

Kontrakt-Nr.:  
PSP-Nr.: **2-22403010-10001.32** (investiv), **3-22403010-100001.04** (konsumtiv)

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Altona

Planungs- und Bezirksamt Altona  
Entwurfsdienststelle: Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Altona  
Fachamt MR - Fachbereich Tiefbau

**Baumaßnahme:** Grundinstandsetzung von Straßen

**Teilbaumaßnahme:** Instandsetzung Lüttkamp zwischen  
Luruper Hauptstraße und Farnhornweg

### 1. Verschickung

Baulänge: 500 m  
Länge der umzubauenden Einmündungen: 75 m

## ERLÄUTERUNGSBERICHT

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung</b> .....	<b>3</b>
	Politische Beschlüsse .....	3
	Fachliche Gründe und Vorgaben .....	3
	Verkehrliche Unzulänglichkeiten .....	3
<b>2</b>	<b>Vorhandener Zustand</b> .....	<b>3</b>
	Lage und Funktion im Straßennetz .....	3
	Verkehrsbelastung .....	4
	ÖPNV .....	4
	Art und Nutzung der anliegenden Bebauung .....	5
	Querschnittsabmessungen der Fahrbahn und der Nebenflächen .....	5
	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	5
	Fußgänger und Radverkehrsführung .....	6
	Ruhender Verkehr .....	6
	Öffentliche Beleuchtung .....	6
	Wegweisung .....	6

	Straßenentwässerung.....	6
	Ausstattung / Möblierung / Sondernutzungen / Leitungen .....	7
<b>3</b>	<b>Geplanter Zustand .....</b>	<b>7</b>
3.1	Planungsansatz.....	7
	Verkehrskonzeption .....	7
	Alternative Lösungsansätze.....	7
	Begründung der gewählten Variante.....	8
	Städtebauliche Randbedingungen.....	9
3.2	Einzelheiten der Planung.....	9
	Querschnittsabmessungen der Fahrbahn und der Nebenflächen .....	9
	Verkehrsberuhigende Maßnahmen .....	10
	Gradiente und Höhenanpassungen.....	10
	Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen .....	10
	ÖPNV .....	11
	Fußgänger und Radverkehrsführung .....	12
	Ruhender Verkehr .....	12
	Grün und Baumpflanzungen.....	13
	Öffentliche Beleuchtung (ÖB).....	13
	Straßenentwässerung.....	13
	Ausstattung / Möblierung / Sondernutzungen / Leitungen .....	14
	Weitere Sperrmaßnahmen.....	14
	Kampfmittel .....	14
	Umweltbelange .....	14
<b>4</b>	<b>Planungsrechtliche Grundlagen .....</b>	<b>14</b>
	Bebauungspläne.....	14
	Träger öffentlicher Belange / Bezirkliche Gremien / Bürgerbeteiligung .....	15
<b>5</b>	<b>Umsetzung der Planung.....</b>	<b>15</b>
	Grunderwerb .....	15
	Kosten und Finanzierung .....	15
	Entwurfs- und Baudienststelle .....	15
	Voraussichtlicher Baubeginn .....	15

## 1 Anlass der Planung

### Politische Beschlüsse

Der Beschluss der Bezirksversammlung aus dem Jahr 2010 zum verkehrsberuhigten Umbau hat weiterhin Gültigkeit. Die Einzelheiten der Umsetzung werden im Rahmen dieser Verschickung dargestellt und im Zuge der Grundinstandsetzung umgesetzt. Der Umbau soll bei Beibehaltung der Drosselung und Geschwindigkeitsdämpfung einen gleichförmigeren und übersichtlicheren Verkehrsfluss erzeugen. Die Querungsstellen werden verbessert und die Bushaltstellen regelkonform umgebaut.

Ein erstes Planungskonzept wurde den Bürgern / Anliegern am 28. November 2018 im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt.

### Fachliche Gründe und Vorgaben

Die Straße Lüttkamp soll ähnlich wie vorhanden baulich erneuert werden.

### Verkehrliche Unzulänglichkeiten

Der vorhandene Straßenaufbau entspricht nicht mehr den allgemeinen Anforderungen. Die Fahrbahn der Straße Lüttkamp weist in vielen Bereichen Schäden auf.

Der im Zuge der verkehrsberuhigenden Maßnahmen 2012 aufgebrauchte provisorische Dünnschichtbelag löst sich bereits wieder in Schollen ab. Die darunter liegenden Tragschichten sind nicht ausreichend dimensioniert. Die Nebenflächen und Borde sind teilweise schadhaft.

Die beiden vorhandenen Bushaltestellen am westlichen und am östlichen Ende des Planungsabschnittes sind nicht regelkonform.

Die Anordnung der Überfahrten führt zu dauerhaftem einseitigem Parken mit entsprechend sehr langen einstreifigen Abschnitten.

Durch diese langen Abschnitte mit einem Fahrstreifen sowie dem Linienweg für die Busse, entstehen regelmäßige Behinderungen und Rückstaus. Durch die langen Engstellen und nur kurze Ausweichstellen an Überfahrten können sich Pkw nur eingeschränkt begegnen. Die Busse können die vorhandenen kurzen Ausweichstellen nicht nutzen.

In der Folge fahren einige Pkw über den Gehweg und es kommt zu „Hupkonzerten“. Die Anwohner stellen zum Teil dauerhaft Müllbehälter auf die Gehwege, um das Befahren der Nebenflächen zu verhindern.

## 2 Vorhandener Zustand

### Lage und Funktion im Straßennetz

Die Straße Lüttkamp ist eine Wohn- und Sammelstraße im Bezirk Altona im Stadtteil Hamburg-Lurup und erschließt die angrenzenden Gebäude.

Die Straße Lüttkamp verbindet die Luruper Hauptstraße im Westen mit dem Farnhornweg (Ring 3) im Osten. Der Farnhornweg kreuzt die Elbgaustraße (Ring 3), dieser Knotenpunkt wird durch eine Lichtsignalanlage (LSA) geregelt.

Die Straße Lüttkamp knickt ca. 75 m westlich des signalisierten Knotenpunktes Farnhornweg / Elbgaustraße in Richtung Norden ab und bildet mit der in östlicher Richtung anschließenden Straße Farnhornweg eine weitere Einmündung. Dieser weiter in Richtung Norden verlaufende Straßenabschnitt ist nicht Gegenstand dieser Maßnahme. Der Bereich dieser T-Einmündung ist recht großzügig gestaltet und lässt noch die ursprüngliche Verkehrsbeziehung Farnhornweg – Lüttkamp erkennen, bevor die Elbgaustraße vor 2010 vierstreifig ausgebaut wurde

Am westlichen Ende der Straße Lüttkamp, östlich der Luruper Hauptstraße befindet sich ein Einkaufszentrum (Lurup-Center), welches über den Lüttkamp mit einer signalgeregelten Zufahrt zum Parkhaus auf der nördlich Seite der Straße Lüttkamp erschlossen wird.

Die Straße wurde zwischen der Luruper Hauptstraße und der östlichen Furt der Lichtsignalanlage (LSA 2509) an der Parkhauszufahrt des Einkaufszentrums (Kaufland) im Zuge der Erschließung mit bis zu drei Fahrstreifen neu ausgebaut und ist zwischen dem Farnhornweg und LSA am Einkaufszentrum mit dem Verkehrszeichen „Tempo 30-Zone“ beschildert.

Die Fahrbahn der Straße Lüttkamp kann im übrigen Abschnitt durch das Parken am Fahrbahnrand und bauliche Einengungen i.d.R. nur noch 1-streifig befahren werden.

Die folgende Abbildung 1 zeigt die Lage des Planungsgebiets Lüttkamp im Straßennetz.

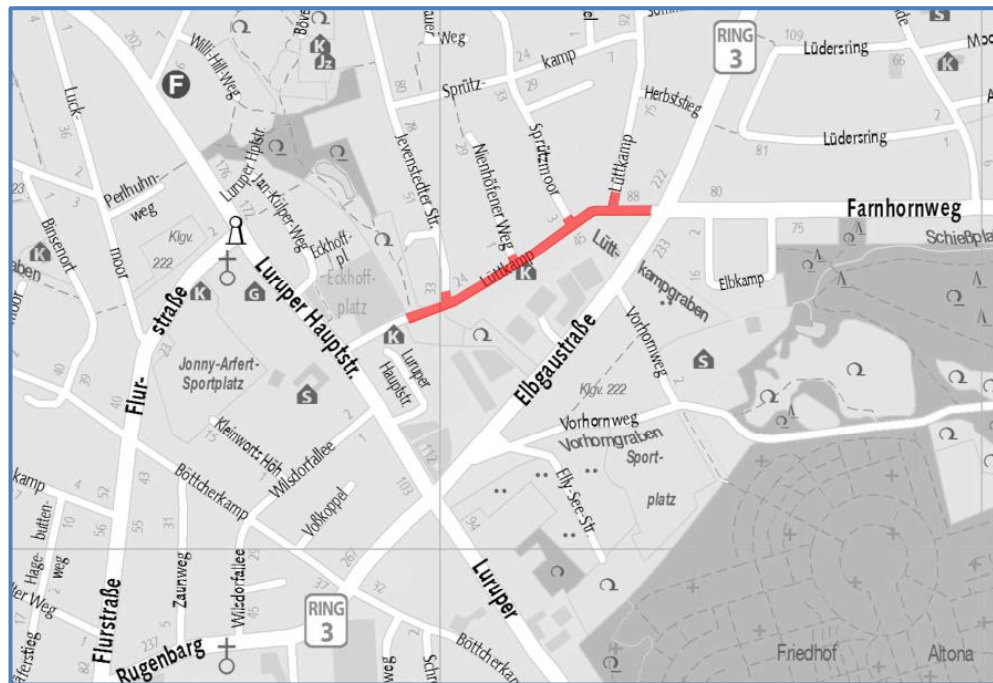


Abbildung 1: Lage im Raum (Quelle: © LGV Hamburg, 2017)

### **Verkehrsbelastung**

Der Lüttkamp wurde früher als wichtige Eckverbindung zwischen der Luruper Hauptstraße und dem Farnhornweg stark befahren (ca. 10.000 Kfz/Tag). In einem längeren Abstimmungsverfahren wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen untersucht. U.a. erfolgte versuchsweise eine Vollsperrung. Nach längerer Diskussion (Beschluss der Bezirksversammlung vom 28.10.2010) erfolgte schließlich 2012 ein Umbau mit drei einstreifigen Engstellen. Das Parken am Fahrbahnrand wurde zugelassen. Eine Verkehrszählung mit einer automatischen Erfassung von Kfz durch die Polizei im Februar 2016 zeigte einen Rückgang der Verkehrsbelastung im Lüttkamp auf heute ca. 3.700 Kfz/Tag.

Der MIV wird durch die Engstellen und das einseitige Parken erheblich gedrosselt. Der LKW-Verkehr soll grundsätzlich abgeleitet werden. Trotzdem treten zusätzlich zum Ziel- und Quellverkehr (z.B. Müll / Lieferanten) einzelne LKW als Durchgangsverkehr auf.

### **ÖPNV**

Der Lüttkamp wird von der Linie 186 S-Halstenbek / S-Elbgaustraße / S-Othmarschen / S-Bahrenfeld befahren. Dabei wird der Linienweg vom Ring 3 zur Andienung des Lurup-Centers verschwenkt.

Die Busse Richtung Othmarschen halten im Lüttkamp ca. 50 m westlich der Planungsgrenze in Höhe des Einkaufszentrums auf der Nordseite. Für die Fahrtrichtung Elbgaustraße ist eine Haltestelle unmittelbar östlich der LSA zum Parkhaus am Fahrbahnrand vorhanden. Diese Haltestelle weist weder ausreichende Bordhöhen noch ausreichend breite Nebenflächen auf.

