



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

Drucksachen–Nr.: 21-2053.1

Beschlussempfehlung öffentlich

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Planungsausschuss	15.09.2021

Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB Luruper Hauptstraße (West) Beschlussempfehlung des Amtes (NEUFASSUNG)

Weil der Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen an einigen Stellen angepasst wurde (siehe Drucksache 21-2310), wurde eine Neufassung der Drucksache mit dem aktuellen Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen erstellt.

Am 06. August 2019 erfolgte der Senatsbeschluss darüber, dass ein Großteil des Stadtteils Lurup als Fördergebiet im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) im Programmsegment Sozialer Zusammenhalt festgelegt wird. Zeitgleich hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg die Einleitung vorbereitender Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB für das Gebiet Luruper Hauptstraße (West) beschlossen. Das Untersuchungsgebiet Luruper Hauptstraße (West) ist Bestandteil des RISE-Gebietes Lurup.

Im Dezember 2019 wurde das Büro plankontor Stadt und Gesellschaft GmbH vom Bezirksamt Altona mit der Erarbeitung der vorbereitenden Untersuchungen beauftragt. Dieses hat nun den Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen (Anlagen 1 und 2) vorgelegt.

Wesentlicher Hintergrund dieser Vorbereitenden Untersuchungen sind die Ergebnisse des Modellvorhabens Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) „Strategien und Instrumente zur Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen an Magistralen in der Freien und Hansestadt Hamburg – am Beispielprojekt: Quartiersverdichtung entlang von Hauptverkehrsstraßen im Bezirk Altona“ (2017).

In diesem Rahmen wurde der nördliche Abschnitt der Luruper Hauptstraße begutachtet und als eine wesentliche Wohnungsbaupotenzialfläche (Modellgebiet) ausgemacht. Sie ist Teil der Magistralenstrategie, die für die Verknüpfung der Innenentwicklungspotenziale und für die Aufwertung des Stadtraumes entlang der Hauptverkehrsstraßen in Altona steht. Dadurch soll die Funktion der Hauptverkehrsstraßen als Visitenkarte einer Stadt gestärkt und ihre Abschnitte als wichtige Orientierungs- und Identifikationspunkte unterstützt werden.

Im Rahmen der VU wurde eine umfangreichen Bestandsaufnahme der Rahmenbedingungen dargestellt (Oberthemen: Städtebauliche Struktur und Entwicklung; Nutzungsstruktur und Funktionsräume; Gesellschaftliche Infrastruktur; Verkehr und Erschließung; Umweltsituation; Sozioökonomische Situation und Entwicklung). Des Weiteren enthält der VU-Bericht eine Darstellung von Problemen und Potenzialen sowie eine Beschreibung von Handlungsbedarfen

und -möglichkeiten für den Bereich Luruper Hauptstraße (West). Zudem wurde geprüft, ob die rechtlichen Voraussetzungen für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme gem. § 142 BauGB vorliegen.

Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen

Die Untersuchung der Sanierungsnotwendigkeit hat ergeben, dass städtebauliche Missstände, die Voraussetzung für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind, vorliegen. Diese betreffen die in großen Teilen unzureichenden städtebaulichen und stadträumlichen Qualitäten im Gebiet, die Substanzschwäche vieler Gebäude, die auch mangelnde energetische Maßnahmen beinhalten, sowie die Beeinträchtigung der Wohn- und Lebenssituation aufgrund des Verkehrslärms. Hinzu kommt die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit durch die Barriere-Wirkung der Straße, aber auch durch den oft schlechten baulichen Zustand des Straßenraums und der dort fehlenden Aufenthaltsqualität sowie den sehr geringe Anteil öffentlicher Grünflächen.

Das festgestellte Potenzial für ca. 500 neuer Wohnungen eröffnet zugleich Entwicklungspotenziale für neue Wohnqualitäten. Durch Standards eines zeitgemäßen Wohnungsbaus könnten energetische, ökologische oder auch lärmbezogene Defizite entlang der Luruper Hauptstraße und deren hinteren Grundstücke behoben werden. Zudem wird durch eine stadtwirtschaftlich bessere Ausnutzung von vorhandenen, erschlossenen Bauflächen der Druck aus dem Hamburger Wohnungsmarkt zur Bebauung von Grün- und Freiflächen gemindert.

Es wird die Festlegung eines Sanierungsgebietes gem. § 142 BauGB (Vollverfahren) vorgeschlagen, das mit geringer Abweichung dem VU-Gebiet entspricht.

Im Bericht werden Ziele und erste Maßnahmen für das Sanierungsgebiet dargestellt. Leitziel für das vorgeschlagene Sanierungsgebiet: Die Luruper Hauptstraße (West) soll als urbaner Raum und als Stadteingang mit neuen, attraktiven Wohnangeboten und verbesserter Aufenthaltsqualität gestärkt werden.

