

**VU-Bericht Luruper Hauptstraße (West)****Auswertungstabelle der TÖB-Abstimmung**

Stellungnahme von	Eingangsdatum	Inhalte der Stellungnahme	Abwägungsanmerkungen
<b>Senatskanzlei</b> Planungsstab PL 2  PL 4		Keine Stellungnahme eingegangen  Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>FB</b> (Finanzbehörde)  +  <b>LIG</b> (Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen)	10.05.2021	<p>die Finanzbehörde stimmt dem Bericht zur VU-Luruper Hauptstraße (West) zu, sofern Konsens zu den nachfolgenden Anmerkungen erzielt werden kann:            Die fachliche Verantwortung und städtebauliche Begründung zur Ausübung des Vorkaufsrechts muss in die Zuständigkeit der BSW bzw. des Bezirksamtes Altona gehören.</p> <p>Ferner wird angeregt, dass ein Hinweis zur dortigen rechtlichen Beurteilung der Gemeinwohlorientierung des städtebaulichen Vorhabens als Voraussetzung für die erfolgreiche Ausübung des gesetzlichen Vorkaufsrechtes erfolgen sollte. Im Einzelfall wird es darauf ankommen, dass Ziel und Zweck der Vorkaufsrechtsausübung hinreichend begründet sind.</p> <p>Auch wird empfohlen, in die zu erstellende Drucksache eine rechtssichere Begründung zur Ausübung des Vorkaufsrechtes einzufügen, die über die genannten allgemeinen bodenpolitischen Erwägungen hinausgeht.</p> <p>Bitte prüfen Sie auch das Erfordernis der Schaffung weiterer Begründungsgrundlagen für die Vorkaufsrechtsausübungen nach den Vorschriften des besonderen Städtebaurechts nach BauGB parallel zur Vorkaufsrechtsverordnung.</p> <p>Der LIG darf sich nicht über die Ausübung von Vorkaufsrechten mit bebauten oder unbebauten Immobilien bevorraten, insofern bedarf es für die jeweilige Ausübung</p>	Zur Kenntnis genommen.  Zur Kenntnis genommen.  Hinweise an BSW (zuständig für die Senatsdrucksache)  Eine gesonderte Vorkaufsrechtsverordnung ist nicht beabsichtigt und nicht erforderlich. Das Vorkaufrecht in förmlich festgelegten Sanierungs- gebieten ergibt sich aus §24 (1) Nr. 3 BauGB.

Anlage 3

		<p>einer von städtebaulichen Zielen hergeleiteten Begründung durch die zuständige Fachbehörde.</p> <p>Die Grundstücksfinanzierung innerhalb der Verordnung ist zu klären und in jedem Einzelfall eindeutig zu zuordnen. Der LIG finanziert Ankäufe im Rahmen von Vorkaufsrechten entlang der Magistralen unter der Bedingung, dass sich diese als wirtschaftlich erweisen. Andernfalls behält er sich vor, Ankaufswünsche abzulehnen oder die Vorkaufsrechte über Grunderwerbsbeiträge mit einer entsprechenden Mittelzusage für die entsprechende Fachverwaltung auszuüben.</p> <p>Der Erlass einer Vorkaufsrechtsverordnung führt beim LIG zu einem erheblichen personellen Mehrbedarf.</p>	
<p><b>BAGSFI</b> (Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration)</p> <p>FS</p> <p>AI</p>	15.04.2021	<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p> <p>AI meldet Fehlanzeige</p>	
<p><b>BWI</b> (Behörde für Wirtschaft und Innovation) Amt W</p>	26.04.2021	<p>W meldet Fehlanzeige</p>	
<p><b>BVM</b> (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende)</p>	11.05.2021	<p>Die detaillierte Auseinandersetzung mit dem Verkehrsraum „Luruper Hauptstraße“ wird seitens der BVM begrüßt. Die verkehrlichen Defizite in diesem städtebaulichen Raum sind zutreffend beschrieben und zusammengefasst.</p>	<p>Im Rahmen der Entwicklung des IEKs sind Workshops vorgesehen, die sich sowohl mit den Bauflächen als auch mit den öffentlichen Flächen befassen. Die Anmerkungen und</p>

		<p>Einzigste Ausnahme besteht in der Aussage, die durch die LSA zur Querung der Fahrbahn vorgesehene Zeit sei für mobilitätseingeschränkte Menschen zu kurz. Dies wurde durch den Fachbereich LSBG-IVS1 geprüft und ist nicht zutreffend.</p> <p>In Bezug auf die im Untersuchungsbericht vorgeschlagenen Lösungen und Handlungsbedarfe (vgl. S. 108, 131, 136, 138) sei an dieser Stelle vorangestellt, dass diese grundsätzlich nur durch eine deutliche Aufweitung des Straßenquerschnitts und damit einer Vergrößerung der Verkehrsfläche (für alle Verkehrsarten) gelingen kann. In dem genannten Querschnitt von 24,0m lassen sich die vorgeschlagenen Maßnahmen noch in keiner Weise realisieren. Im Detail ist dies in den nachstehenden Rubriken begründet.</p> <p><b>Herleitung des anforderungsgerechten Flächenbedarfs der Verkehrsfläche</b> Im Bestand weist die Luruper Hauptstraße eine Querschnittsbreite von rd. 21,30 m auf. Davon entfallen auf die Nebenflächen beidseits je rd. 4,65 m und auf die Fahrbahn 12 m.</p> <p>Mit dem bestehenden Querschnitt gehen zusammengefasst folgende Probleme einher:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• konfliktträchtige, schmale Geh- und Radwege</li> <li>• kein Raum für Bäume</li> <li>• ruhender Verkehr (auch barrierefreie Parkstände, Fahrradparken) und Lieferverkehr unbefriedigend gelöst;</li> </ul> <p>somit auch unattraktiv für SharedMobility-Angebote (z.B. dezentrale SWITCHH-Punkte)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Aufstellfläche für Fußverkehr an Fußverkehrs-LSA</li> <li>• untermäßige Fahrstreifen für Bus- und Schwerverkehr</li> <li>• laut HVV keine Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens möglich</li> </ul>	<p>Hinweise werden dabei berücksichtigt. Die BVM ist eingeladen, sich an dem erforderlichen weiteren Diskussionsprozess zur städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtbereiches zu beteiligen.</p> <p>Wird im VU-Bericht angepasst.</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>
--	--	---	---

Die Probleme des Bestands lassen sich vor dem Hintergrund der formulierten Ziele und einer anforderungsgerechten Erschließung aus verkehrsplanerischer Sicht nur mit einer Querschnittsbreite von 33,0 m (mindestens 31,50 m) lösen.

Ziel-Querschnitt			
Nebenfläche	Fahrbahn	Nebenfläche	
9 m	13,50 m	9 m	= 31,50 m
<b>9,75 m</b>	<b>13,50 m</b>	<b>9,75 m</b>	<b>= 33,0 m</b>

Zur Fahrbahn:

Die 4-spurige Hauptverkehrsstraße „Luruper Hauptstraße“ dient als eine der Haupteinfallsrouten aus Richtung Schenefeld. Im Rahmen der laufenden Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) wird zurzeit ein Werkzeug entwickelt, welches dazu dienen soll, die Möglichkeiten abzuschätzen an bestimmten Hauptverkehrsstraßen die Anzahl der Fahrspuren zu reduzieren. Dieser Prozess ist bisweilen nicht abgeschlossen.

Aufgrund der heute schon hohen Auslastung der Buslinien auf der Luruper Hauptstraße gibt es in Bezug auf den Ausbau des ÖPNV im Rahmen des Hamburg-Takts hier vertieft die Diskussion, Bussonderfahrstreifen zulasten einer Fahrspur je Richtung einzurichten, um die Leichtigkeit, Kapazität und Zuverlässigkeit des Busverkehrs insgesamt zu erhöhen. Die Anbindung Schenefelds mit dem Bus soll dadurch merklich verbessert werden. Vor dem Hintergrund, die Option zur Einrichtung von Bussonderfahrstreifen nicht zu verunmöglichen, wird eine Reduzierung der Asphaltfläche unsererseits somit aktuell nicht gesehen.

Für eine regelwerkskonforme und sichere Ausführung der Fahrbahn mit Bussonderfahrstreifen wird vielmehr eine Querschnittsbreite von insgesamt 13,50 m benötigt (2 x 3,25 m + 2 x 3,50 m(Bus)). Die bestehende Fahrbahn allein ist nicht ausreichend breit, um die Bedarfe entsprechend zu bedienen.

Weiterhin müssen in Knotenpunktbereichen entsprechende Aufstellbereiche für Abbiegevorgänge vorgesehen werden.

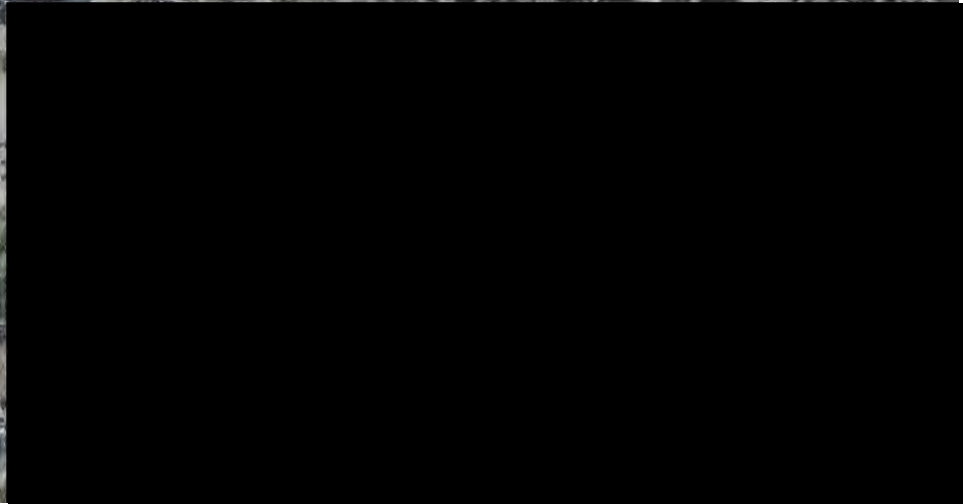
Die Aufweitung der Fahrbahn ist der einzige Weg, um die Möglichkeit zu schaffen, den Öffentlichen-, bzw. Busverkehr in einer Art und Weise zu stärken, dass er eine