Im Bereich Farnhornweg liegen beide Haltestellen der Linie 186 in der Elbgaustraße (Nordarm), um die verdichtete Bebauung am Lüdersring nordöstlich von der Haltestelle direkt anzubinden. Der Fahrplan der Linie 186 bedingt i.d.R. eine Begegnung der Busse im Lüttkamp.

Nordwestlich der Einmündung Lüttkamp (Nord) / Farnhornweg besteht eine alte Busbucht. Diese Haltestelle wird heute nur noch von Ein-/ Aussetzern der Linie 22 angefahren, um eine Kehrfahrt über Lurup-Center zurück zum Farnhornweg zu ermöglichen. Dann kann die Regelhaltestelle im SW-Quadranten der Kreuzung Elbgaustraße / Farnhornstieg nicht erreicht werden. Diese Kehrfahrten erfolgt nach aktuellem Fahrplan nur jeweils 1 mal am Samstag, bzw. Sonntag früh morgens. Diese Haltestelle ist ebenfalls nicht regelkonform ausgebaut.

Der Busbetrieb im Mittel alle 10 min wird durch die Engstellen und das einseitige Parken im Lüttkamp massiv behindert.

### **Art und Nutzung der anliegenden Bebauung**

Der Lüttkamp weist beidseitig im wesentlichen Wohnbebauung Einzel- und Doppel- und Reihenhäusern auf. Dazwischen besteht z.T. Kleingewerbe und ein Kindergarten.

### **Querschnittsabmessungen der Fahrbahn und der Nebenflächen**

Östlich der LSA 2509 (östlich der Parkhauszufahrt) hat die Fahrbahn der Straße Lüttkamp eine Fahrbahnbreite von ca. 6,1 m. Auf der ca. 420 m langen Strecke sind drei Engstellen mit einer verbleibenden Restfahrbahnbreite von jeweils ca. 3,50 m Breite angeordnet. Innerhalb diese Streckenabschnittes befinden sich auf der Nordseite drei Einmündungen. Die öffentlichen Gehwege entlang der Straße Lüttkamp besitzen eine befestigte Breite von ca. 1,65 m-2,00 m und sind überwiegend mit Betongehwegplatten befestigt.

Es sind keine Radwege ausgewiesen. Die Radfahrer können die Fahrbahn im Mischverkehr nutzen.

Im Farnhornweg sind die befestigten Nebenflächen bis zu 4 m breit. In Teilabschnitten befinden sich nicht benutzungspflichtige Radwege. Im Zulauf auf den Knotenpunkt Farnhornweg / Elbgaustraße beginnt der ca. 1,5 m breite benutzungspflichtige Radweg ca. 70 m vor dem Knotenpunkt.

### **Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Die LSA 2509 in der Straße Lüttkamp an der westlichen Planungsgrenze ist regelkonform und bleibt unverändert erhalten.

Auf der Nordseite der Straße Lüttkamp sind Einmündungen vorhanden. Im Zuge der verkehrsberuhigenden Maßnahmen entstand 2012 folgender baulicher Zustand im Bereich der Einmündungen :

Jevenstädter Straße (ca. 70 m östlich des westlichen Ausbauendes)

Ca. 12 m tiefe Aufpflasterung (Betonsteine grau), Ausbildung als untergeordnete Grundstücksüberfahrt.

Die durch die Bordsteinabsenkung entstandene Wartepflicht der Nebenrichtung (Jevenstedter Straße) wurde nach dem Umbau teilweise nicht beachtet. Deshalb ist dort zusätzlich das Verkehrszeichen VZ 205 „Vorfahrt gewähren“ angeordnet.

Nienhöfener Weg (Sackgasse; ca. 215 m östlich des westlichen Ausbauendes)

Ca. 9,50 m tiefe Aufpflasterung (Betonsteine grau), Ausbildung als untergeordnete Grundstücksüberfahrt.

In der Straße Lüttkamp ist unmittelbar östlich der Einmündung eine Einengung vorhanden.

Sprützmoor

T-Einmündung mit Rechts-Vor-Links Regelung. In den westlichen Nebenflächen auf der Nordseite vom Lüttkamp wurden Poller aufgestellt, die ein Befahren der Nebenflächen verhindern.

## Lüttkamp (Nord)

T-Einmündung mit Rechts-Vor-Links Regelung.

Westlich Aufweitung für die Busbucht.

Östlich Sprunginsel mit sehr enger Schleppkurve.

Die Anbindung über die Straße Farnhornweg an die Elbgaustraße und das übergeordnete Straßennetz erfolgt durch einen signalgeregelten Knotenpunkt (LSA 872 Elbgaustraße / Farnhornweg). Im Farnhornweg im Zulauf zum Knotenpunkt ist ein Linksabbiegefahrstreifen ein Geradeaus- und ein kombinierter Geradeaus-/ Rechtsabbiegefahrstreifen jeweils in einer Breite von über 3 m vorhanden.

### **Fußgänger und Radverkehrsführung**

Es bestehen beidseitige Gehwege (i.d.R. >1,65 bis 2,00 m, z.T. bis > 4 m breit).

An den Engstellen sind Querungsmöglichkeiten vorgesehen.

Der Radverkehr findet im Mischverkehr statt. Ab der östlichen Kurve besteht in der südlichen Nebenfläche ein „anderer Radweg“. Im Anschluss zum Knotenpunkt Elbgaustraße / Farnhornweg bestehen Auf- und Ableitungen zu / von benutzungspflichtigen Radwegen.

### **Ruhender Verkehr**

In der Straße Lüttkamp kann in Abhängigkeit zu den vorhandenen Einmündungen, Überfahrten und Engstellen am Fahrbahnrand geparkt werden. Im Bereich der Engstellen sowie im Bereich zwischen der Jevenstädter Straße und der LSA am westlichen Ausbauende sind z.T. Halteverbote angeordnet.

Insgesamt bestehen heute ca. 10-12 legale Parkplätze am Fahrbahnrand. Zusätzlich stehen oft weitere 6-8 Fahrzeuge im Bereich der vorhandenen absoluten Halteverbote (VZ 283).

Längs der Straße Lüttkamp sind zu den angrenzenden Grundstücken / Häusern Überfahrten vorhanden, die meistens einen Stellplatz erschließen. Auswirkungen auf den öffentlichen Raum haben besonders die Carports der Straße Lüttkamp Haus Nr. 44 a/c bis 46 a/c. Aus diesen Stellplätzen muss direkt rückwärts über den Gehweg auf die Fahrbahn ausgeparkt werden. Das führt dazu, dass am gegenüberliegenden Fahrbahnrand nicht geparkt werden kann.

Im Lüttkamp nordwestlich der Einmündung zum Farnhornweg befindet sich eine mit Wabensteinen befestigte Parkbucht für ca. 6 Pkw in Senkrechtanordnung sowie ein Abstellplatz für ca. 6 Recyclingcontainer.

### **Öffentliche Beleuchtung**

Die Beleuchtung mit Peitschenmasten steht in der Straße Lüttkamp in den südlichen und den nördlichen Nebenflächen, im Farnhornweg in den nördlichen Nebenflächen. Die Beleuchtungsmaste haben einen Abstand untereinander von bis zu 60 m.

### **Wegweisung**

Für den Verkehr von der Elbgaustraße / Farnhornweg besteht bis 2018/19 eine Wegweisung zum Parkhaus des Einkaufszentrums über Lüttkamp. Auf Anregungen aus der Bürgerbeteiligung wurde diese Wegweisung durch die VD zwischenzeitlich aufgehoben und neu über Elbgaustraße / Luruper Hauptstrasse angeordnet.

Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Frühjahr 2019.

### **Straßenentwässerung**

Die Entwässerung der Straßenflächen der Straße Lüttkamp erfolgt über die auf der südlichen Seite am Fahrbahnrand befindlichen Straßenabläufe (Trummen). Die Abläufe (Trummen) sind an das Regensiel in der Fahrbahn der Straße Lüttkamp angeschlossen.

Das Regensiel verläuft in der Straße Lüttkamp von West nach Ost und mündet ca. 40 m westlich der Einmündung Lüttkamp / Farnhornweg in den Lüttkampgraben. Der Lüttkampgraben beginnt südlich der Straße Lüttkamp und verläuft in südöstlicher Richtung unterhalb der Elbgaustraße.

Im Farnhornweg ist ein weiteres Regensiel, welches keine Verbindung zum Regensiel Lüttkamp hat, vorhanden. Das Regensiel im Farnhornweg verläuft in Richtung des Knotenpunktes Farnhornweg / Elbgaustraße.

Ein Schmutzwassersiel ist auf der gesamten Länge der Straße Lüttkamp und Farnhornweg vorhanden. In der Fahrbahn sowie teilweise in den Nebenflächen befinden sich die Abdeckungen der Schächte des Schmutz- und des Regenwassersiels.

### **Ausstattung / Möblierung / Sondernutzungen / Leitungen**

Die westliche Bushaltestelle hat einen Fahrgastunterstand. In der Straße Lüttkamp vor Haus Nr. 52 an der östlichen Bushaltestelle steht eine elektronische Geschwindigkeitsanzeige.

Im Lüttkamp (Nord) in den westlichen Nebenflächen nördlich der Einmündung Farnhornweg / Lüttkamp stehen ca. 6 Recyclingcontainer in den Nebenflächen.

Im Straßenraum befinden sich Leitungen von Versorgungsträgern. Eine Leitungsanfrage bzgl. der Bestandsleitungen erfolgt.

## **3 Geplanter Zustand**

### **3.1 Planungsansatz**

#### **Verkehrskonzeption**

Der Lüttkamp soll ähnlich wie vorhanden grundinstandgesetzt werden. Die Behinderungen des Busverkehrs und das Überfahren der Gehwege durch Pkw sollen unterbunden werden, wozu die verkehrsberuhigenden Maßnahmen anzupassen sind. Die Bushaltestellen sollen regelkonform ausgebildet werden.

#### **Alternative Lösungsansätze**

Grundsätzlich bestehen folgende Varianten:

1. Verbreiterung des Lüttkamp nach Süden  
Gem. B-Plan Lurup 38 von 1972 kann auf der Südseite Grunderwerb bis an die Gebäude (ca. 5 m) erfolgen. Der B-Plan Lurup 47 sieht auf der Nordseite keinen Grunderwerb vor. Die dann ca. 15 m breite Trasse könnte nach aktuellen Richtlinien völlig neu geordnet werden.
2. Umbau mit Engstellen ohne Parken mit breiteren, gestalteten Gehwegen.  
Die 10 m breite Trasse wird abschnittsweise mit 3,50 m breiten Engstellen und mit 6,00 m breiten Begegnungsstellen für Busverkehr ausgebaut. An den Begegnungsstellen verbleibt jeweils eine Gehwegbreite von je ca. 2 m. Auf der Strecke können die Gehwege abschnittsweise jeweils ca. 3,25 m breit werden. Alle Parkstände entfallen.
3. Umbau wie Bestand mit mittigen Engstellen, besseren Begegnungsstellen und Parken.  
Die heutige Führung wird nachempfunden. Die Gehwege bleiben ca. 2 m breit.
4. Umbau wie im Bestand mit asymmetrischen Engstellen, besseren Begegnungsstellen und Parken. Die heutige Führung wird nachempfunden. Die Gehwege bleiben ca. 2 m breit.
5. Untervariante mit Grunderwerb vor dem Neubau Lüttkamp Haus Nr. 52. Ein ca. 1,5 m breiter Grundstücksstreifen könnte gem. B-Plan erworben werden und mit dem gewonnen Verkehrsraum die Ausrundungskurve des Lüttkamp optimieren.
6. Verlegung der Buslinie. Der Busverkehr durch die schmale Straße führt zu Lärm und Erschütterungen. Deshalb wurde, auf Anregung der Anwohner, geprüft, ob der Bus einen anderen Weg fahren kann.

