – 2, 3, 21, Expressbuslinie X3) gibt es in Bezug auf den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Rahmen des Hamburg-Takts hier vertieft die Diskussion, Bussonderfahrstreifen einzurichten, um die Leichtigkeit, Kapazität und Zuverlässigkeit des Busverkehrs insgesamt zu erhöhen. Die Anbindung Schenefelds mit dem Bus soll dadurch merklich verbessert werden.

Die BVM untersucht zudem aktuell die Machbarkeit zur Einrichtung eines BHNS-Systems (Hochleistungsbussystem, „bus à haut niveau de service“) von der Stadtgrenze Schenefeld bis zum Neuen Pferdemarkt.

Vor dem Hintergrund, die Option zur Einrichtung von Bussonderfahrstreifen nicht zu verunmöglichen, wird eine Reduzierung der Asphaltfläche zugunsten der Umnutzung für die Nebenflächen seitens der BVM aktuell nicht gesehen.

Die Aufweitung der Fahrbahn ist der einzige Weg, um die Möglichkeit zu schaffen, den Öffentlichen-, bzw. Busverkehr in einer Art und Weise zu stärken, dass er eine realistische Umstiegsoption für Autofahrer:innen darstellt. Bedingt durch die weite Entfernung zum Stadtzentrum liegt hier das größte Potential, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Auch die Nebenflächen sind mit den rund 4,70 Meter deutlich zu schmal bzw. unterdimensioniert. Die Funktionsfähigkeit ist hierdurch eingeschränkt und damit für den Fuß- und Radverkehr, der durch die umfangreichen städtebaulichen Entwicklungen perspektivisch deutlich zunehmen wird, konfliktträchtig.

Für einen anforderungsgerechten Ausbau der reinen Verkehrsanlagen wären einschließlich eines Sicherheitsabstandes zur Fahrbahn rund 6,40-6,90 Meter erforderlich. Ergänzend sollte an Straßenzügen im Allgemeinen und an Hauptverkehrsstraßen/ Magistralen im Besonderen eine Art Multifunktionsstreifen berücksichtigt werden. In diesem können neben Straßenbäumen auch Fahrrad-anlehnbügel, Masten der Öffentlichen Beleuchtung, allgemeine Lieferzonen, Shared Mobility oder barrierefreie Parkstände verortet werden. Auch Warteflächen an Haltestellen können realisiert werden, ohne dass der Radweg hier unterbrochen werden muss.

Ganz besonders bedeutend ist, dass mit diesem Streifen erst die Chance besteht, eine insgesamt klimaangepasste Planung zu verfolgen.

Der Bedarf für einen solchen Nebenflächenquerschnitt liegt bei 8-9 Metern.

Technische Details zur Straßenerweiterungsfläche / Zahlenwerte:

Für eine regelkonforme und sichere Ausführung der Fahrbahn mit Bussonderfahrstreifen wird eine Querschnittsbreite allein für die Fahrbahn zur Förderung des Busverkehrs von insgesamt 13,50 Metern benötigt (2 x 3,25 Meter + 2 x 3,50 Meter (Bus), exklusive Aufweitungsbereiche im Knotenpunkt). Die bestehende Asphaltfläche allein ist somit in Hinblick auf die Förderung des Busverkehrs nicht ausreichend breit, um die oben genannten Bedarfe zu bedienen.

Für die Nebenfläche sind beidseitig ergänzend erforderlich: rund 2,50/ 3,0 Meter für den Multifunktionsstreifen, 2,50/ 3,0 Meter für Radverkehrsanlagen und 3,0 Meter Gehweg.