Zur Kenntnis genommen

### Anlage 3

	<p>realistische Umstiegsoption für Autofahrende darstellt. Bedingt durch die weite Entfernung zum Stadtzentrum liegt hier das größte Potential, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird im Übrigen auf die Stellungnahme der Verkehrsbetriebe / Hochbahn verwiesen.</p> <p><u>Zur Nebenfläche:</u> Wie bereits im Bericht dargestellt, sind die bestehenden Nebenflächen zu schmal und damit konfliktträchtig. Die Funktionsfähigkeit ist deutlich eingeschränkt (vgl. S. 114). Um die aktive Mobilität zu stärken und den Anspruch zu erfüllen, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, wird aus planerischer und erschließungstechnischer Sicht eine Aufweitung der Nebenfläche notwendig. Bauliche Radwege benötigen nach angestrebten Standards 2,5 bis 3,0 m lichte Breite, um ein sicheres Überholen von Radfahrenden untereinander sicherzustellen. Um die Verbreitung von Lastenrädern als emissionsarme Art der innerstädtischen Logistik zu stärken, sollten 3,0 m angestrebt werden.</p> <p>Um einen unter Fußgänger*Innen üblichen Begegnungsfall von 1:2 sicherzustellen, sollte auch der Gehweg mindestens 3,0 m aufweisen.</p> <p>Es wird außerdem der Bedarf artikuliert, Klimaanpassung zu betreiben. Doch wie auch in der Voruntersuchung dargestellt, ist keine Fläche vorhanden, die entsiegelt werden kann. Aus planerischer Sicht ist der schlüssigste Ansatz, das Pflanzen neuer Bäume, die an Hitzetagen Schatten spenden und durch Verdunstung zu einem lebenswerten Stadtklima beitragen. Als Minimum für offene Baumscheiben werden 4 qm angesehen, als Regelmaß 9 qm angestrebt. Hieraus resultiert ein weiterer Flächenbedarf.</p> <p>Es bestehen Synergien dazu, in diesem Streifen zudem Fahrradanhänger und (barrierefreie) öffentliche Parkstände zu verorten, Angebote der SharedMobility zu ermöglichen sowie Bushaltestellen und allgemeine Lieferzonen vorzusehen. Dieser Multifunktionsstreifen erfordert eine Breite von beidseits je 3,00 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen. Gerade in Hinblick auf die geplante Ausweisung eines MU im Rahmen des B-Plans "Lurup 68" und ferner dem benannten Potenzial von zusätzlich rd. 500 WE entlang des Straßenzuges kann eine maximal verkehrsentensive Nutzung erwartet werden.</p> <p>Die Aufweitung der Nebenflächen wird aus den v.g. Gründen unsererseits entsprechend als erschließungsrelevant eingestuft.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p>
--	--	------------------------------

		<p>Ferner entsprechen alle drei Bus-Haltestellen im Bestand derzeit nicht den Mindeststandard des barrierefreien Ausbaus gemäß Leitfaden des HVV (vgl. S. 68).</p> <p><b>Stärkung der Aufenthaltsqualität</b> In der vorangegangenen Herleitung des Flächenbedarfs ist die Stärkung der Aufenthaltsqualität noch nicht abgebildet. Hierfür ist es zwingend notwendig, weitere Flächen zu erschließen, um punktuell Quartiersplätze, Spielplätze oder Nachbarschaftsparks zu errichten. Aufenthaltsflächen ohne verkehrliche Funktion (Wartebereich einer Bushaltestelle) sind nicht darstellbar.</p> <p>Eine Entsiegelung und Begrünung von öffentlichen Räumen im Bestandsquerschnitt (vgl. S. 100, 107) wird unsererseits nicht gesehen.</p> <p><b>Querungsbedarf zur Stärkung des Grünzugs</b> Der Vorschlag, zwischen die mittlerweile neu errichtete F-LSA nahe der Querstraße Fahrort und die bestehende F-LSA Luckmoor eine weitere F-LSA einzurichten wird aus Sicht des Fachbereichs LSBG-IVS1 kritisch gesehen. Mit rund 250 m ist der Abstand zwischen den Bestands-LSA bereits relativ gering. Zwischen mehreren LSA muss im Sinne der Verkehrssicherheit stets eine ausreichende Reserve als Rückstauraum berücksichtigt werden. Der Hintergrund ist, dass die Ausdehnung eines Rückstaus von einer LSA vermieden werden muss, um eine Blockade der nahegelegenen Fußgängerfurt zu verhindern, bzw. das sichere Queren des Fußverkehrs zu ermöglichen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>
--	--	---	---

		 <p><i>Abbildung 1: Bestehende LSA in direkter Nähe zu vorgeschlagener LSA</i></p> <p><b>Grundinstandsetzung der Luruper Hauptstraße, Planungen des LSBG (EMS-HH)</b> Zutreffend beschrieben ist, dass sich die Fahrbahn sowie die Nebenflächen der Luruper Hauptstraße in einem erneuerungsbedürftigen Zustand befinden. Die Planung zur Grundinstandsetzung des Straßenzuges wird gegenwärtig durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer betrieben.</p> <p>Der Realisierungszeitraum und die Kosten der erwähnten EMS-Maßnahme an der Luruper Hauptstraße hängen vom Ergebnis der Verkehrsuntersuchung sowie den weiteren Planungen ab und können sich somit noch verändern (betrifft u.a. S. 136).</p> <p>Um Verzögerungen oder Fehler bei der weiteren Verkehrsplanung zu vermeiden, ist der LSBG als zuständige Planungsdienststelle frühzeitig über alle weitere Schritte in diesem Fokusraum mit unmittelbarem Bezug zur Luruper Hauptstraße zu informieren und in die Betrachtungen einzubeziehen.</p> <p>Die Linie 2 ist Teil der Busbeschleunigung. Die Haltestelle Tannenbergr.-Engelbrechtweg wurde in diesem Zuge im Jahr 2014 angefasst (S. 68).</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>
--	--	---	---

Anlage 3

		<p><b>Weitere Themen über die Planung der Luruper Hauptstraße hinaus</b> Wir möchten anregen, Verkehrsvermeidung durch Nutzungsmischung für die neu zu planenden Gebiete stärker mitzudenken.</p> <p>Außerdem empfehlen wir, im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung stets Quartiersgaragen mit zu betrachten, um den ruhenden Verkehr zu bündeln und so letztlich Flächen für Entsiegelung oder zum Aufenthalt zu ermöglichen.</p> <p>Es kann überdies sinnvoll sein, ein Verkehrsführungskonzept für die Quartiere im Umfeld der Luruper Hauptstraße zu erarbeiten, um Durchgangsverkehre zu reduzieren und Voraussetzungen für sicheres Radfahren im Mischverkehr zu stärken.</p> <p>Ergänzende Konzepte zur Schulwegsicherung können hierzu eine Synergie darstellen.</p>	
<p><b>BKM</b> Behörde für Kultur und Medien) K</p>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<p><b>BSB</b> (Behörde für Schule und Berufsbildung)</p>	17.05.2021	<p>Die BSB stimmt dem o.g. Bericht zu. Darüber hinaus teilt die BSB zu S. 67, „Nutzung der Luruper Hauptstraße durch Fahrräder Richtung Zentrum“ ergänzend mit, dass zum Zeitpunkt der Verkehrszählung im Februar 2020 die Stadtteilschule Lurup mit ihren ca. 1000 Schülerinnen und Schülern noch etwa gleichmäßig auf 3 Standorte (Luruper Hauptstr. 131, Vermoor, Vorhornweg) aufgeteilt war. Seit Sommer 2021 ist die Stadtteilschule Lurup am Hauptstandort Luruper Hauptstraße 131, konzentriert. Aufgrund dessen wird sich, sobald ein vollständiger Präsenzunterricht pandemiebedingt wieder möglich ist, das Aufkommen an Fahrradfahrenden und Fußgängern Richtung Flurstraße / Luruper Hauptstraße 131 deutlich im Vergleich zum Februar 2020 erhöhen.</p>	Zur Kenntnis genommen.



Anlage 3

<p><b>BUKEA</b> (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft)</p> <p>NGE und E</p>		<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p> <p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	
<p><b>BSW</b> (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen)</p> <p>WSB 1</p>	<p>17.05.2021</p>	<p>Nachfolgend erhalten Sie die gebündelte Stellungnahme der Ämter der BSW. Dem Entwurf wird grundsätzlich zugestimmt. Es wird um Beachtung der nachstehenden Änderungshinweise gebeten. Bitte beachten Sie, dass die Zustimmung zu den Kapiteln F3 und F4 (Operativer Teil) des vorgelegten Entwurfs unter dem Vorbehalt der laufenden Projektabstimmung in der RISE-Datenbank steht.</p> <p>Das Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung (WSB) gibt folgende Änderungshinweise:</p> <p>WSB 1 (Abteilung Wohnen) begrüßt die Erarbeitung der vorbereitenden Untersuchungen (VU) Luruper Hauptstraße (West) und kann sich der Einschätzung der VU anschließen, dass ein öffentliches, stadtwirtschaftliches Interesse an der Entlastung des Wohnungsmarktes für Lurup und den Bezirk durch den Neubau von Wohnungen besteht. Das Untersuchungsgebiet und die angrenzenden Stadträume stehen auch im Fokus weiterer konzeptioneller Verfahren zur Beförderung des Wohnungsbaus, u.a. des Wohnungsbauprogramms Altona und des SAGA-Konzeptfindungsverfahrens „Mehr Wohnen. Und Mehr!“ im Flüsseviertel Nord und Süd. WSB 1 empfiehlt eine intensive Abstimmung zwischen den beteiligten</p>	<p>Im Rahmen der Entwicklung des IEKs sind Workshops vorgesehen, die sich sowohl mit den Bauflächen als auch mit den öffentlichen Flächen befassen. Die Anmerkungen, Hinweise und übergeordneten Ziele der Stadtentwicklung werden dabei berücksichtigt. Die Dienststellen der BSW sind eingeladen, sich an dem erforderlichen weiteren Diskussionsprozess zur städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtbereiches zu beteiligen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Befassung der Bezirkspolitik zur Nachverdichtung im Flüsse-Viertel erforderlich</p>

Anlage 3

	<p>Dienststellen sicherzustellen, damit Synergien genutzt und eventuelle Zielkonflikte frühzeitig ausgeräumt werden können. Der Rahmen des übergreifenden RISE-Fördergebiets Lurup sollte genutzt werden, um die Planungsprozesse aufeinander abzustimmen und die größtmögliche Aktivierung des Quartiers zu erreichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei einer Konkretisierung der benannten Wohnungsbaupotenziale sind die wohnungspolitischen Ziele des Senats umzusetzen. Gemäß dem „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ im Zusammenhang mit dem „Bündnis für das Wohnen in Hamburg“ soll im Geschosswohnungsbau ein Anteil von mindestens 30 % öffentlich geförderten Wohnungen entstehen. Davon sind 1/3 mit Belegungsbindungen für vordringlich Wohnungssuchende zu binden (WA-Wohnungen).</li> </ul>	Zur Kenntnis genommen.
	<p>WSB 1 bittet darum, bei der Konkretisierung der Planungen für den Wohnungsbau frühzeitig einbezogen zu werden, um die Aspekte Kostenstabilität / Umgang mit Baukostensteigerungen, Innovation in der Grundrissentwicklung, Gestaltungsanforderungen des geförderten Wohnungsbaus sowie sonstige wohnungspolitische Aspekte aktiv in die Planungen einbringen zu können.</p>	Zur Kenntnis genommen.
WSB 2	<p>WSB 2 (Abteilung Integrierte Stadtteilentwicklung) bittet um Korrektur auf S. 126, 5. Absatz wie folgt: „§ 154 ff. BauGB“.</p>	Wird im VU-Bericht angepasst
WSB 3	<p>WSB 3 (Abteilung Bodenordnung) hat keine grundsätzlichen Bedenken, der Empfehlung der VU zu folgen und für das Untersuchungsgebiet ein städtebauliches Sanierungsverfahren gemäß § 141 BauGB festzusetzen.</p> <p>Allerdings wird die im Berichtsentwurf dargestellte Schlussfolgerung kritisch gesehen, dass das Sanierungsverfahren ein Umlegungsverfahren erübrige oder ausschließe. Das Gegenteil ist der Fall, da § 153 Abs. 5 BauGB die Umlegung explizit als mögliches Mittel der sanierungsrechtlichen Bodenordnung vorsieht. Soweit eine privatrechtliche Bodenordnung nicht möglich ist, bietet die Umlegung die hoheitliche Möglichkeit, die erforderliche Grundstücks-neuordnung entsprechend dem gesetzlichen Gebot der zügigen Durchführung der Sanierung umzusetzen, insbesondere bei einer Vielzahl privater Grundeigentümer, deren unterschiedliche Interessen untereinander auszugleichen sind. Ein Umlegungsverfahren dient der</p>	Zur Kenntnis genommen.  Zur Kenntnis genommen.