Untersuchte Varianten:

Die Variante 1 entfällt. Ein durchgehender Erwerb bis an die Gebäude ist nicht durchsetzbar. In dem zu erwerbenden Streifen stehen zusätzlich große Bäume, wodurch die Fläche nicht

nutzbar ist. Nur vor Nr. 45 ist die Fläche bereits erworben und frei. Der B-Plan Lurup 63 (2014) als westlicher Anschluss ermöglicht ebenfalls keinen Erwerb.

Die Variante 2 ermöglicht eine städtebaulich attraktive Lösung mit abschnittsweise komfortablen Nebenflächen. Allerdings hat sich nach dem Umbau 2012, bei dem die Parkstände am Fahrbahnrand entstanden, der Parkdruck weiter erhöht. Eine höherwertige Aufenthaltsfunktion der Nebenflächen ist bei der vorhandenen Nutzung nicht zu erkennen und wird zusätzlich durch die verbleibende Verkehrsbelastung von ca. 4.000 Kfz/Tag beeinträchtigt. Die vielen Überfahrten verhindern eine attraktive Gestaltung. Zudem müssten die breiteren Gehwege abgepollert werden, damit Kfz nicht halbseitig auf dem Gehweg parken. Eine planerische Lösung mit Gehwegen und Möglichkeiten zum geordneten Parken ist zu favorisieren.

Die Variante 3 mit mittigen Engstellen und ungeordnetem Parken würde ähnlich wie heute zu unübersichtlichen Verkehrssituationen mit Ausweichverkehren über die Nebenflächen führen. Es ist eine feste Anordnung der Parkstände erforderlich.

Die Variante 4 ist die aufgetragene Zielvariante mit definierten Parkständen.

In der Untervariante 5 wurde geprüft, ob durch 1,50 m Grunderwerb die Kurvenführung verbessert werden kann. Dies ist eingeschränkt möglich und erlaubt einen zusätzlichen Parkplatz. Der Aufwand mit Grunderwerb ist demgegenüber jedoch relativ hoch.

Der Anlieger benötigt zum Schutz des vorhandenen Großbaumes und der Umsetzung von Stellplätzen auf seinem Grundstück diese Fläche ebenfalls. Deshalb wird auf diese Lösung verzichtet.

Die Variante 6 scheidet ebenfalls aus. Nach den aktuellen Zahlen nutzen jedoch täglich rund 740 Fahrgäste die Haltestelle Eckhoffplatz zum Einsteigen und rund 760 Fahrgäste zum Aussteigen. (das sind überschlägig i.M. ca. 10 Fahrgäste je Bus). Von daher ist die Bedienung der Haltestelle am Eckhoffplatz unverzichtbar. Zusätzlich fahren ca. 1.600 Fahrgäste pro Tag die Linie in diesem Bereich ohne Ausstieg durch.

- Eine direkte Fahrt Rugenbarg<>Elbgaustraße nur mit Halt am Knotenpunkt mit der Luruper Hauptstrasse würde für die ca. 1.500 Fahrgäste zum / vom Einkaufszentrum etc. zusätzlich jeweils ca. 400-450 m Fußweg z.T. mit 2-facher Querung der LSA Elbgaustraße bedeuten.
- Alternativ wurde eine Stich-/Kehrfahrt über Luruper Hauptstrasse/ Jan Külper Weg und dann weiter über Elbgaustraße vorgeschlagen. Der heutige Linienweg durch den Lüttkamp beträgt vom Farnhornweg bis Rugenbarg ca. 950 m je Richtung. Die gewünschte Stichfahrt wäre ca. 2.100 m je Richtung lang.

Ohne die Befahrbarkeit der Straßen Jan-Kuelper-Weg und Eckhoffplatz geprüft zu haben, ergibt sich aus dem mehr als doppelt so langen Fahrweg mit weiteren Knotenpunkten ein Fahrzeitmehrbedarf, der zu erheblichen Mehrkosten führt. Hinzu kommt, dass rund 1.600 durchfahrenden Fahrgäste je Tag eine deutlich längere Fahrt zugemutet würde, ohne dass es einen Mehrwert dafür gäbe.

### **Begründung der gewählten Variante**

Die Vorzugsvariante 4 entspricht weitgehend dem heutigen Zustand. Die Befahrbarkeit für Busse wird verbessert und die bisherigen leichten Bodenwellen entfallen. Die Drosselung der Verkehrsmengen und Verkehrsberuhigung im Lüttkamp ließe sich auch durch Variante 2 erzielen, jedoch entfallen dann die dringend benötigten Parkstände.

Die Umorganisation der Parkstände gemäß der Variante 4 erhält ca. 17 der seit 2012 bestehenden 14-20 Parkplätze im Lüttkamp. Zusätzlich entstehen 5 neue Plätze südwestlich der Einmündung Lüttkamp / Farnhornweg in den südlichen Nebenflächen der Straße Lüttkamp.



Die Verlegung der Buslinie nach Variante 6 und die damit verbundene Verschlechterung der Attraktivität des ÖPNV kann nicht im Sinne der umweltpolitischen Vorgaben sein. Deshalb muss die Buslinie im Lüttkamp verbleiben und eine Verringerung der vorhandenen Behinderungen erreicht werden.

### Städtebauliche Randbedingungen

Der schmale Lüttkamp mit der gemischten Nutzung muß grundsätzlich erhalten bleiben. Eine Überplanung mit mehr Bäumen oder anderer Querschnittsaufteilung ist nicht möglich.

## 3.2 Einzelheiten der Planung

### Querschnittsabmessungen der Fahrbahn und der Nebenflächen

Die Fahrbahn im Lüttkamp wird im Vollausbau in Asphaltbauweise neu hergestellt. Die südlichen Nebenflächen sind aufgrund des schlechten Zustandes und den anzupassenden Höhen auch umzubauen.

Die Trassierung für die Straße Lüttkamp geht davon aus, das sich der nördliche Gehweg in einem guten Zustand befindet und deswegen einschließlich der Bordkante grundsätzlich bestehen bleiben kann. Die Fahrbahn wird im Vollausbau in einer Breite von ca. 6 m erneuert. Für Busse sind Begegnungsstellen von ca. 40 m Länge und 6 m Breite vorzusehen. In den Engstellen werden die 6 m auf 3,70 m Fahrbahn und 2,30 m Parkstreifen reduziert.

Auf der Strecke der Straße Lüttkamp kommt es heute regelmäßig zu Behinderungen des Busverkehrs infolge der Engstellen / Parksituation. Um diese Behinderungen zu vermindern, werden drei längere Ausweichstellen definiert, in denen sich zwei Busse / LKW begegnen können. Länge der Ausweichen mit ca. 35 m definiert die maximale Größe eines Fahrzeugpulses auf ca. 5-6 Pkw-Fahrzeuge. Die ca. 45-50 m langen Strecken zwischen den Ausweichstellen sind 1-streifig nutzbar. Die Engstellen begrenzen weiterhin die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs. Die Lage der Begegnungsstellen orientiert sich an den Überfahrten. Die zusätzlich erforderlichen Halteverbote werden durch asymmetrische Nasen verdeutlicht.

Eine überschlägige rechnerische Bemessung der langen 1-streifigen Engstellen unter der Annahme wechselnder Verkehrsnachfrage ergab eine maximale Leistungsfähigkeit, die ebenfalls in einer Größenordnung von ca. 350-450 Kfz / Stunde im Querschnitt und somit ca. 4.000 Kfz / Tag liegt. Dabei sind aber zeitlich wechselnde Verkehre nicht berücksichtigt. Auch die heute zum Teil für Großfahrzeuge zu kurzen Ausweichstrecken können rechnerisch nicht bemessen werden.

Die geplanten Breiten entsprechen weitestgehend dem Bestand.

Vergleich mit der RESTRA:

Nutzung	Vorh. Breite	Geplante Breite	Regelbreite	Begründung
Nördlicher Gehweg	ca. 1,90 m	ca. 1,90 m	2,65 m	Erhalt des Bestandes
Parkstreifen	Nicht markiert	2,30 m	2,10 m	Trassierung Fahrbahnbreite in Asphalt grundsätzlich b=6m, Reduzierung im Bereich Engstellen auf 3,7 m, damit sich nicht zwei Pkw, aber ein Radfahrer und ein entgegenkommenden Pkw noch begegnen können, Parkstandtiefe gewährt Abstand zum Bus, Rad
Fahrbahn	6,10 m	6,00 m	6,50 m (Bus / Bus)	Berücksichtigung Gehwegbreiten, in Abstimmung mit VHH, Begegnungsfall Bus-Bus abgestimmt
Fahrstreifen an Engstellen	3,50 m	3,70 m	3,50 m	Schwenkbereiche für Busse, Schleppkurven Überfahrten, Begegnung Pkw / Radfahrer
Südlicher Gehweg	1,70-2,00 m	1,8 bis 2,0 m	2,65 m	Umbau im Bestand – weiterer Flächenzugewinn nur zu Last von Privatflächen

Die in der RESTRA gewünschte Breite des Fahrstreifens von größer 3,80 m zum Überholen von Radfahrern wird aufgrund der parkenden Autos und dem Linienweg für den Bus anders bewertet. Der Radfahrer wird sich in einem gewissen seitlichen Abstand zu den parkenden Kfz fortbewegen, sodass die nachfolgenden Pkw hinter dem Radfahrer einreihen müssen.

Ein Überholen mit dem notwendigen Sicherheitsabstand von 1,5 m ist nicht möglich. Die Anzahl der Radfahrer ist nach Beobachtungen eher gering und ein Überholen ggf. in den Ausweichstrecken möglich.

Die neu herzustellen Parkstreifen im Lüttkamp vor Haus Nr. 45 und südwestlich der Einmündung Lüttkamp / Farnhornweg werden durch Tiefborde abgetrennt und in Betonwabenstein befestigt.

Die Gehwege werden mit Betonplatten befestigt.

Die Fahrbahn in Farnhornweg soll eine neue Decke bis an den signalisierten Knotenpunkt heran erhalten. Die Nebenflächen sind entsprechend den Planungsansätzen umzubauen.

### **Verkehrsberuhigende Maßnahmen**

Die Verkehrszählungen zeigen, dass mit den Umbaumaßnahmen 2009 die gewollte Drosselung des Verkehrs grundsätzlich eingetreten ist. Dies geht allerdings zu Lasten des Busverkehrs, der massiv behindert wird, und des Fußgängerverkehrs, der beim Ausweichen auf den Gehweg gefährdet wird.

Um die Situation zu entspannen, werden die o.g. längeren Ausweichen definiert. Die Einengungen erfolgen zukünftig meist einseitig, wodurch die Wartepflicht wechselt. Das behindernde Parken vor den heute schmalen Einengungen wird durch eindeutige Seitenwechsel in 2,30 m Tiefe ersetzt.

Die Geschwindigkeitsdämpfung durch die heutigen Engstellen ist infolge der geradlinigen Führung bei wenig Verkehr eher gering. Bei mehr Verkehr treten Lärmbelastigungen durch Hupen und abrupte Fahrmanöver auf.

Die geplanten Engstellen mit Ausweichen verzögern weiterhin den Verkehrsfluss. Eine zügige Durchfahrt wird durch den Gegenverkehr unterbunden. Zusätzlich bleiben die Drosselungen des Verkehrszuflusses an LSA Farnhornweg / Elbgaustraße erhalten.

Die Linienführung in der Kurve Bau-Km 1+380 / Nr. 50 wird geändert. Bereits heute fahren Fahrzeuge über die Busbucht um bessere Sicht auf die Engstelle zu haben. Die Busbucht entfällt, aber die Linienführung wird im Bereich der Überfahrt vor Lüttkamp Haus Nr.50 / 52 aufgeweitet. Damit kann diese Engstelle, die als einzige symmetrisch mit beiderseitiger Wartepflicht ausgebildet wird, besser eingesehen werden.