Damit ergibt sich ein Querschnittsmaß von:

$13,50 \text{ Meter (Fahrbahn)} + 2 * (2,50 \text{ Meter/ } 3,0 \text{ (Multifunktionsstreifen)}) + 2,50/ 3,0 \text{ (Radverkehrsanlagen)} + 3,0 \text{ (Gehweg)} = \underline{29,50 \text{ Meter/ } 31,50 \text{ Meter}}$

Petition BVM:

Die anfangs dargelegten Defizite des Bestands lassen sich im vorhandenen Querschnitt in keiner Weise lösen. Vor diesem Hintergrund sieht die BVM ausschließlich Variante 1 (Ausweisung von Straßenerweiterungsflächen) als geeignet an, die erforderlichen Rahmenbedingungen im Planverfahren festzusetzen.

Mit dem Angebotsbebauungsplan soll die bauliche Dichte gegenüber dem Bestand deutlich erhöht werden. Dies erfordert auch eine städtebauliche Antwort im öffentlichen Raum, denn mit dem Potenzial von zusätzlich (der BVM bekannten) rund 500 Wohneinheiten (WE) entlang des Straßenzuges wird eine deutliche Verkehrszunahme aller Verkehrsteilnehmer:innen einhergehen.

Das Querschnittsmaß von 30,0 Metern wurde bereits zu Beginn des Magistralenprozesses als Maß zwischen den Behörden abgestimmt und hat sich auch in den weiteren Diskussionen als gutes Mittelmaß bewährt, um den Konflikten bei zu geringen Nebenflächen zu begegnen und zudem eine klimaangepasste Planung zu verfolgen.

Nicht nur im Verfahren zu Sülldorf 23/ Iserbrook 27 wurde die potenzielle Ausgestaltung über eine Konzeptstudie aufgetragen, auch beispielsweise im Verfahren der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen zu Lurup 66 (Luruper Hauptstraße südlicher Rugenbarg) liegen entsprechende Pläne vor.

Generell ist immer eine Einzelfallbetrachtung notwendig. Für den Straßenzug der Magistrale 02 ist das Querschnittsmaß von 30,0 Metern jedoch das Mindestmaß, welches seitens der BVM als unbedingt erforderlich erachtet wird. Hierbei handelt es sich auch nicht um eine Vorratsplanung, sondern der Bedarf wird durch die städtebauliche Planung (und auch erst dann) ausgelöst.

Aufgrund der Verkehrsbelastung und der Vierspurigkeit kann sich überdies ein weiterer Aspekt einstellen, wie er auch im Planrecht zu Sülldorf 23 aufgezeigt ist. Im vorausgenannten Planrecht ist das Querschnittsmaß beispielsweise auch erschließungstechnisch erforderlich, um die – durch das notwendige Unterbinden von Fahrbeziehungen von/ zu Grundstücken infolge der Verkehrssicherheit – zwangsläufigen Wendeverkehre abwickeln zu können. Für die hiesige Örtlichkeit wurde dies jedoch noch nicht vertieft untersucht.

Bei einer Festsetzung gemäß Variante 2 verwirkt die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) die Möglichkeit einer anforderungsgerechten, erschließungsgerechten und zudem klimaangepassten Planung im öffentlichen Raum. Die Berücksichtigung eines Baum-/Multifunktionsstreifens ist hierbei nicht möglich (sehr gut sichtbar in der Konzeptstudie im Bereich der Engstelle zum Planrecht Lurup 66/ Luruper Höfe). Mit dieser Planausweisung besteht für die FHH bei einem Verkauf der Grundstücke keine Option zum sukzessiven Erwerb der für den Straßenausbau erforderlichen Flächen.

Aus den dargelegten Gründen dürfte die Forderung nach dem Querschnittsmaß von 30,0 Metern nicht nur ein Belang allein der BVM, sondern auch der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (in Bezug auf die Magistralenentwicklung) und der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (in Bezug auf die Umsetzung klimaangepasster Planungen/ Projekt RegenInfraStrukturAnpassung) sein.

Wir bitten, das Planverfahren in Hinblick auf eine verantwortungsbewusste Überplanung des öffentlichen Raumes gemäß Variante 1 (mit planungsrechtlich ausgewiesenen Straßenerweiterungsflächen) fortzuführen.