Anlage 3

LP		<p>Realisierung des Bebauungsplans und kann damit ein integraler Bestandteil des Sanierungsverfahrens sein, indem es, soweit in Teilgebieten erforderlich, die Grundstücksgrenzen entsprechend den Sanierungszielen verändert. Es könnte damit einen Beitrag zur Durchsetzung der Sanierungsziele leisten. Dass diese durchaus einen städtebaulichen Neuordnungsbedarf beinhalten bzw. voraussetzen, belegt der vorliegende VU-Entwurf im Übrigen an mehreren Stellen (S. 17, 27, 85, 100, 103 f.).</p> <p>In diesem Sinne bittet WSB 3 um Änderung an folgenden Textstellen: o S. 117 unten, letzter Anstrich o S. 118 oben, 2. Anstrich</p> <p>WSB 3 bittet auf S. 136 (Projektblatt Umgestaltung Luruper Hauptstraße) den zweimal verwendeten Begriff „Bodenordnung“ zu streichen, da hier kein Umlegungsverfahren gemeint sein kann. Eine Umlegung zum alleinigen Zwecke der Straßenflächenbeschaffung wäre aus rechtlichen Gründen nicht möglich.</p> <p>Das Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung (LP) gibt folgende Änderungshinweise: Zu Kapitel B 1.4 Planerische Rahmenbedingungen</p>	<p>Wird im VU-Bericht angepasst</p> <p>Wird im VU-Bericht angepasst</p>
----	--	---	---

## Anlage 3

	<p><u>Bitte im Abschnitt „Flächennutzungsplan“ wie folgt ändern:</u></p> <p><i>Im Flächennutzungsplan ist das <del>gesamte</del>-Untersuchungsgebiet als „Wohnbauflächen“ und als <del>Sonstige Hauptverkehrsstraße“ dargestellt</del><del>angegeben</del>.</i></p> <p><u>Bitte im Abschnitt „Bebauungspläne“ wie folgt ändern:</u></p> <p>(Insgesamt bitte prüfen, ob ggf. noch ergänzende Hinweise auf relevante, in den Verordnungen textlich aufgeführte Festsetzungen geben werden müssen, z. B. auf immissionsschutzrechtliche Festsetzungen.)</p> <p><u>Lurup 13 (vom <del>0146 0943 19649</del>)</u></p> <p><i>Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es im <del>B-Plan</del>Bebauungsplan Lurup 13 Festsetzungen für den Teilraum 1 (Baublock 220037) auf der Nordseite und im Teilraum 6 (Baublocke 220035, 220036, 2200538, 220040) auf der Südseite der Luruper Hauptstrasse, ausgenommen ist das Flurstück 201.</i></p> <p><i><del>Im westlichen und nordöstlichen Bereich des Teilraums 1 sind <del>WR-I</del>Reine Wohngebiete in eingeschossiger Bauweise (WR II) mit <del>und</del> strassenparallelen Baufenstern, vor allem durch flurstücksübergreifende Baugrenzen, festgesetzt. Der Abstand der Baugrenzen zur <del>in einem</del> <del>Abstand zur</del>Luruper Hauptstraße <del>von</del> beträgt i. d. R. 10,00 Meter. Die Länge des nordöstlich festgesetzten Baufensters beträgt 50 Meter. Die Traufseite des Baufensters verläuft in 5,00 m Entfernung parallel zur Straße Swatten Weg.</del></i></p> <p><i><del>beträgt i. d. R. 15,00 m, auf einem Grundstück 12,00 m. Für die östlichen Grundstücke dieses Teilraums sind davon abweichend Reine Wohngebiete in zweigeschossiger Bauweise (WR II) für zwei senkrecht zur Straße positionierte Baukörper mittels Baugrenzen festgesetzt. Die Länge der zwei Baukörper beträgt 45,00 und 30,00 Meter.</del></i></p> <p><i>Die <del>maximal</del> zulässige Bautiefe der Baugrenzen liegt insgesamt zwischen 12,00 und 15,00 Metern.</i></p> <p><i><del>Die Länge der Baukörper beträgt 45,00 und 30,00 Meter, die Bautiefe 12,00 m. Im hinteren Bereich ist für grundstückübergreifenden 50,00 m langen Baukörper mit einer zulässigen Bautiefe <del>WR-I</del> festgesetzt. Die Traufseite des Baufensters verläuft in 5,00 m Entfernung parallel zur Straße Swatten Weg.</del></i></p> <p><i>Im Teilraum 6 ist <del>ein</del> eingeschossiges Reines Wohngebiet <del>WR-I</del> festgesetzt, überwiegend mit <del>überwiegend</del></i></p> <p><i><del>einem Baubereich innerhalb von strassenparallelen Baugrenzen/Baufenstern (maximale Bautiefe von 15 Metern) festgesetzt, zumeist über die gesamte</del></i></p> <p><i><del>Grundstückbreite. Die Bautiefe beträgt 15,00 m. Der Abstand der Baufelder zur Luruper Hauptstraße beträgt i. d. R. 10,00 m. Im Bereich des Gänsestiegs verlaufen die Baugrenzen im 90°-Winkel zu dieser Straße.</del></i></p>	<p>Wird im VU-Bericht angepasst</p> <p>Die Anpassungshinweise zu Lurup 13 werden insgesamt in den VU-Bericht übernommen.</p>
--	---	--

## Anlage 3

	<p><u>Westlich des Entenwegs ist durch Baugrenzen ein winkelförmiges Baufeld mit einer Bautiefe von 10,00 m festgesetzt.</u></p> <p><u>Lurup 6 (vom 28.02.1989, geändert 18.02.2004)</u></p> <p><u>Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Lurup 6 innerhalb des Untersuchungsgebietes ist entlang der Luruper Hauptstraße durchgehend Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt.</u></p> <p><u>Südlich der Luruper Hauptstraße – in Teilraum 5 (Baublock 220041) – gilt die Festsetzung <del>WA</del> <u>Allgemeines Wohngebiet in offener Bauweise mit maximal einem Vollgeschoss. Für die Bauflächen ist lediglich eine vordere Baugrenze im Abstand von 3,00 bis 6,00 Metern zur Luruper Hauptstraße festgesetzt. Die Grundflächenzahl (GRZ) beträgt 0,3, die Geschossflächenzahl (GFZ) 0,5. Zusätzlich sind in diesem Bereich nur Wohngebäude mit nicht mehr als zwei Wohneinheiten zulässig. Es sind nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig.</u></u></p> <p><u>Für die Grundstücksbereiche des Teilraums 5 südlich des Allgemeinen Wohngebiets sind in einem Abstand von mehr als 25 m zur Luruper Hauptstraße besagt die Festsetzung <del>WA</del> <u>Reines Wohngebiet WA mit maximal einem Geschoss und offener Bauweise mit nicht mehr als zwei Wohnungen festgesetzt. Die überbaubare Grundfläche beträgt z. T. höchstens 150 m<sup>2</sup> pro Grundstück, die GFZ 0,3. Es sind nur Einzel- und Doppelhäuser mit nicht mehr als zwei Wohneinheiten zulässig. Für den Verbindungsweg am Westrand von Teilraum 5 besteht ein Gehrecht zum südlich gelegenen öffentlichen Spielplatz am Flasberg.</u></u></p> <p><u>Für das Flurstück 280 Grundstück östlich der Straße Luckmoor - Teilraum 5 (Baublock 220057) - ist ein Allgemeines Wohngebiet mit maximal drei Vollgeschossen in <del>WA III</del> <u>geschlossener Bauweise festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen ergeben sich aus <del>mit einer</del> <u>grundstücksübergreifenden, umlaufenden Baugrenzen</u> in und einem Abstand zur Luruper Hauptstraße von 7,00 Metern. Es werden zudem Werte zu GRZ, GFZ und Traufhöhen festgesetzt. Für alle Bauflächen dieses Plans südlich der Luruper Hauptstraße sind eine GRZ 0,2 und eine GFZ 0,5 festgesetzt. Für den Verbindungsweg am Westrand von Teilraum 5 besteht ein Gehrecht zum südlich gelegenen öffentlichen Spielplatz am Flasberg.</u></u></p> <p><u>Für den Teilraum 3 (Baublock 220042) ist <del>WA II</del> <u>ein Allgemeines Wohngebiet mit maximal drei Vollgeschossen in geschlossener Bauweise</u> mittels einer umlaufenden, grenzüberschreitenden Baugrenze festgesetzt. Es gilt eine Bautiefe von 15,00 m und eine Traufhöhe von 9,50 m. Frontseitig zur Luruper Hauptstraße <u>stapfelt sich das Gebäude durch einseitig eine weitere Baugrenze mit einer eingeseheneigen Anhebung mit 5,00 m Bautiefe zulässig und maximal einem Geschoss ab. Für die hinteren rückwärtigen Grundstücksflächen des Teilbereichs 3 im Abstand von 18,00 m hinteren Baugrenze entfernt</u> gilt die Festsetzung <del>WA I</del> <u>Reines Wohngebiet mit nicht mehr als zwei Wohnungen und eingeschossiger offener Bauweise. Also Hausform sind nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig. Dabei sind eine GFZ von 0,3 und eine maximale Grundfläche der Gebäude von 150 m<sup>2</sup> festgesetzt. Im Teilbereich 3 entlang der Luruper Hauptstraße sind sonstige nicht störende Gewerbebetriebe allgemein zulässig.</u></u></p> <p><u>Im Teilraum 4 (Baublock 220043) ist entlang der Luruper Hauptstraße ein Allgemeines Wohngebiet mit maximal zwei Vollgeschossen <del>es</del> <u>gibt es die Festsetzung <del>WA II</del> in offener Bauweise mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 0,5 festgesetzt. Dabei ist</u></u></p> <p><u><del>nur</del> <u>Für die überbaubaren Grundstücksflächen ist eine vordere Baugrenze festgesetzt in einem Abstand zur Luruper Hauptstraße von 12,00 Metern bzw. 16,00 Meter festgesetzt. Dafür sind</u></u></p>	<p>Die Anpassungshinweise zu Lurup 6 werden insgesamt in den VU-Bericht übernommen.</p>
--	---	---