### **Gradiente und Höhenanpassungen**

Der Lüttkamp fällt von ca. 26,25 m NN am westlichen Ende auf ca. 22,75 m NN am Farnhornweg mit i.M ca. 0,7 %. Der Umbau erfolgt weitgehend im Bestand unter Berücksichtigung der Mindestneigungen.

### **Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**

Beide betroffenen LSA bleiben im Bestand erhalten. An beiden LSA bestehen Anforderungsschleifen im Umbaubereich. Diese werden im Zuge der Asphaltarbeiten 1:1 erneuert.

Als Tempo-30-Zone müssten alle Einmündungen mit Rechts-vor-Links geregelt sein. Da es nur nördliche Einmündungen gibt, wäre Richtung Elbgaustraße damit keine bremsende Wirkung zu erzielen. Zusätzlich sind die Einmündungen Jevenstedter Straße und Neuhöfer Weg im Zuge der verkehrsberuhigenden Umbauten schon als wartepflichtige Überfahrt ausgebildet. Nur die Einmündungen Sprützmoor und Lüttkamp / Farnhornweg sind als Rechts-vor-Links geregelt. Die abweichende Regelung der Jevenstedter Straße (Wartepflicht) bzw. Sprützmoor (Rechts-vor-Links) betrifft die gleichen Anwohner des nördlichen Quartiers und führt zu Verwirrung und bei erhöhtem Verkehrsaufkommen ggf. zum Verzicht auf die Vorfahrtsrechte. Der Busbetrieb möchte gerne eine Rechts-vor-Links-Regelung vermeiden, um die stehenden Fahrgäste nicht mit abrupten Bremsmanövern zu gefährden.

Nach Abstimmung mit PK und VHH wird nur noch Lüttkamp / Farnhornweg als Einmündung Rechts-vor-Links angebunden. Damit wird beim Einfahren eine Geschwindigkeitsdämpfung erzielt. Die Einmündung ist übersichtlich und die bisherige Regelung bleibt erhalten.

Die drei übrigen Einmündungen werden alle einheitlich mit Gehwegüberfahrten wartepflichtig an die Straße Lüttkamp angebunden. Damit werden weitere Behinderungen des Busverkehrs vermieden. Nur die Einmündung Sprützmoor erfährt damit eine Änderung.

Dort erfolgte die Geschwindigkeitsdämpfung des Lüttkamp bereits durch die Kurve und die Engstelle.

Im Bereich Lüttkamp / Farnhornweg wird die Fahrbahn entsprechend der westlich anschließenden Bushaltestelle nach Norden verschoben. Die vorhandene Mittelinsel im Farnhornweg wird deutlich vergrößert und ebenfalls nach Norden verschoben. Die heutige Ausbildung der Mittelinsel behindert das Linksabbiegen für LKW aus dem Lüttkamp (Nordarm) erheblich. Die neue Führung ist für Sattelzüge schleppkurvengetreu befahrbar. Durch die neue Linienführung entsteht Richtung Westen ein deutlicher Achsversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung.

Richtung Osten werden die heute vorhandenen überbreiten 3 Fahrstreifen vor der LSA angebunden. Die heutige Verkehrsbelastung im Lüttkamp beträgt nur ca. 40 % des Wertes vor dem verkehrsberuhigenden Umbau. Genaue Zahlen (Spitzenstunden) sind nicht bekannt.

Ob diese 3 streifige Führung bei dieser Verkehrsbelastung noch erforderlich ist, wäre bei späteren Umbauten des Knotenpunktes Farnhornweg / Elbgaustraße durch den LSBG zu prüfen. Vorerst erfolgt der Anschluss an den Bestand.

## **ÖPNV**

Die westliche Bushaltestelle im Lüttkamp unmittelbar östlich der LSA zum Parkhaus kann wegen der großen Bäume nicht mit ausreichenden Nebenflächen hergestellt werden. Eine Verschiebung der Fahrbahn zur Nordseite wäre nur zu Lasten der dort vorhandenen Grünanlage umsetzbar. Im Bereich Haus-Nr. 33 / Flurstück 2284 ist die Straßentrasse in der Ausdehnung aber begrenzt. Die Bushaltestelle wird deshalb um ca. 35 m weiter nach Osten verschoben. Dort sind Flächen vorhanden, die durch Aufhebung der historischen Straßentrasse der Eckhoffstraße (siehe Baustufenplan Lurup 1960) teilweise noch im Eigentum der FHH sind.

In Abstimmung mit der VHH erfolgt die Abwägung eines etwas längeren Fußwegs der Fahrgäste zugunsten einer regelkonformen Bauweise, die an dem neuen Standort umgesetzt werden kann.

Die Flächen werden heute von den Anliegern als private Grünflächen / Stellplatz genutzt. Unter Berücksichtigung einer Wartungszufahrt zu den Grünflächen, den Zufahrten der Anliegers und einer sinnvollen Grenzföhrung wird die Nebenfläche um bis zu ca. 3 m verbreitert. Der Bus hält am Fahrbahnrand und kann aus der Halteposition die anschließende Engstelle überblicken. Die Fahrbahn wird als Betonplatte mit Kasseler Bord hergestellt. Auf der breiteren Nebenfläche können der Fahrgastunterstand (FGU) und 2 bis 3 Fahrradbügel aufgestellt werden.

Die östliche Bushaltestelle an der Einmündung Lüttkamp / Farnhornweg wird etwa 10 m nach Nord-Westen verschoben. Damit kann die vorhandene Überfahrt zu Haus Nr. 54 so weit verschoben werden, dass diese außerhalb der Ausstiegsbereiche (Bustüren) liegt. Die Bushaltestelle ist zugleich Fahrbahn und wird weiter mit  $R= 17,50$  m trassiert.

Dieser Radius ermöglicht eine langsame Fahrt zur umgebauten anschließenden Engstelle. Der Kurvenbereich wird auf 6,50 m aufgeweitet um Begegnungen Pkw/Pkw zu ermöglichen. Busse müssen ggf. warten.

Diese Bushaltestelle wird nur von zwei Bussen / Woche als Haltestelle genutzt, deswegen wird die Fahrbahn in Regelbauweise bituminös hergestellt. Sie wird aber mit Kasseler Borden versehen eingefasst und mit taktilen Leitelementen ausgerüstet.

## **Fußgänger und Radverkehrsführung**

Die Gehwege werden ähnlich dem Bestand angepasst.

Im Lüttkamp (Nord) wird der heute ungeordnete Senkrechtparkstreifen auf der westlichen Seite neu geordnet. Eine Teilfläche dient zukünftig zur Abstellung von Wertstoffcontainern. Der vorhandene Überhangstreifen (ca. 1,15 m) wird zu einem 2,50 m breiten Gehweg verbreitert. Damit entsteht unter Berücksichtigung des Überhangs der Pkw (0,75 m) ein Gehweg von 1,75 m Breite. Der Gehweg längs zur Bebauung bildet mit den Gehwegen an der Fahrbahn ein Dreieck mit einer innenliegenden Grünfläche.

Zwischen Sprützmoor und Elbgaustraße gibt es auf der Südseite heute einen „anderen Radweg“ in einer Breite von ca. 1,3 m sowie einen Gehweg entlang der Grundstücke. Der „andere Radweg“ beginnt in der Überfahrt Lüttkamp Haus Nr. 45 und führt in Richtung Farnhornweg. In der Überfahrt zu Nr. 77 westlich der Mittelinsel besteht eine Aufleitung als benutzungspflichtiger Radweg (VZ 237) als Zulauf zur LSA Elbgaustraße. Ab dort ist der Radweg auf der Südseite gemäß damals gültigen Regeln in einer Breite von 1,50 m hergestellt.

Der Radweg wird zwischen Überfahrt Haus Nr. 45 und der Querungshilfe im westlichen Bereich Farnhornweg auf ca. 70 m Länge ersatzlos rückgebaut. In Tempo-30-Zonen sind keine Radwege baulich vorzusehen.

Die Aufleitung auf einen benutzungspflichtiger Radweg zur LSA muß spätestens im Bereich der Aufweitung zum Linksabbieger beginnen, sollte aber deutlich schlanker als im Bestand geführt werden. Deshalb wird die Aufleitung erst nach der Querungsstelle angeordnet und mit 20 Meter Radien ausgebildet. Da im Bereich der Querungshilfe (Insel) Mischverkehr entsteht, kann bei späteren Umbauten am Knoten Elbgaustraße der Radfahrer mit einem Radfahrstreifen verkehrlich aufgenommen werden. Die Aufleitung wird in einer Breite von 1,625 m hergestellt und geht dann in den 1,50 m breiten Bestandsradweg über.

In Fahrtrichtung Westen wird auf der Nordseite der benutzungspflichtige Radweg von 1,25 m Breite im Knotenpunkt auf ca. 25 m Länge auf 1,50 m Breite geführt. Dann wird der Radweg über einen Einfädelstreifen untergeordnet in den Kfz-Verkehr geleitet. Diese Situation soll nach aktuellen Regeln dahingehend optimiert werden, das der Versatz in der Ableitung zu Lasten des Kfz geht und der Radverkehr gerade fährt. Da zusätzlich der Nachlauf der LSA nördlich der Mittelinsel heute sehr großzügig angelegt ist, kann etwas Fahrbahnfläche rückgebaut und ein deutlicher Achsversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung angelegt werden. Es erfolgt kein Umbau innerhalb der LSA. Der Radverkehr Richtung Westen fährt wie heute im Bereich der Querungshilfe auf der Fahrbahn.

Im Bereich der baulich hergestellten Querungsmöglichkeiten in der Straße Lüttkamp sowie Farnhornweg sowie im Bereich der einmündenden Straßen werden die Querungen nach RESTRA mit taktilen Leitelementen ausgestattet. Dabei erhalten die Querung östlich Jevenstedter Straße als Zuwegung zur Bushaltestelle, die Engstelle östlich Sprützmoor und die Sprunginsel Farnhornweg Absenkungen mit einem Kantenvorstand zur Fahrbahn von 0cm bzw. 6 cm. An den 3 als Grundstückszufahrten angelegten nördlichen Zufahrten werden nur Richtungsfelder vorgesehen.

## **Ruhender Verkehr**

In der Straße Lüttkamp werden Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand in einer Breite von ca. 2,3 m eingerichtet und mit kleinen Nasen zu den angrenzenden Überfahrten oder den Flächen mit Begegnungsverkehr in der Längsrichtung getrennt.

Durch die Neuordnung der Ausweichen und Parkzonen ergeben sich ca. 17 Parkstände auf der Strecke der Straße Lüttkamp.

Zusätzlich entstehen 5 neue Plätze südwestlich der Einmündung Lüttkamp / Farnhornweg in den südlichen Nebenflächen der Straße Lüttkamp. Diese Parkstände sowie die neuen Parkstände in Höhe der Häuser Nr. 45 werden mit Wabensteinen befestigt und mit einem Tiefbord zur Fahrbahn hin baulich getrennt.

Im Bereich östlich der Einmündung zur Straße Sprützmoor entsteht ein Behindertenparkstand.

Auf der Südseite der Straße Lüttkamp, gegenüber Sprützmoor / vor den Reihenhäusern Nr. 45 a-c, wird der Gehweg an die Straßenbegrenzungslinie gemäß B-Plan Lurup 38 in Richtung Süden verschwenkt. Diese Fläche befindet sich bereits im Verwaltungsvermögen der FHH. Der Investor hatte zum Zeitpunkt der Bebauung geplant die Fläche teilweise zu erwerben, die Verhandlungen blieben jedoch ergebnislos. Derzeit werden die Fläche von den Anliegern privat genutzt.

In Höhe der Reihenhäuser werden drei Längsparkstände am Fahrbahnrand angeordnet und in Abhängigkeit der vorhandenen Leitungen 1 bis 2 Bäume gepflanzt. Der Parkstreifen verhindert im Bereich der Einmündung sowie der weiter östlich folgenden Engstelle das Parken.