Ergänzt wird dieses durch Zielsetzungen zu den Handlungsfeldern: Städtebauliche Strukturen, Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur/ Verkehr; Wohnumfeld und öffentlicher Raum, Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft; Querschnittsthema Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung.

Den Schlusspunkt des Berichtes bilden ein erster Rahmenplan/ Maßnahmenkonzept und erste Maßnahmen, die zunächst vorrangig Beteiligungsveranstaltungen (Workshops) beinhalten.

Die in Sanierungsgebieten üblichen flurstückgenauen Ziele sollen, im Fall der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes durch den Hamburger Senat, im Zuge der Erstellung des Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK) für das RISE-Gebiet Lurup entwickelt werden (III. Quartal 2021 - I. Quartal 2022). Dies soll im Austausch mit Grundeigentümer*innen, Gewerbetreibenden und Anwohner*innen erfolgen. Es ist dazu vorgesehen, Workshops zu den sechs Teilbereichen des Gebietes und den öffentlichen Flächen (Verkehrsfläche, Grünfläche) durchzuführen.

Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB)

Der Bericht zur VU wurde vom Bezirksamt Altona mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Anhand der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (Anlage 3) wird deutlich, dass es im Rahmen der Erstellung des Integrierten Entwicklungskonzeptes gilt, die auf den ersten Blick nicht kompatiblen Entwicklungsansätze der einzelnen Fachressorts zu einem stimmigen Gesamtkonzept zusammenzuführen. So haben sich die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), aber auch Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) und Hamburger Verkehrsverbund (HVV) für eine Ausweitung der Verkehrsflächenbreite von rund 21,30 (Bestand) auf 31,50 Meter – 33,00 Meter ausgesprochen. Die Zielvorstellungen für den

Wohnungsbau im Bebauungsplan Lurup 68 gehen dagegen vom weitgehenden Erhalt der Bestandsbreite aus. Die Hinweise zur den Sachverhaltsdarstellungen aus der TÖB-Abstimmung sind in der vorliegenden Fassung des VU-Berichtes berücksichtigt.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Akteure vor Ort wurden auf einer Bürger*innenveranstaltung am 03. März 2020 und in einigen Einzelgesprächen einbezogen. Sie haben pandemiebedingt die Möglichkeit bekommen, sich per E-Mail zum VU-Bericht zu äußern (Anlage 4). Den Bürger*innen, die in den Stellungnahmen Einwände und Bedenken geäußert haben, werden seitens des Amtes Gesprächsangebote gemacht, um die Sachverhalte zu erörtern.

Begleitender Hinweis:

Im Fall der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes Luruper Hauptstraße (West) wird die steg Hamburg mbH, die seit dem 1. Mai 2021 vom Bezirksamt Altona als Gebietsentwicklerin für das RISE-Gebiet Lurup beauftragt worden ist, auch als Sanierungsträgerin tätig sein.

Das Amt empfiehlt dem Planungsausschuss und dem Ausschuss für regionale Stadtteilentwicklung und Wirtschaft,

- 1. dem Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen und damit der Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gem. § 142 BauGB innerhalb der vorgeschlagenen Sanierungsgebietsgrenze zuzustimmen und an die Bezirksversammlung Altona zur Beratung und Beschlussfassung weiterzuleiten.**
- 2. Die Bezirksversammlung Altona wird bei Zustimmung gebeten, den Beschluss an die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen weiterzuleiten, damit diese einen Senatsbeschluss zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes vorbereitet.**

Petition:

Der Planungsausschuss und Ausschuss für regionale Stadtteilentwicklung und Wirtschaft werden um Zustimmung und Weiterleitung an die Bezirksversammlung gebeten.

Anlage/n:

- Anlage 1 Bericht zu den vorbereitenden Untersuchungen Luruper Hauptstraße (West)
- Anlage 2 Planwerk zum VU-Bericht
- Anlage 3 Ergebnis der TÖB-Abstimmung
- Anlage 4 Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung

Luruper Hauptstraße (West)

Vorbereitende Untersuchungen (§ 141 BauGB)



Im Auftrag des Bezirksamtes Altona:

plankontor Stadt und Gesellschaft GmbH

Am Born 6b, 22765 Hamburg, info@plankontor-hamburg.de

Bezirksamt Altona

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Abt. Integrierte Stadtteilentwicklung



Impressum

Auftragnehmer

plankontor Stadt und Gesellschaft GmbH

Am Born 6b, 22765 Hamburg | info@plankontor-hamburg.de

Projektbearbeitung: H. Q. Huynh (M.Sc.), J. Holzrichter (Dipl.-Ing.), H. Rake, (Soz.), M. Schöndienst (Dipl.-Ing.)