	<p><del>eine GFZ von 0,4 und eine GFZ von 0,5 festgesetzt. Im Teilbereich 4 entlang der Luruper Hauptstraße sind sonstige nicht störende Gewerbebetriebe allgemein zulässig.</del></p> <p>Für die <u>rückwärtigen</u> Grundstücksflächen in einem Abstand zur Luruper Hauptstraße von mehr als 25,00 Metern gilt die <u>Festsetzung <del>Wf-10</del> Reines Wohngebiet in eingeschossiger offener Bauweise</u> mit nicht mehr als zwei Wohnungen. Dabei sind eine GFZ von 0,3 und <u>eine maximale Grundfläche</u> der Gebäude von 150 m<sup>2</sup> festgesetzt. <u>In diesem Bereich sind nur Einzelhäuser zulässig.</u> Für den Verbindungsweg von der Luruper Hauptstraße zum Fahrort ist eine öffentliche Parkanlage festgesetzt.</p> <p><u>Durchführungsplan D 390 (vom 26.12.2024, 19529)</u></p> <p>Die Festsetzungen des D 390 betreffen den Teilraum 2 (Baublock 220005). Sie erfolgten noch auf der Grundlage der Baupolizeiverordnung vom 08. Juni 1938 (BPVO). Im Osten des Teilraums 2 erstreckt sich über mehrere Grundstücke entlang der Straße Fahrort die Festsetzung <u>Wohngebiet mit maximal zwei Vollgeschossen in <del>Wf-10</del> offener Bauweise (W II g)</u>. Die Baukörper sind auf jedem Grundstück versetzt vorgesehen, mit einem jeweils gleichen Abstand zum Fahrort <u>und einer maximalen Bautiefe von 15 Metern.</u></p> <p>Auf dem <u>großen westlich anschließenden</u> Grundstück ist zum einen ein hufeisenförmiger, zur Luruper Hauptstraße hin geschlossener Baukörper <u>zur mit verriegelten überwiegend zwei bis fünfgeschossiger Wohnnutzung festgesetzt. Die Festsetzungen sind W2g (parallel zur Luruper Hauptstraße).</u></p> <p><u>W2g und W5g. Der V Ein fünfgeschossiger Baukörper im hinteren Grundstücksbereich wird mit dem ist mit dem zur Luruper Hauptstraße straßenparallelen Wohngebäude durch die Festsetzung einer eingeschossigen geschlossenen Ladenzeile L1g verbunden. Darüber Nordöstlich ist zudem noch eine Gemeinschaftsstellplatzanlage festgesetzt.</u></p> <p>Im westlichen Bereich des Grundstücks ist ein senkrecht zur Luruper Hauptstraße positionierter Baukörper <u>als Geschäftsgebiet in geschlossener zweigeschossiger Bauweise (G2g, Kino) mit einer zum Hof nach Osten ausgerichteten anschließenden eingeschossigen Ladenzeile (-L1g) festgesetzt. An der Straße Swatten Weg ist eine Fläche als Stellplatzanlage festgesetzt. In der Verordnung zum Durchführungsplan sind unterschiedliche Traufhöhen festgesetzt.</u></p> <p><b>In Kapitel B 1.4 Planerische Rahmenbedingungen bitte folgende Absätze ergänzen:</b></p> <p><u><b>Magistralenentwicklung</b></u></p> <p><u>Die Luruper Hauptstraße ist eine der gesamtstädtisch bedeutsamen Magistralen, die seitens der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen für eine strategische Entwicklung identifiziert wurden. Bis Ende 2022 wird ein Masterplan für die Magistralen entwickelt, der grundsätzliche rahmengebende Aussagen zu Zielen, Handlungsfeldern und Prinzipien der Magistralenentwicklung sowie ein strategisch-räumliches Rahmenkonzept enthalten wird. Bei stadtbildwirksamen Projekten und Maßnahmen an den Magistralen ist der Oberbaudirektor zu beteiligen.</u></p> <p><u><b>Hamburger Maß</b></u></p> <p><u>Gemäß der mit Senko-Drs. 190912/8 beschlossenen Leitlinie „Hamburger Maß – Leitlinien zur lebenswerten kompakten Stadt“ ist insbesondere an Magistralen grundsätzlich zu prüfen, wie bei der Umsetzung von städtebaulichen Lösungen angemessen mit Dichte und Höhe der Be-</u></p>	<p>Wird in den VU-Bericht übernommen</p> <p>Wird in den VU-Bericht übernommen</p>
--	--	---

	<p><u>baunng umzugehen ist und welche Instrumente und Maßnahmen hierfür im Sinne der Leitlinie ergriffen werden können.</u></p> <p><u>Nahversorungskonzept für den Bezirk Altona und Hamburger Zentrenkonzept</u></p> <p><u>Das Nahversorgungskonzept Altona identifiziert im Bereich der vorbereitenden Untersuchungen rund um einen Lebensmittelmarkt eine Nahversorgungslage, die das Potenzial hat, zu einem Nahversorgungszentrum aufgewertet zu werden. Das Hamburger Zentrenkonzept formuliert eine überreichende Zielsetzung für die Entwicklung der Zentren. Gemäß Beschlussfassung der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau sind die städtebaulichen Zielsetzungen des Zentrenkonzepts ausdrücklich auch auf kleinere Zentren übertragbar. Die Inhalte von Zentrenkonzept und Nahversorgungskonzept weisen hier auf ein besonderes Entwicklungspotenzial für einen Teilabschnitt der Magistrale hin. Sie sollten daher als wesentliche planerische Rahmenbedingungen benannt und in den weiteren Bearbeitungsschritten aufgegriffen werden.</u></p> <p><b>Zu Kapitel D 1 Handlungsfeld Städtebauliche Strukturen</b></p> <p>Bitte im Abschnitt „Probleme“ folgende Aspekte ergänzen:</p> <p>Substanz- und Stadtbildschwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Es fehlen städtebauliche Qualitäten und Maßstäbe für besondere Orte (z.B. das Ladenzentrum)</u></li> </ul> <p>Nutzungsstruktur und Versorgung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Das Ladenzentrum wirkt aufwertungsbedürftig</u></li> <li>• <u>In den Erdgeschossen fehlen belebende Nichtwohnnutzungen</u></li> </ul> <p><b>Zu Kapitel D 2 Handlungsfeld Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft</b></p> <p><u>LP bittet, die quantitativen Wohnungsbaupotenziale angesichts der laufenden Planrechtsänderung (Lunup 68) und im Zusammenhang mit der Magistralenentwicklung noch einmal zu überprüfen.</u></p> <p>In der VU wird von einem Wohnungsbaupotenzial von 500 WE ausgegangen (S. 94, 106). In der PAUL-Potenzialflächendatenbank bzw. im Wohnungsbauprogramm Altona 2021 (Entwurf) ist ein Potenzial von ca. 650 WE erfasst. Das Untersuchungsgebiet der VU ist dabei räumlich weiter gefasst als die in der PAUL-Datenbank befindliche Potenzialfläche.</p> <p><b>Zu Kapitel D 3 Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum</b></p> <p>Bitte im Abschnitt „Entwicklungspotenziale“ folgende Aspekte ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Städtebauliche Fassung und gestalterische Kontinuität öffentlicher Räume herstellen</u></li> <li>• <u>Sicherheit, Barrierefreiheit und gestalterische Aufwertung öffentlicher Räume erreichen</u></li> <li>• <u>Aneignung und Bespielung öffentlicher Räume fördern</u></li> </ul> <p><b>Zu Kapitel D 4 Handlungsfeld Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr</b></p> <p>Bitte im Abschnitt „Entwicklungspotenziale“ folgende Aspekte ergänzen / schärfen:</p>	<p>Wird in den VU-Bericht übernommen</p> <p>Wird in Teilen in den VU-Bericht übernommen</p> <p>Punkt 1 wird in den VU-Bericht übernommen; Punkt 2 ist in der Bestandsstruktur noch kein Problem.</p> <p>Es wird auf der Basis der VU von einem Potenzial von 500 WE ausgegangen.</p> <p>Wird bei der Erstellung des IEKs berücksichtigt.</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Ruhenden Verkehr neuordnen und möglichst einschränken</u></li> <li>• <u>Mobilität für alle Verkehrsarten gewährleisten, Umweltverbund priorisieren, Raumaufteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs organisieren</u></li> <li>• <u>Wege- und Sichtbeziehungen für den Fuß- und Radverkehr auf Quartiersebene stärken</u></li> <li>• <u>Gebiet über die Stadtgrenzen hinaus in die Region vernetzen</u></li> <li>• <u>Neu gewonnene Freiräume zur Inszenierung und Vernetzung von Stadtnatur und zur Erhöhung der Biodiversität nutzen</u></li> <li>• <u>Ökologisches System aktiv unterstützen (Tiere in der Stadt)</u></li> </ul> <p><b>Zu Kapitel E 6 Betrachtungen zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes</b>          Die Begründung für den vorgeschlagenen Ausschluss von sieben Grundstücken, die Teil des Untersuchungsgebiets waren, ist aus Sicht von LP noch nicht stichhaltig. Es wird im Entwurf allein auf deren rückwärtige Lage und die bislang fehlende Intensivierungsabsicht bei der Grundstücksausnutzung abgestellt. Das Verständnis der Magistralenentwicklung beschränkt sich jedoch gerade nicht auf die erste Bebauungsreihe oder auf die von der Magistrale aus erschlossenen Grundstücke. Damit überzeugt auch die Feststellung nicht, dass dort bislang keine Intensivierung der Grundstücksausnutzung vorgesehen war. LP bittet um Prüfung bzw. ergänzende Begründung, ob sonstige Ausschlussgründe vorliegen und plädiert anderenfalls gegen den Ausschluss der betreffenden Grundstücke. Insbesondere im Falle der Belegenheiten Engelbrechtweg 1a, 1b, 1c, 1d/ Entenweg 4, 6 (Gemarkung Osdorf, Flurstücksnummer 95) spricht sich LP für eine (Wieder-)Aufnahme in den Geltungsbereich des künftigen Sanierungsgebiets aus: Die Belegenheiten stellen, auch wenn sie nicht direkt an der Straße anliegen, in diesem Bereich sogar die erste Bebauungsreihe der Magistrale dar und sind dem Verkehrslärm ausgesetzt. Durch eine dichtere Bebauung wäre hier in Zusammenhang mit den im Umgriff des Bebauungsplans Lurup 68 enthaltenen Grundstücken Entenweg 3 und Luruper Hauptstraße 283 eine Fassung für die vorgelagerte Grünfläche und ein „urbaner Auftakt“ für das hier beginnende Hamburger Stadtgebiet vorstellbar.</p> <p><b>Zu Kapitel F.3 Erste Maßnahmen – hier: Umgestaltung der Luruper Hauptstraße</b>          Neben der im Entwurf genannten Berücksichtigung übergeordneter verkehrsplanerischer Ziele sind im weiteren Verfahren der Projektentwicklung auch übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung einzubeziehen. LP verfolgt im Hinblick auf die Magistralenentwicklung das Ziel, ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum möglichst einzuschränken. Eine neue Raumaufteilung sollte mit Priorität zugunsten</p>	<p>?</p> <p>Aus Sicht des Bezirksamtes Altona ist die vorgenommene Gebietsabgrenzung sinnvoll. Eine Ausweitung der Verdichtung in die Bereiche der Nebenstraßen und rückwärtigen Bereich der Baublöcke wird aktuell nicht angestrebt, da die Flurstücke im VU-Gebiet bereits überwiegend tief in den Block hineinragen.</p>
--	---	---