Die östliche Zufahrt zu den Reihenhäusern wird gemäß den Unterlagen zur Baugenehmigung in einer Breite von ca. 3 m hergestellt.

Auch auf der Nordseite steht vor Flurstück 3046 / Sprützmoor Nr. 12 eine breite Nebenfläche zur Verfügung. Dort können wird ein Behinderten-, sowie ein Regelparkstand angelegt. Diese Parkstände sichern als Nebeneffekt das Halteverbot zwischen Einmündung und Engstelle.

Der Senkrechtparkstreifen im Lüttkamp (nord) wird regelkonform erneuert und hat dann mit 4,35 m (statt bisher 5,75 m) weiterhin eine ausreichende Tiefe für Pkw. Das heute zum Teil vorhandene Parken von Lieferwagen ist nicht mehr möglich. Die Bordsteinverläufe seitlich des Parkstreifens werden nicht mehr schräg, sondern senkrecht zur Fahrbahn angelegt.

### **Grün und Baumpflanzungen**

Im Lüttkamp an der westlichen Planungsgrenze befindet sich in Höhe der vorhandenen Bushaltestelle auf der Südseite eine Grünfläche mit großen Bäumen  $\varnothing >50$  cm. Auf der Strecke der Straße Lüttkamp stehen einige größere Bäume in den privaten Vorgärten und ragen in den Straßenraum.

Östlich der Nienhöfer Straße befindet sich auf der Nordseite vom Lüttkamp ein kleinerer Baum in der 2012 neu hergestellten Fahrbahnverengung.

Westlich der Einmündung Lüttkamp (Nord) / Farnhornweg stehen ca. 8 größere Bäume in den nördliche und südlichen Nebenflächen.

Im Farnhornweg stehen 2 kleinere Bäume in den südlichen Nebenflächen.

Die vorhandenen Bäume bleiben weitgehend erhalten. An der Einmündung Nennhöfener Weg entfällt ein kleiner Baum (Ahorn  $\varnothing$  13 cm) zugunsten der Busausweiche. Am Sprützmoor wird ein junger Baum um ca. 2 m versetzt, um eine durchgehende gerade Wegebeziehung zu erzeugen. Ein weiterer kleiner Baum (Ahorn  $\varnothing$  7cm) wird an der umzubauenden Radaufleitung westlich Elbgaustraße versetzt.

Vorbehaltlich der Abstimmung mit den Leitungsträgern können ca. 6-8 Bäume neu gepflanzt werden.

### **Öffentliche Beleuchtung (ÖB)**

Die vorhandene Masten der öffentlichen Beleuchtung können weitestgehend erhalten bleiben, drei Masten müssen umgesetzt werden. Hamburg Verkehrsanlagen wird gebeten zu prüfen, ob die Ausleuchtung noch den aktuellen Anforderungen entspricht und ob Maste zu erneuern, bzw. zu ergänzen sind.

### **Straßenentwässerung**

Die Entwässerung in der Straße Lüttkamp und Farnhornweg erfolgt wie bisher über Straßenabläufe (Trummen) in das vorhandene Regenwassersiel der HSE. Bei einer Belastung von ca.  $\leq 4.000$  Kfz/Tag sind keine zusätzlichen Reinigungsanlagen erforderlich. Die Straßenabläufe (Trummen) werden werden im Zuge der Grundinstandsetzung erneuert und ggf. in neuer Lage hergestellt. Die Schachtabdeckungen der Sielschächte werden erneuert.

## **Ausstattung / Möblierung / Sondernutzungen / Leitungen**

Die im Bereich der östlichen Bushaltstelle stehende elektronische Geschwindigkeitsanzeige wird gemäß der neuen Bogenführung umgesetzt. Die westliche Bushaltstelle erhält den versetzten FGU des alten Standortes.

Die Wertstoffcontainer im Einmündungsbereich Lüttkamp (Nordarm) werden neu geordnet. Die Fläche wird heute durch eine Bordkante unterbrochen und zukünftig einheitlich eben befestigt. Hinter den Containern verbleibt ein komfortabler Gehweg. Die vorhandene ÖB muss in Abstimmung mit dem Containerbetreiber versetzt werden.

Der Umbau erfolgt weitgehend im Bestand. Die neue Bordführung im Bereich vorhandener Schächte wurde angepasst. Ggf. sind Anpassungen an Einbauten erforderlich. Der übrige Leitungsbau wird im weiteren Verfahren abgestimmt.

### **Weitere Sperrmaßnahmen**

Es wurde auf Anregung der Anlieger geprüft, ob eine Sperrung des Lüttkamps für LKW rechtlich umsetzbar ist. Nach Prüfung durch die Polizei kann eine Sperrung ohne bauliche Gründe (z.B. Brücken, Straßenschäden oder Umleitungen) nicht angeordnet werden. Ähnliche Anordnungen im Raum Osdorf wurden bereits aufgehoben.

Neben der o.g. Änderung der Wegweisung erfolgen keine weiteren Maßnahmen.

### **Kampfmittel**

Eine Anfrage beim Kampfmittelräumdienst wird im Rahmen der 1. Verschickung gestellt.

### **Umweltbelange**

Der Umbau betrifft drei vorhandene kleinere Bäume, welche versetzt werden können oder entfernt werden müssen. Es werden ca. 6 bis 8 neue Bäume gepflanzt.

Die befestigte Fläche ändert sich nur geringfügig.

Die Straßenbaumaßnahme stellt keinen baulichen Eingriff im Sinne §1 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV dar. Die Lärmkartierung für Hamburger Straßen zeigt für den Abschnitt der Straße Lüttkamp 65 dB(A) bis 70 dB(A).

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

## **4 Planungsrechtliche Grundlagen**

### **Bebauungspläne**

Im Planungsgebiet gelten folgende B-Pläne :

Name	Bereich	Stand
B-Plan Lurup 58	Neubau Einkaufszentrum	2001
B-Plan Lurup 63	Neubau Ostseite Luruper Hauptstraße	2014
B-Plan Lurup 47	Nordseite westlich Sprützmoor	1982
B-Plan Lurup 41	Nordseite östlich Sprützmoor	1972
B-Plan Lurup 38	Südseite östlich Haus Nr. 23	1972
B-Plan Lurup 65	Südseite Farnhornweg	1965
Baustufenplan Lurup	Östlich Lüttkamp (nord)	1955
B-Plan Lurup 42	Nordseite Farnhornweg	1973

Die B-Pläne überlagern sich abschnittsweise, sodass jeweils die neueren Pläne ältere überdecken. Die Überplanung erfolgt als Verschickung nach Hamburger Wegegesetz. Eine Planfeststellung ist nicht vorgesehen.

## Träger öffentlicher Belange / Bezirkliche Gremien / Bürgerbeteiligung

Im Rahmen des Planungsprozesses werden durch Erst- und Schlussverschickung alle erforderlichen Dienststellen, Personen und Institutionen am Abstimmungsverfahren beteiligt.

Im Zuge der Aufstellung der Planungsunterlage zur 1. Verschickung erfolgten bereits Abstimmungen mit der Polizei und der VHH.

Im Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung wurde am 19. November 2018 die Grundlagen der Planung erläutert.

Die Anlieger wurden zu einer Bürgerbeteiligung am 10.12.2018 eingeladen und ein Vorentwurf der jetzt verschickten Verkehrsplanung vorgestellt. Dabei wurden verschiedene Anregungen eingebracht, die zur weiteren Bearbeitung abgewogen wurden. Der Abwägungsvermerk liegt als Anlage bei.

## 5 Umsetzung der Planung

### Grunderwerb

Die Maßnahme erfolgt ohne Grunderwerb von Dritten.

Auf die Umsetzung eines möglichen Grunderwerbs nach den gültigen, zum Teil recht alten B-Plänen wird verzichtet.

Die Erweiterung der westlichen Bushaltestelle erfolgt auf Flächen der FHH. Dazu ist ein Verkauf / eine Umwidmung zwischen Straßenfläche, allgemeinem Grundvermögen und Grünfläche durchzuführen.

Durch die Umnutzung dieser Flächen sind zwei südliche Anlieger betroffen, die heute teilweise FHH-Flächen nutzen und diese Flächen räumen müssen. Zwischen den Grundstücken dieser Anlieger entstehen zwei dreieckige Zwickel-/ Restflächen auf FHH-Grund, deren weitere Zuordnung noch geprüft wird.

### Kosten und Finanzierung

Bei einer überschläglichen Kostenschätzung wurden die Kosten für die Straßenbaumaßnahme auf ca. 1,1 Mio. Euro brutto geschätzt.

Die Finanzierung der Maßnahme ist aus der bezirklichen Rahmenezuweisung vorgesehen.

### Entwurfs- und Baudienststelle


Bedarfsträger für die Straßenbaumaßnahme ist die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona.

Die Planung und Bauausführung der nachfolgend beschriebenen Leistungen erfolgt durch das Bezirksamt Altona, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt, Fachamt Management des öffentlichen Raumes.

Für die ingenieurmäßige Bearbeitung der Planung ist das Ingenieurbüro wfw nord consult GmbH vom Bezirksamt beauftragt worden.

### Voraussichtlicher Baubeginn

Es ist geplant, mit den eventuell erforderlichen Leitungsarbeiten voraussichtlich im Herbst 2019 zu beginnen. Der Straßenbau erfolgt im Anschluss

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
	-	Verfasst	01.03.2019	gez. v. [REDACTED]
Projektleitung/ Sachbearbeitung	MR	Bearbeitet	01.03.2019	gez. Tröbst

## Anlage zur 1. Verschickung

### Instandsetzung Lüttkamp / Ergebnisse der Bürgerbeteiligung vom 28. November 2018 / Abwägung der Anregungen der Bürger

Nr.	Stellungnahme	Abwägung
1.	<p>Beschränkung des LKW-Verkehrs</p> <p>Es wird eine zu hohe Anzahl von LKW im Lüttkamp bemängelt. Zur Beschränkung wird eine Beschilderung mit z.B. 7,5 t Begrenzung, Anlieger und HVV frei, vorgeschlagen.</p>	<p>Die rechtliche Wirksamkeit einer solchen Beschränkung ist grundsätzlich nur mit einem konkreten Bezug z.B. bei Straßen-/ Brückenschäden für eine beschränkte Zeit durchsetzbar. Bei der Straße Lüttkamp kann ein solches Verbot nicht angeordnet werden.</p> <p>Die vorgesehenen baulichen Maßnahmen, wie z.B. die Engstellen und die einstreifige Verkehrsführung sind ein besseres Mittel zu Verkehrsbeeinflussung und lassen keinen regelmäßigen LKW-Verkehr zu.</p>
2.	<p>Die Größe der Tempo-30-Schilder von Osten ist zu gering.</p>	<p>Die Größen der Verkehrsschilder können nicht frei gewählt werden, dies ist in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung geregelt. Am westlichen Ausbauende der Straße Lüttkamp ist die Aufstellung eines größeren Schildes daher nicht möglich. Die Schilder am östlichen Ausbauende im Farnhornweg im Übergang zum Lüttkamp sind wegen des Übergangs vom vierstreifigen Farnhornweg (östlich Elbgaustraße) und der erforderlichen Fernsicht größer.</p> <p>Der Standort und die Sicht auf die westlichen Schilder wird im Rahmen der Baumaßnahme noch einmal überprüft, die kleinere Regelgröße wird jedoch beibehalten.</p>
3.	<p>Aufhebung der Buslinie im Lüttkamp.</p> <p>Eingegangener Vorschlag:</p> <p>Ersatzweise soll der Bus von der Elbgaustraße rechts, über Luruper Hauptstraße, Wendefahrt über Jan Külper-Weg, zurück über Luruper Hauptstraße, rechts zum Rugenbarg fahren.</p> <p>Gegenrichtung sinngemäß.</p>	<p>Dieser Vorschlag kann gem. folgender Stellungnahme der VHH <u>nicht</u> berücksichtigt werden.</p> <p><i>Die Buslinie 186 erreicht über den Lüttkamp die Haltestelle Eckhoffplatz am örtlichen Einkaufszentrum und der örtlichen Grundschule. Nach den aktuellen Zahlen nutzen täglich rund 740 Fahrgäste die Haltestelle zum Einsteigen und rund 760 Fahrgäste die Haltestelle zum Aussteigen. Von daher ist die Bedienung der Haltestelle Eckhoffplatz unverzichtbar. Wenn ich den Vorschlag richtig interpretiere, dann soll die Linie 186 einen Umweg über die Kreuzung Elbgaustraße / Luruper Hauptstraße fahren und den Eckhoffplatz mit einer Stichfahrt bedienen. Ohne die Befahrbarkeit der Straßen Jan-Kuelper-Weg und Eckhoffplatz geprüft zu haben, ergibt sich aus dem mehr als doppelt so langen Fahrweg ein Fahrzeitmehrbedarf, der zu erheblichen Mehrkosten führt. Hinzu kommt, dass rund 1.600 durchfahrenden Fahrgäste pro Tag eine längere Fahrt zugemutet würde, ohne dass es einen Mehrwert dafür gäbe. Die damit verbundene Verschlechterung der Attraktivität des ÖPNV kann nicht im Sinne der umweltpolitischen Vorgaben sein.</i></p> <p><i>Aus den genannten Gründen müssen wir den Vorschlag ablehnen.</i></p>