Anlage 3

		<p>des Fuß- und Radverkehrs erfolgen. Vor diesem Hintergrund erschließt sich der im Entwurf genannte Bedarf für eine „Parkspur“ noch nicht. Insgesamt bedarf die Umgestaltung in der unter F 3.1 beschriebenen Form einer Prüfung im Hinblick auf die gesamtstädtischen Auswirkungen und die Machbarkeit durch die BVM. LP bittet um Einbindung im weiteren Verfahren.</p>	s.o.
<p><b>BIS</b> (Behörde für Inneres und Sport)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Feuerwehr</li> </ul>	11.05.2021	<p>Sobald Ihnen weitere Informationen bezüglich straßenbaulicher Belange sowie die Verkehrsführungs- und Bauzeitenpläne vorliegen, senden Sie uns diese bitte zur weiteren Bewertung und Steuerung im eigenen Bereich zu.</p> <p>Die Erreichbarkeit der Wohnhäuser und deren Anleiterbarkeit müssen jederzeit gewährleistet sein. Wenn möglich, stellen Sie bitte eine Zweispurigkeit der Fahrbahn sowie eine Mindestfahrbahnbreite von 3,50 m sicher, um eine problemlose Durchfahrt der Einsatzfahrzeuge zu ermöglichen. Einschränkungen stimmen Sie bitte mit unserer Einsatzabteilung (F02) ab.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrs- direktion</li> <li style="text-align: center;">+</li> <li>- PK 25</li> </ul>	17.05.2021	<p>Die Bestrebungen, den Bereich der Luruper Hauptstraße (West) als RISE-Fördergebiet festzulegen, werden begrüßt. Die Darstellungen aus der Voruntersuchung werden aus Sicht der örtlich zuständigen Straßenverkehrs-behörde des PK 25 und der zentralen Straßenverkehrsbehörde VD 52 grundsätzlich bestätigt. Im Einvernehmen der Straßenverkehrsbehörden ergeht folgende Stellungnahme:</p>	<p>Hinweis: Bei dem VU-Bericht handelt es sich um die Vorbereitung eines Sanierungsgebietes im bereits bestehenden RISE-Gebiet.</p> <p>Die Ausgestaltung und die Zuschnitte der Straßenverkehrsflächen (sowie der Grünflächen und Bauflächen) obliegen den Ergebnissen des weiteren Diskussions- und Abwägungsprozesses. Die aufgeführten Belange werden dabei einfließen. Im Rahmen der Entwicklung des IEKs sind diesbezügliche Workshops</p>

		<p>Die identifizierten Probleme und Potenziale haben einen Umfang erreicht, die in Einzelmaßnahmen nicht den gewünschten Effekt erreichen. Die VD begrüßt das Projektziel, erkannte Potenziale zu entwickeln und eine steigende Aufenthaltsqualität im Straßenraum durch Anpassung der Nebenflächen an heutige Bedürfnisse und Ansprüche zu schaffen. Die unregelmäßig und lückenhaft bebauten Straßenräume sollen geschlossen und städtebaulich gefasst werden</p> <p><b>Teil B Bestandsaufnahme der Rahmenbedingungen</b>  <b>B 4 Verkehr und Erschließung – die Bedeutung der Luruper Hauptstraße (West)</b>  Die Luruper Hauptstraße ist eine von zwei Haupteinfallstraßen in den Hamburger Westen. Bei Nachverdichtung im sog. Speckgürtel, in der Hauptsache im Kreis Pinneberg, wird auch dies zu einer Zunahme des MIV führen.</p> <p><b>B 4.1 Motorisierter Individualverkehr</b></p> <p><b>B 4.1.1 Verkehrsbelastung</b>  Durch die aufgezeigte Verkehrsbelastung wird deutlich, dass die vorhandenen Fahrstreifen auskömmlich sind. Somit ist eine Erweiterung von Straßenverkehrsflächen für regelkonforme Nebenflächen bei einer Nachverdichtung in den B-Plänen zu berücksichtigen.</p> <p><b>B 4.1.2 Ruhender Verkehr</b>  Parken im öffentlichen Raum  Erlaubtes Fahrbahnrandparken sind keine Parkstände, die in eine Bilanzierung aufgenommen werden können. Umgestaltungen des Straßenraumes führen häufig zu einem Entfall des Fahrbahnrandparkens. Grundsätzlich ist zu bedenken, dass bei Nachverdichtung / Neubau durch neue Wohnquartiere auch der Bedarf an öffentlichen Parkständen einhergeht. Stellplatzanlagen werden zugunsten der</p>	<p>vorgesehen. Die Verkehrsdirektion und das PK 25 sind eingeladen, an den erforderlichen Prozessen zur städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtbereiches teilzunehmen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Sämtliche Anmerkungen zu B4 werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--	--

	<p>Wohnbebauung abgebrochen und erzeugen weiteren Parkdruck. Die Folge wäre dann das beobachtete verbotswidrige Parken. Private Stellplätze Oberirdische private Stellplatzanlagen werden von uns auch aufgrund des hohen Versiegelungsgrades kritisch gesehen. Ruhender (privater) Verkehr sollte daher grundsätzlich in Tiefgaragen verortet werden.</p> <p><b>B 4.2 Fußverkehr</b> <b>Querungsmöglichkeiten Luruper Hauptstraße</b> Es wurde vor kurzem eine weitere Querungsmöglichkeit in der Luruper Hauptstraße Höhe Fahrenort installiert. <b>Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger in den Querstraßen</b> Auch in den Seitenstreifen Fahrenort, Swatten Weg, Ackerstieg, Engelbrechtweg, Entenweg, Puterweg, Brooksheide sowie Luckmoor sollte perspektivisch der Ausbau gem. der ReStra erfolgen. Auf die Belange der Barrierefreiheit ist einzugehen.</p> <p><b>B 4.3 Radverkehr</b> Auch der Radverkehr sollte gem. den Regelwerken entweder im MIV oder auf separaten Anlagen geführt werden. Bauliche Radwege in T-30 Zone sind zurückzubauen. Eine Prüfung zum Anschluss an das Veloroutennetz erscheint sinnvoll.</p> <p><b>Zusammenfassung Verkehr und Erschließung</b> <b>Motorisierter Individualverkehr/Radverkehr</b> Die Straßenverkehrsflächen sind größtenteils untermaßig, so dass der Straßenbaulastträger diese schon jetzt nicht entsprechend den aktuellen Vorschriften regelkonform herstellen kann.</p> <p><b>Teil D Probleme und Potenziale in thematischen Handlungsfeldern</b> <b>D 1 Handlungsfeld Städtebauliche Strukturen</b> Es sollte eine Veränderungssperre für kleinteilige Bebauung, die dem gewählten Ziel der Nachverdichtung an Magistralen entgegenwirken, indiziert werden. Mit einer Nachverdichtung verknüpft sich erfahrungsgemäß ein weiteres Problemfeld, welches es zu berücksichtigen gilt: Die Gewährleistung des 2. Rettungsweges! Zu diesem Zeitpunkt sei bereits angemerkt, dass die regelhaft seitens der Bauträger auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen begehrten Feuer-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Sämtliche Anmerkungen zu D werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Hinweis:Das sanierungsrechtliche Genehmigungserfordernis erfüllt weitgehend eine Aufgabe, wie sie im allgemeinen Städtebaurecht</p>
--	---	---

### Anlage 3

		<p>wehraufstellflächen im Untersuchungsgebiet aufgrund der (hierfür) zu gering bemessenen Verkehrsflächen nach bisherigen Erfahrungen nicht zu gewährleisten sein werden!</p> <p><b>D 3 Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum</b> Bei den weiteren Planungen sollten auch die Grundsätze des kriminalpräventiven Städtebaus einbezogen werden. Ein besonderes Augenmerk verdient dabei die Beleuchtung im Planungsgebiet. Ausreichende und vor allem helle Lichtquellen auf öffentlichen Wegen und Plätzen sowie in den vorhandenen Grünanlagen können hier für Sicherheit bei Passanten und Reduzierung von Angsträumen und der Unfallgefahr im Verkehr sorgen. Zudem trägt Beleuchtung als gestalterisches Element maßgeblich zu einem attraktiven Stadtbild bei. Das Angebot und die Qualität der Straßen- und Platzräume sowie Parkflächen im öffentlichen Raum haben maßgeblichen Einfluss auf die Attraktivität und Lebensbedingungen im Quartier. Sicherheitsfragen bei Anlage öffentlicher Plätze müssen frühzeitig Berücksichtigung finden.</p> <p><b>D 4 Handlungsfeld Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr</b> <b>Verkehr</b> Die Herstellung aller Verkehrsflächen gem. den gültigen Regelwerken bietet Sicherheit und Raum für alle Verkehrsteilnehmer.</p> <p><b>E 6 Betrachtungen zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes</b> Dieser Grenzziehung kann die VD zustimmen, wenn perspektivisch gesichert ist, dass die ausgenommenen Flurstücke auch weiterhin nicht über die Luruper Hauptstraße angebunden werden. Im Bereich der Luruper Hauptstraße 218 – 226 muss sichergestellt sein, dass alle öffentlichen Nebenflächen mit im Sanierungsgebiet liegen. Ggfs. sollte die südliche Grenze mit der Grenze der RISE Gebietes übereinstimmen, um hier Synergien auszuschöpfen.</p> <p><b>F Strategischer Teil</b> <b>F.3 Erste Maßnahmen</b> <b>Verkehrs- und freiraumplanerisches Konzept Luruper Hauptstraße</b> Hier ist dringlichst angeraten, das örtlich zuständige PK 25 sowie die VD mit in die Beratungen einzubeziehen.</p>	<p>die Veränderungssperre erfüllt. Die Vorschriften über die Veränderungssperre nach § 14 Abs. 4 BauGB sind in Sanierungsgebieten nicht anzuwenden.</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Eine Ausweitung der Grenzen des Sanierungsgebietes ist ohne direkten Bezug zu den angrenzenden im Gebiet liegenden Bauflächen nicht begründbar.</p> <p>Sämtliche Anmerkungen zu F werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	---

		<p><b>F 3.1 Erläuterungen und Überlegungen zur Umgestaltung Luruper Hauptstraße</b></p> <p>Die Aufweitung der Straßenverkehrsfläche auf 23-24m für die Luruper Hauptstraße wird auf Seiten der Straßenverkehrsbehörde nicht befürwortet. Dies konterkariert den Ansatz aus der Studie, für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Sicherheit und Raum zu bieten. Der geplante Ausbau hat sich an den Vorgaben aus der ReStra und dem Konzept der Magistralenverdichtung und der daraus resultierenden StVO bzw. deren VwV zu orientieren.</p> <p>Eine Wechselverkefhrführung mit drei Fahrstreifen ist mit einem erhöhten Konfliktpotential belegt und wurde bereits seitens der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.</p> <p>Weitergehende Planungen, wie etwa eine Bussonderspur, würden somit ausgeschlossen werden. Hier wäre zu beachten, dass bei Einführung von Bussonderspuren die Leistungsfähigkeit durch ein Verkehrsgutachten nachgewiesen werden muss. Wie auch in der VU beschrieben, gibt es bereits im Bestand Probleme mit der Leichtigkeit des Verkehrs. Seitens der Straßenverkehrsbehörde werden dann auf je-den Fall Flächen für separate Linksabbiegerfahrstreifen gefordert werden. Ein Nachweis der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität ist zu erstellen.</p> <p>Der Straßenraum sollte wie folgt aufgeteilt sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- beidseitiger Gehweg 3m</li> <li>- beidseitiger baulicher Radweg 3m (zzgl. Sicherheitsraum)</li> <li>- beidseitiger Multifunktionsstreifen 3m für Bäume, Fahrradlehnenbügel, Ladezonen, Parken</li> <li>- vier Fahrstreifen je 3,25m</li> </ul> <p>Hieraus ergibt sich eine Straßenverkehrsfläche von ca. 33m.</p> <p>Seitens VD wird für Straßen mit Gewerbenutzung sowie Hauptverkehrsstraßen eine Gehwegbreite von mind. 3m gefordert, um auch den Anforderungen durch kleinteilige Läden und Dienstleistungsangebote nachzukommen. Im Sinne der Magistralenentwicklung sollte dazu ein 3m breiter Multifunktionsstreifen vorhanden sein. In diesem werden Fahrradlehnenbügel, Bäume und Parkstände/Lieferzonen verortet werden können. Zusätzlich sind Radfahrstreifen bzw. bauliche Radwege anzulegen.</p> <p>Ein gegenläufiger Radweg ist bei einem regelkonformen Ausbau der Nebenflächen nicht notwendig und auch nicht zielführend. Durch die Anzahl an Gehwegüberfahrten, gerade auch durch Nahversorger, der in der VU als Gefahrenquelle beschrieben wird, kann seitens der Straßenverkehrsbehörde eine Anordnung nicht in Aussicht gestellt werden.</p>	
--	--	--	--

### Anlage 3

	<p>Die angestrebte Verbreitung von Lastenrädern, die deutlich breiter sind als normale Fahrräder, würde zusätzliches Konfliktpotential bedeuten. Es wird grundsätzlich darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Straßenplanung nicht nur öffentliche Parkstände (und barrierefreie Parkstände) vorzusehen sind, sondern insbesondere eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellmöglichkeiten auf öffentlichen Grund.</p> <p>Das Thema Fahrradparken sollte mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende und die Ziele aus dem Koalitionsvertrag und der Drs. 22/106 („Radentscheid“) als zentrales Thema verankert werden. Ziel sollte es sein, mustergültige Lösungen für das Fahrradparken – im öffentlichen und im privaten Raum - umzusetzen. Attraktive Flächen in direkter Nähe zu den Eingängen müssen für das Fahrradparken gesichert werden. Dies gilt auch für das Besucherparken im öffentlichen Raum. Im Quartier müssen Nutzer das Gefühl bekommen, dass, egal an welchem Quell- oder Zielort man sich befindet, ohne Umwege und direkt ein Fahrradabstellplatz zu erreichen ist. Die Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet sind größtenteils in einem desolaten Zustand.</p> <p><b>Fahrenort</b> Im Fahrenort wird aufgrund des Busverkehrs und der überörtlichen Bedeutung seitens der Straßenverkehrsbehörde das Einrichten einer T-30 Zone nicht unterstützt. Hieraus resultiert, dass Querungshilfen mit Einengungen abgelehnt werden.</p> <p><b>Swatten Weg</b> Zur Erhöhung der Schulwegsicherheit kann auch das Einrichten einer T-30 Zone beitragen. Dies ist mit der BVM-VE 2 zu klären. Da der Großteil des Swatten Weg auf Schleswig-Holsteinischem Landesgebiet liegt, wäre auch hier eine Absprache zweckmäßig. Querungshilfen mit Einengungen sind hier denkbar.</p> <p>Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist verbesserungswürdig. Eine direkte Anbindung des Gebietes an das Schnellbahn- und/oder U-Bahnnetz ist nicht gegeben. Dies wird sich durch die Anbindung an die geplante S 32 mit einem Haltepunkt im südlichen Teil der Luruper Hauptstraße ändern. Perspektivisch müssen somit weitere Straßenverkehrsflächen (als Bsp. zum Ausbau des Haltepunktes am Engelbrechtweg) gesichert werden. Durch die geplante hohe Verdichtung und der daraus resultierenden Mehrverkehre erwarten wir eine weitere Verschlechterung der Situation. Aus Gründen der Verkehrssicherheit werden die Fahrbeziehungen an den Überfahrten auf „rechts</p>	
--	---	--

Anlage 3

		<p>rein/rechts raus“ zu beschränken sein. Grundsätzlich sollte die Anzahl auf ein Minimum begrenzt werden. Die Durchsetzung mittels Beschilderung und Markierung hatte an ähnlichen Örtlichkeiten mit gleichen Voraussetzungen nicht den gewünschten Erfolg. Eine bauliche Mitteltrennung ist daher mit einzuplanen. Nachträgliche Baumaßnahmen würden so verhindert werden.</p> <p>Die daraus resultierenden Mehrverkehre müssten ggfs. in einer verkehrstechnischen Untersuchung nachgewiesen werden.</p> <p>Die Bestandssituation der öffentlichen Parkmöglichkeiten im Bereich der Straßen Luruper Hauptstraße verbleibt im Bereich der festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsfläche und soll somit unverändert bleiben. Dies steht im Widerspruch zu dem genannten Programm- und Entwicklungsplan, eine steigende Aufenthaltsqualität im Straßenraum durch Anpassung der Nebenflächen an heutige Bedürfnisse und Ansprüche zu schaffen.</p> <p>Das heißt außerdem, es gäbe weiterhin keine öffentlichen Parkstände im gesamten Gebiet. Diesen Missstand können auch keine weitreichenden Konzepte ausgleichen, zumal sich das durch den in Aufstellung befindlichen B-Plan Lurup 68 nicht erkennen lässt.</p> <p>Ein Verkehrsgutachten muss aufzeigen, dass auch zukünftig alle Verkehre leistungsgerecht abgewickelt werden können.</p> <p>Aus den Vorgaben der ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) ergibt sich der Bedarf an öffentlichen Parkständen. Dieser bemisst sich an der Anzahl der Wohneinheiten (WE). Die Quote liegt im Regellaß von 20 Parkständen je 100 WE. Analog dieser Quote ist ebenfalls die gleiche Anzahl an Fahrradabstellanlagen auf öffentlichen Grund zu errichten. Parkstände, die nur einem eingeschränkten Personenkreis zur Verfügung stehen (E-mobilität, Mobilitätseingeschränkte), sind extra aufzuführen.</p> <p>Problembefahtet bei untermaßigen Flächen in dicht bebauten Gebieten ist dann immer wieder die Müllentsorgung bzw. Aufstellung der Behälter am Abfuhrtag sowie die begehrten Feuerwehraufstellflächen im begrenzten öffentlichen Raum.</p> <p>Weiterhin sollte die zunehmende Fokussierung der Lieferdienste (DHL, UPS, FedEx, Hermes usw.) auf zentrale Paketstationen betrachtet werden. Von hier aus sollen spezielle Lastenräder die Verteilung in den Quartieren übernehmen. Unabhängig von der rechtlichen Einordnung und deren Probleme bei der Umsetzung benötigen diese mehr Fläche, da sie nochmals breiter als die momentan genutzten Lastenräder sind.</p> <p>Die VD bittet um weitere Beteiligung in den anstehenden Verfahren.</p>	<p>s.o.</p>
--	--	--	-------------

Anlage 3

<p><b>BGV</b> (Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz)</p> <p>G</p>		<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	
<p><b>BJV</b> (Behörde für Justiz und Verbraucherschutz)</p>		<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	
<p><b>BWFGB</b> (Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke)</p> <p>Stabsstelle Gleichstellung und Bezirke</p>	<p>06.05.2021</p>	<p>G hat keine Bedenken.</p> <p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	
<p><b>LSBG</b> (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer)</p> <p>Geschäftsbereich Straßen</p>		<p>Siehe BVM</p>	
<p><b>SAGA GWG / GS Osdorf – Lurup</b></p>	<p>11.05.2021</p>	<p>Das Untersuchungsgebiet umfasst m.E. keine SAGA-Bestände, weshalb wir ja nur indirekt von der Entwicklung betroffen sind. Grundsätzlich können diese Entwicklungsabsichten aber als positiv bewertet werden, da die südliche Umgebung dadurch eine Aufwertung erfahren würde welche sich dann bestimmt auch positiv auf die SAGA-Bestände auswirkt.</p>	



Anlage 3

		Sofern perspektivisch 500 neue Wohnungen entstehen, möchte ich anregen, dass auch geprüft werden sollte, ob ausreichend Kapazitäten in den infrastrukturellen Einrichtungen (wie z.B. KITAs, Schulen, Ärzte) oder auch Nahversorgungsangebote vorhanden sind oder ob ggf. neue Angebote integriert werden müssten.	zur Kenntnis genommen
<b>Handwerkskammer</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>Handelskammer</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>Stadtreinigung Hamburg</b>	10.05.2021	die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat die Unterlagen zu den Vorbereitenden Untersuchungen nach 5 141 BauGB für das Gebiet Luruper Hauptstraße West (als Teil des RISE-Gebietes) zur Kenntnis genommen. Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben.	zur Kenntnis genommen
<b>Hamburg Wasser</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>Hamburger Stadtentwässerung</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>VHH + HVV</b>	17.05.2021t	Wir haben die Unterlage geprüft und nehmen gemeinsam mit dem HVV wie folgt Stellung:	Die Ausgestaltung und die Zuschnitte der Straßenverkehrsflächen (sowie der Grünflächen und Bauflächen) obliegen den Ergebnissen des weiteren Diskussions- und Abwägungsprozesses. Die aufgeführten Belange werden dabei einfließen. Im Rahmen der Entwicklung des IEKs sind diesbezügliche Workshops vorgesehen. VHH und HVV