## Anlage zur 1. Verschickung

### Instandsetzung Lüttkamp / Ergebnisse der Bürgerbeteiligung vom 28. November 2018 / Abwägung der Anregungen der Bürger

Nr.	Stellungnahme	Abwägung
4.	<p>Umbau aller nördlichen Einmündungen auf Rechts-vor Links, statt wie vorgesehen wartepflichtig als Überfahrt aus Richtung Sprützmoor.</p>	<p>Die Einmündung der Straße Sprützmoor soll als untergeordnete Einmündung ausgebildet werden. Damit ist es möglich, in diesem Bereich eine Warteposition für zwei sich begegnende Busse zu schaffen. Wäre die Straße Sprützmoor weiterhin „Rechts vor Links“ könnten sich die Kfz gegenseitig behindern (Stichwort: Schleppkurve des Kfz aus Spritzmoor in Richtung Farnhornweg bei gleichzeitigem Kfz im Lüttkamp mit Fahrtrichtung Farnhornweg) und es würde zu regelmäßigem Verzicht der Vorfahrt kommen müssen. Um dieser unklaren Situation vorzubeugen, ist die Straße Sprützmoor untergeordnet anzubinden.</p> <p>In der Straße Lüttkamp in Fahrtrichtung West&gt;Ost gibt es keine Einmündungen. Es wird durch bauliche Maßnahmen verhindert, dass die Straße Lüttkamp zügig befahren werden kann. Dieses gilt auch für die Fahrtrichtung Ost&gt;West.</p> <p>An der Einmündung Lüttkamp (Nord) / Farnhornweg sind die Sichtverhältnisse sehr gut und die Fahrbahn ausreichend breit, so dass dort als Hinweis auf die „Tempo-30-Zone“ die „Rechts-vor-Links-Regel“ erhalten bleibt.</p>
5.	<p>Anordnung der Bushaltestelle Fahrtrichtung Osten (Farnhornweg) auf der Südseite der Straße Lüttkamp unmittelbar nach der Luruper Hauptstraße in Höhe des Einkaufszentrums.</p>	<p>Eine Bushaltestelle unmittelbar hinter der Signalanlage Luruper Hauptstraße (in Höhe des Einkaufszentrums) könnte nur als Bucht ausgeführt werden, weil ein Buskap (Halten am Fahrbahnrand) das Räumen des Knotenpunktes blockieren würde. Jedoch ist die Herstellung einer Bushaltestelle in Form einer Busbucht in dem oben genannten Bereich aufgrund der heute vorhandenen Ausbildung der Nebenflächen mit einer Nebenfahrbahn, einer Tiefgaragenzufahrt, einem großen Baum und einer Tordurchfahrt nicht möglich. Die heute vorhandene bauliche Situation ist aus städtebaulichen Gründen zum Bebauungsplan der südlich angrenzenden Bebauung entstanden und berücksichtigt die angrenzende Nutzung. Ein Umbau der Nebenfahrbahn würde die Nutzung der Tordurchfahrt behindern und den Wegfall wahrscheinlich aller 12 Parkstände und der vier neu gepflanzten Bäume bedeuten. Es entstünden erhebliche Kosten. Der Bus müsste zwischen den beiden Signalanlagen in den signalgeregelten, einbiegenden Verkehr ausfahren.</p> <p>In Abstimmung mit der Polizei wird der Verlegung der Bushaltestelle in Höhe des Einkaufszentrums aus den oben genannten Gründen nicht zugestimmt.</p> <p>Der vorgesehene neue Standort an einer Grünzone mit abgerückter Einzelbebauung wird als die sinnvollste Lösung unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte erachtet.</p>
6.	<p>Aufpflasterung im Bereich der Fahrbahn der Straße</p>	<p>Aufpflasterungen mit einem Höhenunterschied werden in Hamburg i.d.R. im Neubau an regelmäßig befahrenen Straßen nicht mehr vorgesehen. Solche Maßnahmen können zu Erschütterungen in den</p>

## Anlage zur 1. Verschickung

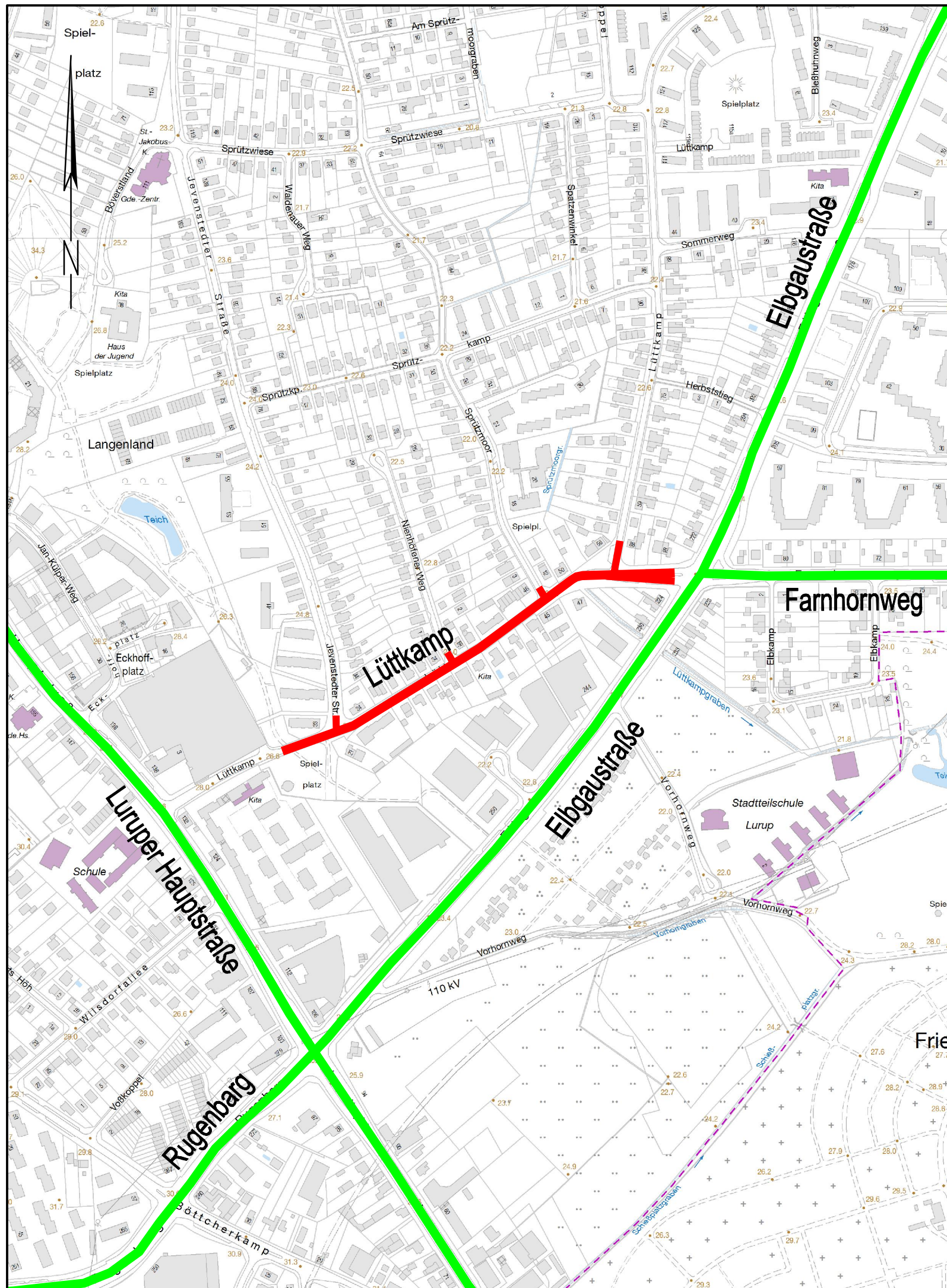
### Instandsetzung Lüttkamp / Ergebnisse der Bürgerbeteiligung vom 28. November 2018 / Abwägung der Anregungen der Bürger

Nr.	Stellungnahme	Abwägung
	Lüttkamp z.B. in Höhe der Engstellen.	<p>angrenzenden Häusern führen, erzeugen zusätzlichen Lärm beim Abbremsen und Anfahren von größeren Kfz (z.B. Bus, Lkw), gefährden Patienten in Rettungswagen und verschlechtern den Fahrkomfort für (stehende) Busfahrgäste.</p> <p>Eine Aufpflasterung in der Straße Lüttkamp ist zu vermeiden.</p>
7.	Lichtsignalanlage (LSA) an der Ausfahrt Kaufland. Missachtung von Signalen und zu lange Wartezeiten.	<p>Für die Signalanlage bei Kaufland sind nach Angabe der Polizei keine auffälligen Unfälle bekannt.</p> <p>Die Sicht auf die Signale ist aus der Rampe durch das darüber liegende Gebäude etwas beeinträchtigt, was aber zu keinen bekannten Unfällen durch Missachtung von Signalen geführt hat.</p> <p>Die Schaltung der Anlage ist mit der Anlage Luruper Hauptstraße koordiniert, somit ergibt sich mit 90 Sekunden die gleiche Umlaufzeit wie die Hauptanlage mit entsprechenden langen Freigabe- und Wartezeiten an allen Signalen. Zusätzlich bestehen für die Aus- und Einfahrt Parkhaus verkehrsabhängige Sondersignale für die Abbieger. Die östliche Fußgängerfurt ist somit keine unabhängige Fußgängersignalanlage, sondern Teil eines größeren Systems.</p> <p>Die Verkehrsbelastung der Parkhauszufahrt weist starke Schwankungen auf, wodurch zeitweise auch Signalphasen ohne nennenswerten Kfz-Verkehr auftreten, die mit den vorgeschriebenen Mindestgrünzeiten des Kfz Verkehrs für Fußgänger nicht nachvollziehbare Wartezeiten erzeugen.</p> <p>Eine weitere Optimierung der Anlage (kürzere Umlauf-/Wartezeiten) kann erst nach Stabilisierung der Verkehrsströme nach den aktuellen / geplanten Umbauten an der Luruper Hauptstraße und im Lüttkamp erfolgen. Das Bezirksamt wird sich dann mit der zuständigen Abteilung des LSBG abstimmen, um zu prüfen, ob die Anlage bei Kaufland zur Reduktion der Fußgängerwartezeiten ggf. auch nur zeitweise mit kürzerer (z.B. halber) Umlaufzeit oder auch ohne Koordinierung mit der Hauptanlage betrieben werden kann.</p> <p>Dabei ist jeweils die Abwicklung des Busverkehrs zu beachten.</p> <p>Dazu sind ggf. weitere Untersuchungen außerhalb der Grundinstandsetzung Lüttkamp erforderlich.</p>
8.	Leerfahrten der VHH vermeiden.	<p>In Folge der Bauarbeiten am Knotenpunkt Luruper Hauptstraße erfolgen derzeit einige (4-6 / Tag) Leerfahrten durch den Lüttkamp. Da das Befahren des Lüttkamp für Busse im Regelbetrieb wenig komfortabel ist, werden die Leerfahrten nach Abschluss der Bauarbeiten nach Angabe der VHH wieder entfallen.</p>