Anlage 3

		<p><u>Einleitend</u> Der Linienbus ist das barrierefreieste Verkehrsmittel und dient wie kein anderes der Mobilität ALLER Menschen. Gleichzeitig weist er mit Abstand den geringsten Platzbedarf pro beförderter Person auf. Im Sinne einer inklusiven Stadtplanung sollten deswegen die Belange eines attraktiven Busverkehrs den entsprechenden Stellenwert haben.</p> <p><u>Seite 67/68 (ÖPNV-Angebot)</u> Die Linien 2 und 3 fahren jeweils alle 10 Minuten, aber zwischen Schenefelder Platz und Bornkampsweg über den gleichen Weg und zeitlich so versetzt, dass sie sich zu einem annähernden 5-Minutentakt ergänzen. Die Linie 2 erreicht auf kürzestem Wege den Bahnhof Altona und zukünftig auch den S-Bahnhof Ottensen, die Linie 3 den S-Bahnhof Holstenstraße und die Innenstadt mit dem Hauptbahnhof. Die Buslinie 21 verbindet das Untersuchungsgebiet nicht nur mit dem S-Bahnhof Elbgaustraße und dem Eidelstedter Platz sondern auch mit dem Elbe-Einkaufszentrum, der S-Bahnstation Klein Flottbek und dem Fähranleger Teufelsbrück. Die 21 fährt Montags bis Freitags über große Teile des Tages alle 5 Minuten, in der Nebenverkehrszeit vormittags und abends alle 10. Somit ist das Untersuchungsgebiet auf kürzesten Wegen und dichtem Fahrtenangebot mit den umliegenden Schnellbahnhalten, Quartierszentren und der Innenstadt verbunden.</p> <p><u>Seite 70 und 99 (Attraktivität des ÖPNV)</u> Die Aussagen zur mangelnden Attraktivität können wir vor dem Hintergrund des im vorigen dargelegten dichten und weit verzweigten Angebotes nicht nachvollziehen. Erst in jüngerer Vergangenheit wurde im Rahmen der Korridorbetrachtung durch die Neueinführung der Linie X3 und der Umorganisation der 2 und 3 das Angebot gerade im Untersuchungsgebiet deutlich aufgewertet. Im Zuge der fortschreitenden Einführung des Hamburg-Taktes sind weitere Angebotsverbesserungen mit neuen Verbindungen geplant.</p> <p><u>Seite 108 (Verkehr - ÖPNV)</u> Bis zum Beginn der Pandemie waren stetig steigende Fahrgastzahlen zu vermelden, was auch im Sinne der Mobilitätswende ist und durch den Hamburg-Takt weiter unterstützt werden soll. Die vorgesehenen innovativen Konzepte müssen vor allem</p>	<p>sind eingeladen, sich an den erforderlichen Prozessen zur städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtbereiches zu beteiligen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---	---

Anlage 3

		<p>der zu erwartenden Nachfrage mit entsprechenden Transportkapazitäten gerecht werden.</p> <p><u>Seite 114ff. (E2 Funktionsfähigkeit des Gebietes)</u>  Zur Qualität des ÖPNV verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den Seiten 70 und 99. Die Aussage, dass „eine urbane Qualitätsentwicklung im Sinne (...) nur mit einer Umgestaltung der Straße einhergehen (kann)“, wird von uns befürwortet. Hierbei unterstützen wir nachdrücklich die Stellungnahme der BVM vom 11.05.2021, in der auch detailliert auf die Belange des ÖPNV eingegangen wird. Die Verkehrsunternehmen und der HVV bitten hier um eine möglichst frühzeitige Einbindung in die Konzeptentwicklung und Planung des Straßenraumes, um die Belange eines attraktiven ÖPNV so früh wie möglich mit in die Planung implementieren zu können.</p> <p><u>Seite 131 (Verkehrs- und Freirumkonzept)</u>  Auf Schleswig-Holsteinischer Seite ist auf der Altonaer Chaussee westlich des Engelbrechtsweges nach unserer Kenntnis ebenfalls eine Straßenumgestaltung im Gespräch. Wir regen eine Kontaktaufnahme zur Stadt Schenefeld bzw. zum LBV-SH an, um hier eine abgestimmte Stadtraumentwicklung einleiten zu können.</p> <p><u>Seite 138 (Umgestaltung Luruper Hauptstraße)</u>  Ein attraktiver Busverkehr benötigt nicht nur gut ins Quartier eingebundene Haltestellen, auch oder vor allem der Fahrweg ist entscheidend für die im Bericht wiederholt monierte Fahrdauer. Die Verkehrsunternehmen und der HVV bitten hier um eine möglichst frühzeitige Einbindung in die Konzeptentwicklung und Planung des Straßenraumes, um die Belange eines attraktiven ÖPNV so früh wie möglich mit in die Planung implementieren zu können; wir verweisen hier nochmals auf die Stellungnahme der BVM.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>Bezirksamt Altona</b></p> <p>JA</p>		<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	

Anlage 3

<p>SR 1 Sozialplanung</p>	<p>20.04.2021</p>	<p>In die vorbereitende Untersuchung sollten folgende Aspekte aufgenommen werden:</p> <p><u>Zu S. 95:</u> Auch die Entwicklung von WA-gebundenen Wohnraum für bestimmte Zielgruppen – z.B. durch eine städtischen Wohnungsgesellschaft - oder weiterer trägergebundener Wohnraum oder Wohngruppen sind eingestreut an diesem Standort anzustreben. Für die Zielgruppen besteht ein Förderprogramm im Rahmen der Wohnungsbauförderung – Abschnitt 3.2.15 (vgl. Förderrichtlinie für Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern in Hamburg, Gültig ab 1. Januar 2021. Seite 9)</p> <p>Die angesprochenen Nachbarschaftsräume – sei es in Mehrfamilienhäusern oder auch Baugemeinschaften - fördern das soziale Zusammenleben in der Nachbarschaft. In der Wohnbauförderung wird im Abschnitt 3.2.4 auf die Fördermöglichkeit von Begegnungsräumen explizit hingewiesen.<sup>1</sup> Begründung: Es besteht hier die Möglichkeit eingestreut Wohnraum für z.B. Wohnungslose in Hamburg zu schaffen, der Hamburg-weit dringend benötigt wird (Abbau von Wohnunterkünften) und möglichst nicht in großer Anzahl an einzelnen Standorten konzentriert sein soll.</p> <p>Die angestrebte verdichtete Wohnbebauung an diesem bisher durch ein- und Zweifamilienhäuser und wenige Mehrfamilienhäuser geprägten Wohnort sollte hier flankiert werden mit einer Nachbarschaftsbildung. Das bedeutet die Möglichkeiten zum ehrenamtlichen Engagement, der Nutzung öffentlicher Räume und halböffentlicher Räume wie Nachbarschaftsräume und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität – außerhalb der eigenen Wohnung.</p> <p><u>Zu S. 129</u> Beim Handlungsfeld „Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft“ das Ziel ergänzen um: „Im Gebiet sollen anteilig Wohnungen oder Trägereigener Wohnraum für Zielgruppen entstehen, die einen erschwerten Zugang zu Wohnraum haben (Trägergebundener Wohnraum und WA-Bindungen). Im verdichteten Wohnungsbau sind Nachbarschaftsräume vorgesehen. Für beide Ziele bestehen Fördermöglichkeiten im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus“</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird bei der Erstellung des IEKs berücksichtigt.</p>
-------------------------------	-------------------	--	---

Anlage 3

GA		Keine Stellungnahme eingegangen	
MR 2	12.05.2021	MR2 hat keine Anmerkungen	
MR 3		Keine Stellungnahme eingegangen	
SL 1	Alle 11.05.2021	Fehlanzeige	
SL 2		<p><b>Stellungnahme SL-2 – Bauleitplanung</b></p> <p>Zu dem Abschlussbericht im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung nach §141 BauGB nimmt SL-2 im Folgenden Stellung:</p> <p>Die strategische Zielsetzung der potentiellen Sanierungsmaßnahmen, nämlich die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in dem Untersuchungsgebiet sowie Schaffung von neuen attraktiven Wohnangeboten, entspricht der Zielsetzung des laufenden Bebauungsplanverfahrens Lurup 68. Um die Ziele der Bauleitplanung und Städtebaulichen Sanierung zu bündeln und effektiv zu verfolgen, bitten wir darum, dass SL-2 bei weiteren Verfahrensschritten und bei der Durchführung der in <b>Teil F3-F4</b> des Berichtes dargestellten Maßnahmen eng beteiligt wird. . SL-20 weist darauf hin, dass es eine weitere Akteursgruppe gibt, die sich für die nachhaltige Entwicklung der Luruper Hauptstraße einsetzt – AG Magistrale Luruper Hauptstraße. Wir bitten um Beteiligung dieser Akteure bei der Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen, sodass die vor Ort bestehenden Netzwerke intensiv betreut und transparente Beteiligungsstrukturen geschaffen werden können.</p> <p>Im Laufe des Bebauungsplanverfahrens Lurup 68 wurden diverse Gutachten in Auftrag gegeben, um die verkehrs-, lärm- und luftschadstofftechnische Situation auf dem betroffenen Abschnitt der Luruper Hauptstraße zu bewerten und die Lösungsvorschläge für die möglichen Problemlagen zu erarbeiten. Es wird angeregt, die Teile <b>B4 Verkehr und Erschließung</b> und <b>B5 Umweltsituation</b> mit den Ergebnissen der Gutachten abzugleichen. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden durch SL-2 zur Verfügung gestellt, sobald diese in abgestimmter Form vorliegen (lärmtechnische Untersuchung ist bereits abgeschlossen, verkehrs- und</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>SL 2 ist eingeladen, sich an dem erforderlichen weiteren Diskussionsprozess zur städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtbereiches zu beteiligen.</p> <p>Die Ergebnisse der LTU werden in VU-Bericht übernommen. Die weiteren Untersuchungen fließen bei der Entwicklung des IEKs ein.</p>

		<p>luftschadstofftechnische Untersuchungen sollen bis zum Anfang des 3.Quartals 2021 fertiggestellt werden). Stellungnahme Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt Luruper Hauptstraße (West) Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung Vorbereitende Untersuchung 11.05.2021 Seite 2   6</p> <p><b>Zu Seite 121 (E 6 Betrachtungen zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes):</b> Die Grundstücke Entenweg 5 und Entenweg 7 liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Lurup 68, daher ist die Auflistung der Flurstücke, die für die Gesamtbetrachtung des Sanierungsgebietes irrelevant sind, entsprechend zu verkürzen.</p> <p><b>Zu Seite 138 (F 3.1 Erläuterungen und Überlegungen zur Umgestaltung der Luruper Hauptstraße)</b> Im Rahmen der GrobAbstimmung für den Bebauungsplan Lurup 68 wurde seitens der BVM gefordert, dass für eine beabsichtigte Erweiterung der Straßenverkehrsfläche eine Breite von 30m festgesetzt werden muss. Diese Straßenbreite wurde im Bebauungsplanentwurf in Form einer nicht überbaubaren Grundstücksfläche bereits berücksichtigt. Der Hintergrund für diese Forderung ist die Straßenumbaumaßnahme, die durch LSBG und BVM für die Luruper Hauptstraße geplant wird. Bevor die Straßenumgestaltungsmaßnahme im Rahmen der städtebaulichen Sanierung erarbeitet wird, ist der Ansatz mit der Planung von LSBG und BVM abzustimmen. SL-20 bittet dabei ebenfalls um Beteiligung.</p> <p><b>Zu Seite 139 (F 3.1 Erläuterungen und Überlegungen zur Umgestaltung der Luruper Hauptstraße)</b> <i>„Der kleine Grünbereich zwischen Engelbrechtweg und Entenweg birgt mit seinem Baumbestand jedoch ein Potential, das zu einem einladenden Platz, der Fahrgasten und Passanten Freiraum, Larm- und Witterungsschutz bietet, aufgewertet werden sollte.“</i> Für den im Bericht aufgeführten Grünbereich zwischen Engelbrechtweg und Entenweg gibt es seitens LSBG/BVM gegenläufige Planungsabsichten. Auszug aus dem GrobAbstimmungsprotokoll zum Bebauungsplan Lurup 68 (11.01.2019): <i>„Herr Schröder (BSW/LP) fragt, ob es sinnvoll wäre die vorhandene Grünfläche im südwestlichen Bereich mit in den Geltungsbereich aufzunehmen. Frau Gravenhorst (BWVI/VE304) verneint dies und erläutert, dass es sich um eine städtische Fläche handelt und in diesem Bereich erst vor kurzem die Bushaltestelle erneuert wurde. Weiterhin ist die Fläche für mögliche weitere Planungen wie z.B. Car-Sharing vorzusehen.“</i> Die Vorschläge zu der Fläche sollen mit BVM/LSBG abgestimmt werden, ggf. soll die Fläche für die mögliche Umplanung freigehalten werden.</p>	<p>Formulierung wird angepasst. Die Grundstücke bleiben außerhalb des Sanierungsgebietes.</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>
--	--	---	---

<p>SL 3</p>	<p><b>Stellungnahme SL-3 – Landschaftsplanung</b>  Aus Sicht von SL3 sind folgende Anpassungen vorzunehmen:</p> <p><b>S. 37 Landschaftsprogramm</b>  Absatz 1 Satz 3 bitte ändern:  Der Verbindungsweg von der Luruper Hauptstraße zur Straße Fahrenort ist als Milieu Parkanlage eingetragen.  Absatz 2 Satz 1 bitte ändern:  Die Luruper Hauptstraße mit den angrenzenden Bauflächen des Untersuchungsgebietes ist mit der milieuübergreifenden Funktion Entwicklungsbereich Naturhaushalt bezeichnet.</p> <p><b>S. 37 Arten- und Biotopschutz</b>  Aufzunehmen ist ein weiterer Absatz zum Arten- und Biotopschutz (siehe S. 13 Datengrundlage)  Es handelt sich bei dem Verbindungsweg Luruper Hauptstraße zur Straße Fahrenort um eine Grünanlage.</p> <p><b>S. 52 Baumbestand</b>  Anpassen 1 Satz:  Der erste Satz: <i>„Wertvoller und Stadtbild prägender Bestand findet sich im gesamten UG nur an wenigen Stellen“</i></p> <p><b>S. 50 Öffentliches Grün</b>  Im ersten Satz wird nur von einer öffentlichen Grünfläche gesprochen. Im Text darunter wird auf einige öffentliche Grünbereiche hingewiesen und mit Spiegelstrichen beschrieben. Der Text ist entsprechend anzupassen, da es im Untersuchungsgebiet mehrere Grünbereiche gibt.</p> <p><b>S. 52 Zusammenfassung</b>  1) Die Zusammenfassung ist anzupassen, da auch hier nur von einer Grünfläche gesprochen wird. Es handelt sich aber um mehrere Bereiche, diese sind im Text aufzunehmen. Vorschlag:</p>	<p>SL 3 ist eingeladen, sich an dem erforderlichen weiteren Diskussionsprozess zur städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtbereiches zu beteiligen.</p> <p>Wird im VU-Bericht angepasst</p> <p>Wird im VU-Bericht angepasst</p> <p>Wird im VU-Bericht angepasst</p> <p>Wird im VU-Bericht angepasst</p> <p>Wird im VU-Bericht angepasst</p> <p>Wird im VU-Bericht angepasst</p>
-------------	--	---

	<p><i>Im Untersuchungsgebiet befinden sich die Grünanteile hauptsächlich auf den privaten Grundstücken. Die öffentlichen Grünbereiche sind verhältnismäßig sehr viel geringer und bestehen aus der dem Verbindungsweg Luruper Hauptstraße zum Fahrenort, einer Grünfläche an der Einmündung zur Straße Luckmoor, .....</i></p> <p>2) Ein Satz zum Baumbestand ist in diesem Absatz zu ergänzen.</p> <p><b>S. 97 Geringer Grünanteil im öffentlichen Raum</b>          Texte anpassen:          - Der Anteil der Grünfläche im UG beträgt lediglich 3% der Gesamtfläche im Untersuchungsgebiet. Diese befinden sich an der Parkanlage Luruper Hauptstraße zur Straße Fahrenort sowie an der Einmündung zur Straße Luckmoor.          - Die wenigen weiteren öffentlichen Grünbereiche befinden sich am Verbindungsweg Luruper Hauptstraße zur Fahrenort, an der Einmündung Engelbrechtsweg und Luckmoor sowie am Ackerstieg.          - Bei den meisten kleinflächigen Grünbereichen liegen direkt an der Luruper Hauptstraße. Durch den hohen Verkehrslärm besitzen diese allerdings nur einen geringen bis keinen Erholungswert.          - Wertvoller und Stadtbild prägender Bestand findet sich im gesamten UG nur an wenigen Stellen, allerdings konzentriert sich der Baumbestand auf die oben genannten Bereiche. Im Untersuchungsgebiet befindet sich ein geringer Anteil an Straßenbegleitgrün und Bäumen.</p> <p><b>S. 99 Öffentliches Grün</b>          Anmerkung:          Öffentliches Grün befindet sich an der Parkanlage Luruper Hauptstraße zur Straße Fahrenort sowie an der Einmündung zur Straße Luckmoor.          Potenzial ergänzen:          - Einmündung Luckmoor über Luruper Hauptstraße und Fahrenort als Grünverbindung          - Swatten Weg          - Engelbrechtsplatz an der Einmündung Entenweg und Engelbrechtsweg</p> <p><b>S. 106 D2 Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft          Belastung durch Emissionen</b>          Ergänzung der Handlungsbedarfe:          - Pflanzungen von Straßenbäumen          - Bepflanzung der Vorgärten mit Bäumen, Hecken und Sträuchern</p>	<p>Wird im VU-Bericht angepasst</p> <p>Die weiteren Hinweise werden bei der Erstellung des IEKs berücksichtigt.</p>
--	---	---



		<p>- Schaffung von rückwärtig beruhigten Bereichen</p> <p><b>S. 106 D3 Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum Aufenthaltsqualität und Funktionalität</b></p> <p>1) Ergänzung Probleme: Fehlen von Straßenbäumen und Straßenbegleitgrün sowie öffentlichen Grünflächen</p> <p>2) Ergänzung der Handlungsbedarfe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwertung des öffentlichen Straßenraums durch Straßenbegleitgrün und Straßenbäume</li> <li>- Vernetzung der Grünverbindung und Schaffung von kleinräumigen Parkanlagen</li> </ul> <p><b>S. 107 Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur, Verkehr Grün im öffentlichen Raum</b></p> <p>1) Potenziale anpassen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einmündung Luckmoor über Luruper Hauptstraße und Fahrenort als Grünverbindung</li> <li>- Swatten Weg</li> <li>- Engelbrechtsplatz an der Einmündung Entenweg und Engelbrechtsweg <i>(Kommentar SL2: Bitte die Anmerkung von SL2 zu Seite 139 des Berichtes zu beachten)</i></li> </ul> <p>2) Handlungsbedarfe ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwertung von öffentlichen Grünflächen durch Pflanzungen von Straßenbäumen und Straßenbegleitgrün</li> <li>- Vernetzung der Grünverbindung und Schaffung von kleinräumigen Parkanlagen</li> <li>- Aufwertung der Grünbereiche der Grünverbindung Fahrenort, Einmündung Luckmoor, Engelbrecht und Entenweg sowie Swatten Weg <i>(Kommentar SL2: Bitte die Anmerkung von SL2 zu Seite 139 des Berichtes zu beachten)</i></li> </ul> <p><b>S. 107 Private Freiflächen</b></p> <p>Handlungsbedarfe anpassen: Bepflanzung der Vorgärten mit Bäumen, Hecken und Sträuchern</p> <p><b>S. 108 Fuß- und Radwege</b></p> <p>Handlungsbedarfe ergänzen: Verbreiterung der Fuß- und Radwege</p> <p><b>S. 114 Funktionalität des Untersuchungsgebiets</b></p> <p>Ändern und ergänzen:</p> <p>a) Fuß- und Radwege sollten mindestens 3,50 m breit sein.</p>	
--	--	--	--

		<p>c) Zielvorstellungen im öffentlichen Raum sind zusätzliche öffentliche Spielplätze und Parkanlagen</p> <p><b>S. 129 Handlungsfeldziele und Handlungsziele</b>  <b>Punkt: Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur/ Verkehr</b>  Ergänzung: Grüne Infrastruktur als erste Zielsetzung mit aufgreifen.  Die Luruper Hauptstraße und die angrenzenden Nebenstraßen werden im Straßenraum durch Grünflächen und einen erhöhten Anteil an Straßenbäumen vernetzt, um eine erhöhte Freiraumstruktur und Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet zu entwickeln. Hierzu gehören die Schaffung von angemessenen Vorgärten, Dach-, und Fassadenbegrünung, Pflanzungen von Bäume, Sträucher und Hecken sowie die Erhöhung des Straßenbegleitgrüns und Straßen bäumen im öffentlichen Raum.</p> <p><b>S. 131 Verkehrs- und freiraumplanerisches Konzept</b>  1) Ziele anpassen:  ..... <i>mehr Raum für umweltfreundliche Mobilitätsangebote und Erhöhung der öffentlichen Grünanlagen zur Minderung von Emissionsbelastungen und Verkehrslärm.</i>  2) Ergänzung Potenzial Swatten Weg und Einmündung Luckmoor</p> <p><b>S. 135 Aufwertung Grünverbindung Luruper Hauptstraße – Fahrenort</b>  Ziele anpassen:  Satz 2 ergänzen: ..... unter Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes, Klimaanpassung, Erhöhung und Verbindung von öffentlichen Grünbereichen zur Minderung von Emissionen und Verkehrslärm</p> <p><b>S. 137 Maßnahmenplan</b>  1) Ergänzung der öffentlichen Grünflächen im Bereich der Einmündung Luckmoor und Swatten ) Weg  2) Ergänzung Teilraum 2: Schaffung/ Erhalt eines öffentlicher Platz -&gt; Qualität des Platzes der Parkanlage (Verdeutlichung im Plan)</p>	
<p><b>Stadt Schenefeld</b></p>		<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	