## Anlage zur 1. Verschickung

### Instandsetzung Lüttkamp / Ergebnisse der Bürgerbeteiligung vom 28. November 2018 / Abwägung der Anregungen der Bürger

Nr.	Stellungnahme	Abwägung
9.	2-Streifiges Geradeausfahren vom Farnhornweg (Ost). Es wurden nach Angabe der Bürger Fahrzeuge beobachtet, die aus dem rechten Linksabbieger geradeaus fahren.	Die Polizei hat keine Erkenntnisse zu diesem Problem. Grundsätzlich ist ein / dieses Fehlverhalten von Einzelnen nicht zu vermeiden. Der Knotenpunkt liegt außerhalb der Maßnahme. Da dort mittelfristig ein Umbau des LSBG zur regelkonformen Radverkehrsführung erfolgen muss, soll das Problem dann zu gegebenen Zeitpunkt berücksichtigt werden.
10.	Öffentliche Wegweisung zum Parkhaus Lurup-Center in der Elbgaustraße nördlich Farnhornweg entfernen / ändern.	Es sind 3 Wegweiser ist vorhanden. Die Verkehrsdirektion wurde gebeten die Wegweisung auf die Führung über Elbgaustraße / Luruper Hauptstraße zu ändern.  <i>Die Änderung der 3 Wegweiser wurde am 11.01.2019 durch die Verkehrsdirektion angeordnet und wird umgesetzt.</i>
11.	Private Werbung zum Kaufland rechts in der Elbgaustraße nördlich Farnhornweg entfernen.	Das Schild ist auf Privatgrund vorhanden. Das Bezirksamt Altona wird die Entfernung des Schildes veranlassen.
12.	Zusätzliche Engstelle in der Fahrbahn der Straße Lüttkamp vor Haus Nr. 45 (Südseite) im Bereich gegenüber der Einmündung der Straße Sprützmoor.	Der Standort einer zusätzlichen Engstelle wurde auf der Grundlage von Schleppkurven von Pkw und eines Müllfahrzeuges geprüft. Das Müllfahrzeug (Lkw) benötigt für die Ausfahrt von der Straße Sprützmoor in beide Richtungen den heutigen Fahrbahnquerschnitt von ca. 6 m. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes und der vorhandenen Überfahrten zu den angrenzenden Grundstücken, ist dort die Herstellung einer weiteren Engstelle nicht möglich.
13.	Neue Einfahrt östlich Haus Nr. 26, Lüttkamp	Der Neubau Haus Nr. 26 hat zwischenzeitlich eine Überfahrt östlich des Gebäudes erhalten. Diese Überfahrt wurde in die Pläne übernommen.



## Legende

- Baumaßnahme
- Hauptverkehrsstraße



Banksstraße 4  
20097 Hamburg  
Tel: +49 (0)40 696 507-0  
Fax: +49 (0)40 696 507-41  
info@wfwnc.de  
www.wfwnc.de

Projektnummer:  
**2018030**

Maßstab:  
**1:5000**

Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320HH)  
Die Höhen sind in m über NHN angegeben

Verfasst:

Sachbearbeiter:  
[Redacted]

Gezeichnet:  
[Redacted]

Stand:  
**14. September 2018**

Projekt:  
**Lüttkamp**  
**Übersichtsplan**

Projektnummer / Referenzdateien:  
H:\wfw\18\18030\CAD-Planung\wfw-18030-UE.dwg

Plotdatei:  
h:\wfw\18\18030\Plots\VL\wfw-18030-UE LK-VL.pdf

Datengrundlage: Datenlizenz Deutschland; http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0; Karte veröffentlicht durch die Freie und Hansestadt Hamburg; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung - http://suche.transparenz.hamburg.de  
Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS® Freie und Hansestadt Hamburg; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung www.geoinfo.hamburg.de  
LGV Sx-201xxxxxx xx/xx; LGV Sx-201xxxxxx xx/xx

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger:  
**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Bezirksamt Altona  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Fachbereich Tiefbau



Realisierungsträger:  
**Freie und Hansestadt Hamburg**  
Bezirksamt Altona  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Fachbereich Tiefbau



Baumaßnahme:  
**Grundinstandsetzung von Straßen**

Datum: .....  
**Bearbeitet:**  
.....  
Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter

Teilbaumaßnahme:  
**Lüttkamp  
zwischen der Luruper Hauptstraße und  
Farnhornweg**

Datum: .....  
**Fachtechnisch geprüft:**  
.....  
Unterschrift, Abschnittsleiter

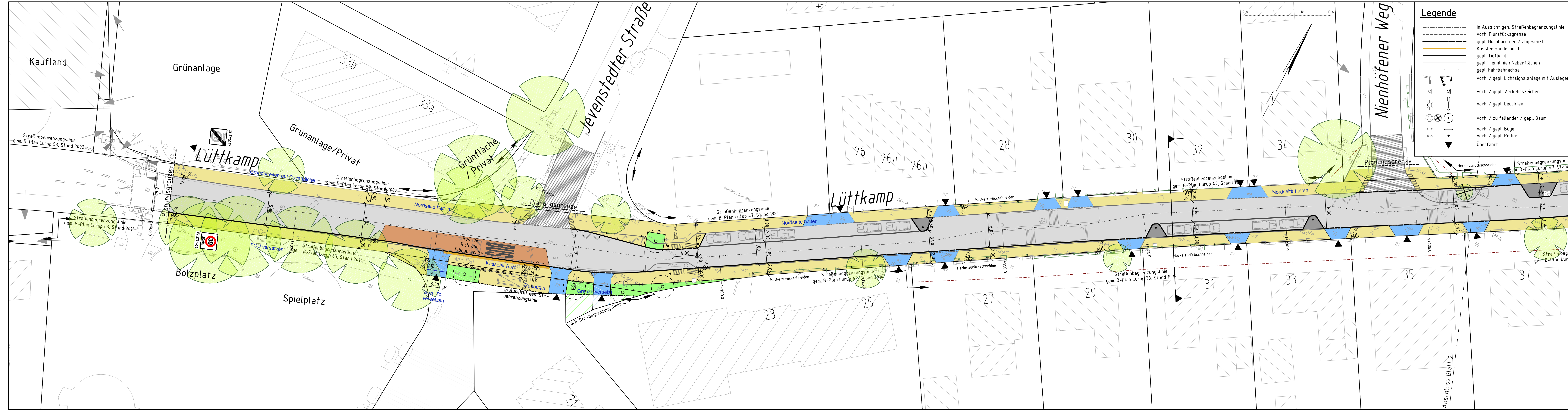
Planinhalt:  
**Übersichtsplan**

Datum: .....  
**Aufgestellt:**  
.....  
Unterschrift, Abteilungsleiter

Zeichnungs-Nr.:  
Maßstab:  
**1:5000**

Datum: .....  
**Geprüft:**  
.....  
Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: .....  
**Freigegeben:**  
.....  
Unterschrift, Fachamtsleiter



**Legende**

- in Aussicht gen. Straßenbegrenzungslinie
- vorh. Flurstücksgrenze
- gepl. Hochbord neu / abgesenkt
- Kasler Sonderbord
- gepl. Tiefbord
- gepl. Trennlinien Nebenflächen
- gepl. Fahrbahnachse
- vorh. / gepl. Lichtsignalanlage mit Auslegermast
- vorh. / gepl. Verkehrszeichen
- vorh. / gepl. Leuchten
- vorh. / zu fällender / gepl. Baum
- vorh. / gepl. Bügel
- vorh. / gepl. Polter
- Überfahrt

**NORD wfw CONSULT**  
INGENIEURGESELLSCHAFT mbH

Banksstraße 4  
20097 Hamburg  
Tel: +49 (0)40 696 507-0  
Fax: +49 (0)40 696 507-41  
info@wfwnc.de  
www.wfwnc.de

Projekt: **Lüttkamp**

Verkehrstechnischer Lageplan

Projektnummer / Referenzdaten:  
H:\wfw\1818030\CAD-Planung\wfw-18030-320-P.dwg  
Plotdatei:  
h:\wfw\1818030\Plots\VL\wfw-18030-320 LK-VL-01.pdf

Datengrundlage: Daten sind aus dem Internet entnommen. Die Höhen sind in m über NN angegeben.

Projektnummer: **2018030**  
Maßstab: **1:250**  
Lagebezug: ETRS89 Abbildung GK (LS320PH)  
Die Höhen sind in m über NN angegeben.  
Verfasst:  
Sachbearbeiter:  
Gezeichnet:  
Stand: **25. Februar 2019**

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

**Bedarfsräger: Freie und Hansestadt Hamburg**

Bezirksamt Altona  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Fachbereich Tiefbau

**Realisierungsträger: Freie und Hansestadt Hamburg**

Bezirksamt Altona  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Fachbereich Tiefbau

**Baumaßnahme: Grundinstandsetzung von Straßen**

**Teilbaumaßnahme: Lüttkamp zwischen der Luruper Hauptstraße und Farnhornweg**

Planinhalt: **Verkehrstechnischer Lageplan Blatt 1 von 2**

Zeichnungs-Nr.:      Maßstab: **1:250**

Datum:      **Geprüft:**      **Freigegeben:**

Datum:      **Bearbeitet:**      **Fachtechnisch geprüft:**      **Aufgestellt:**

Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter  
Unterschrift, Abschnittsleiter  
Unterschrift, Abteilungsleiter  
Unterschrift, Fachamtsleiter



- Legende**
- in Aussicht gen. Straßenbegrenzungslinie
  - vorh. Flurstücksgrenze
  - gepl. Hochbord neu / abgesenkt
  - Kasster Sonderbord
  - gepl. Tiefbord
  - gepl. Trennlinien Nebenflächen
  - gepl. Fahrbahnachse
  - vorh. / gepl. Lichtsignalanlage mit Auslegermast
  - vorh. / gepl. Verkehrszeichen
  - vorh. / gepl. Leuchten
  - vorh. / zu fällender / gepl. Baum
  - vorh. / gepl. Bügel
  - vorh. / gepl. Poller
  - Überfahrt

**NORD CONSULT**  
INGENIEURGESELLSCHAFT mbH

Banksstraße 4  
20097 Hamburg  
Tel: +49 (0)40 696 507-0  
Fax: +49 (0)40 696 507-41  
info@wfwnc.de  
www.wfwnc.de

Projekt: **Lüttkamp**

Verkehrstechnischer Lageplan

Projekt-Nr.: 2018030	Maßstab: 1:250
Verfasst: 25. Februar 2019	Gezeichnet: _____
Stand: _____	Geprüft: _____
Projekt-Nr. / Referenzzeichen: H:\wfw\1818030\CAD-Planung\wfw-18030-320-P.dwg Plosser: H:\wfw\1818030\Plots\VLwfw-18030-320 LK-VL-02.pdf D:\wfw\1818030\Plots\VLwfw-18030-320 LK-VL-02.pdf	

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
Bezirksamt Altona  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
Bezirksamt Altona  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: <b>Grundinstandsetzung von Straßen</b>	Datum: _____ Bearbeitet: _____
Teilbaumaßnahme: <b>Lüttkamp zwischen der Luruper Hauptstraße und Farnhornweg</b>	Datum: _____ Fachtechnisch geprüft: _____
Planinhalt: <b>Verkehrstechnischer Lageplan Blatt 2 von 2</b>	Datum: _____ Aufgestellt: _____
Zeichnungs-Nr.: _____ Maßstab: 1:250	Datum: _____ Geprüft: _____
Datum: _____ Geprüft: _____	Datum: _____ Freigegeben: _____
Unterschrift: Technische Aufsicht	Unterschrift: Fachamtsleiter

## Legende

———— Querschnitt im Bestand  
 ———— geplanter Querschnitt

**wfw NORD CONSULT**  
 INGENIEURGESELLSCHAFT mbH

Banksstraße 4  
 20097 Hamburg  
 Tel: +49 (0)40 696 507-0  
 Fax: +49 (0)40 696 507-41  
 info@wfwnc.de  
 www.wfwnc.de

Projektnummer:  
**2018030**

Maßstab:  
**1:50**

Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320+H)  
 Die Höhen sind in m über NN angegeben

Projekt:  
**Lüttkamp**

Querschnitt I-I

Verfasst:  
 Sachbearbeiter:  
 Gezeichnet:  
 Stand:

**23. Januar 2019**

Projektnummer / Referenzdateien:  
 H:\wfw\18\18030\CAD-Planung\wfw-18030-SF.dwg  
 Plotdatei:  
 h:\wfw\18\18030\Plots\VLwfw-18030-SF-LK-SNQ-I.pdf

Datengrundlage: Datenlizenz Deutschland: <http://www.govdata.de/d-de/by-2-0>; Karte veröffentlicht durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung - <http://suche.transparenz.hamburg.de>  
 Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem ALKIS® Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung [www.geobis.hamburg.de](http://www.geobis.hamburg.de)  
 LID: 30-201-xxxxxx-xxxx LID: 30-201-xxxx-xxxx

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger:  
**Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger:  
**Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme:  
**Grundinstandsetzung von Straßen**

Datum: .....  
 Bearbeitet:  
 Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter

Teilbaumaßnahme:  
**Lüttkamp zwischen der Luruper Hauptstraße und Farnhornweg**

Datum: .....  
 Fachtechnisch geprüft:  
 Unterschrift, Abschnittsleiter

Planinhalt:  
**Querschnitt I-I**

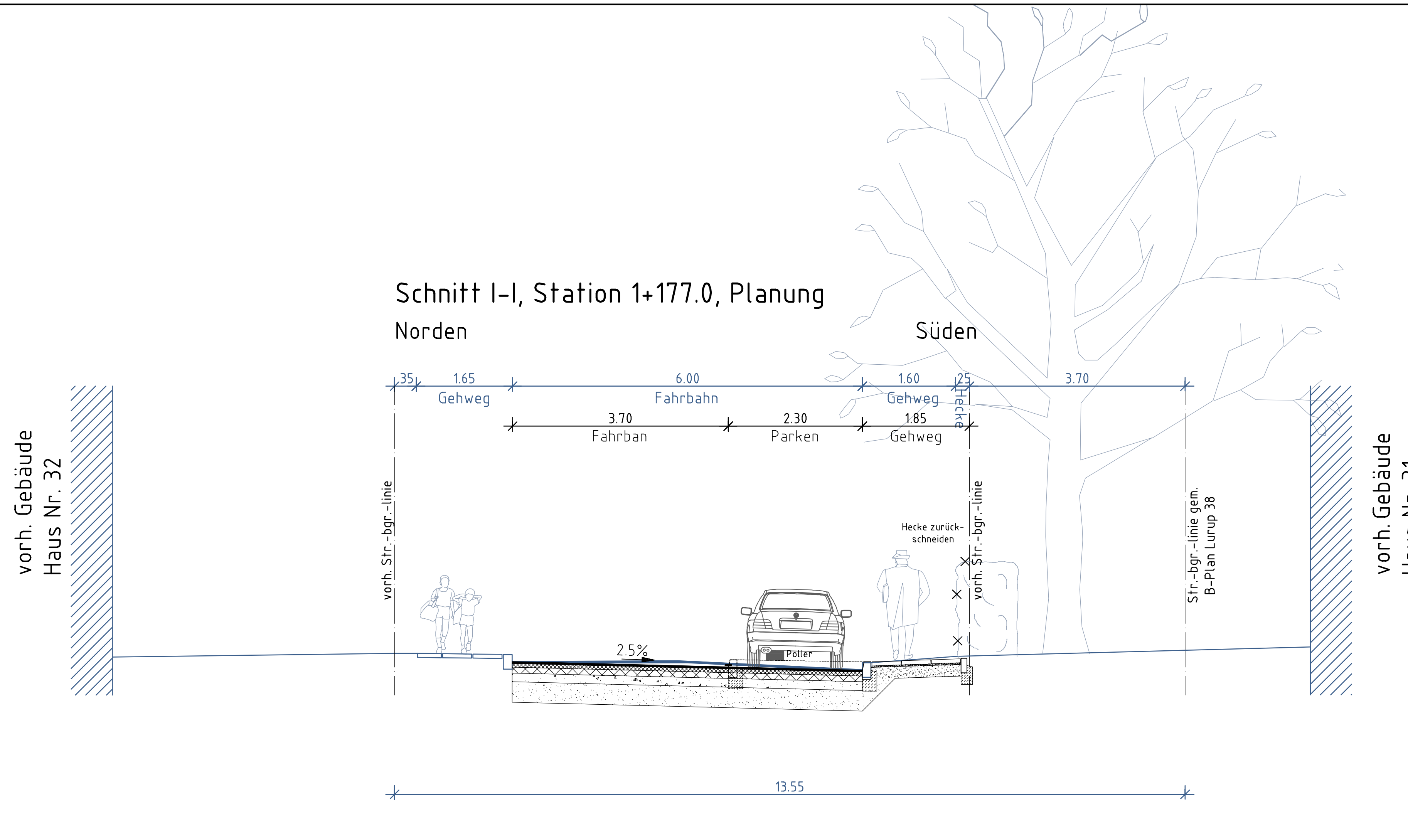
Datum: .....  
 Aufgestellt:  
 Unterschrift, Abteilungsleiter

Zeichnungs-Nr.: ..... Maßstab: **1:50**

Datum: .....  
 Geprüft:  
 Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: .....  
 Freigegeben:  
 Unterschrift, Fachamtsleiter

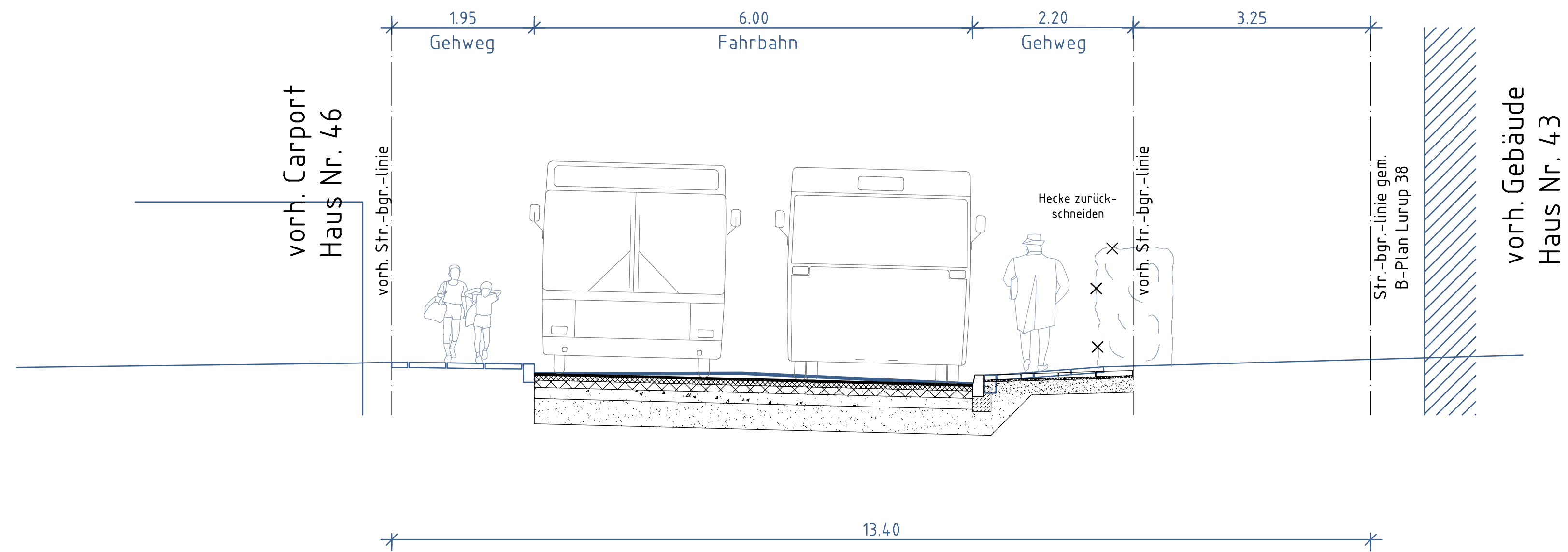
## Schnitt I-I, Station 1+177.0, Planung Norden



# Schnitt II-II, Station 1+317.0, Planung

Norden

Süden



## Legende

- Querschnitt im Bestand
- geplanter Querschnitt

	Banksstraße 4 20097 Hamburg Tel: +49 (0)40 696 507-0 Fax: +49 (0)40 696 507-41 info@wfwnc.de www.wfwnc.de	Projektnummer: <b>2018030</b>
	Maßstab: <b>1:50</b>	Lagebezug ETRS89 Abbildung GK (LS320HH) Die Höhen sind in m über NHN angegeben
Projekt: <b>Lüttkamp</b>	Verfasser: _____	Sachbearbeiter: _____
Querschnitt II-II	Gezeichnet: _____	Gezeichnet: _____
Projektnummer / Referenzdateien: H:\wfw\18\18030\CAD-Planung\wfw-18030-SF.dwg Plotdatei: h:\wfw\18\18030\Plots\VLwfw-18030-SF-LK-SNQ-II.pdf	Stand: <b>23. Januar 2019</b>	Stand: _____
Datengrundlage: Datenlizenz Deutschland: http://www.govdata.de/d-de/by-2-0; Karte veröffentlicht durch die Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung - http://suche.transparenz.hamburg.de Amtliches Liegenschaftskatastersystem ALK50-Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung www.geoinf.hamburg.de LID: 50-201-xxxxxx-xxxx LID: 50-201-xxxx-xxxx		

Index	Änderungen und Ergänzungen	Bearbeitet (Name)	Leit-/ Kurzzeichen und Unterschrift	Datum

Bedarfsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Fachbereich Tiefbau

Realisierungsträger: **Freie und Hansestadt Hamburg**  
 Bezirksamt Altona  
 Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
 Fachamt Management des öffentlichen Raumes  
 Fachbereich Tiefbau

Baumaßnahme: **Grundinstandsetzung von Straßen**

Datum: .....  
**Bearbeitet:**  
 .....  
 Unterschrift, Projektleiter / Sachbearbeiter

Teilbaumaßnahme: **Lüttkamp zwischen der Luruper Hauptstraße und Farnhornweg**

Datum: .....  
**Fachtechnisch geprüft:**  
 .....  
 Unterschrift, Abschnittsleiter

Planinhalt: **Querschnitt II-II**

Datum: .....  
**Aufgestellt:**  
 .....  
 Unterschrift, Abteilungsleiter

Zeichnungs-Nr.: \_\_\_\_\_ Maßstab: **1:50**

Datum: .....  
**Geprüft:**  
 .....  
 Unterschrift, Technische Aufsicht

Datum: .....  
**Freigegeben:**  
 .....  
 Unterschrift, Fachamtsleiter