Auftraggeber

Bezirksamt Altona

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Abt. Integrierte Stadtteilentwicklung

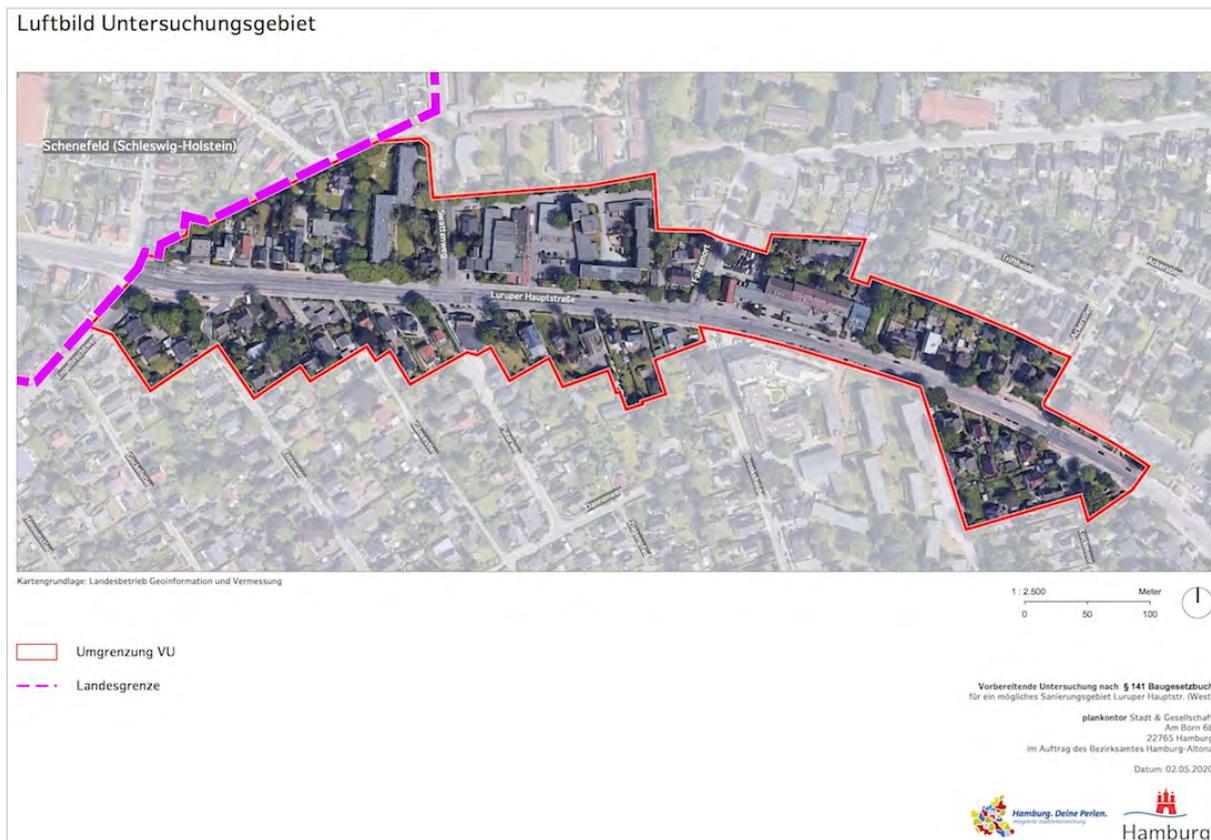
SL 42 - Städtebauliche Sanierung, Jessenstraße 4, 22765 Hamburg

Bearbeitungsstand | 03.08.2021 | 01.09.2021

	Seite
Inhaltsverzeichnis	
Teil A Anlass und Auftrag	7
Teil B Bestandsaufnahme der Rahmenbedingungen	14
B 1 Städtebauliche Struktur und Entwicklung	15
B 1.1 Bedeutung des Untersuchungsgebietes im Stadtgefüge	15
B 1.2 Raumstruktur, Grundstücksstruktur, Ausnutzung Grundstücke, Stadtbild	17
Gesamtbetrachtung des Untersuchungsgebietes	
Teilräume	
Gebäudezustand – Zusammenfassende Darstellung der Teilräume	
Angrenzende Bereiche außerhalb des Betrachtungsraums	
Zusammenfassung	
B 1.3 Eigentumsverhältnisse	35
B 1.4 Planerische Rahmenbedingungen	37
Flächennutzungsplan	
Landschaftsprogramm	
Bebauungspläne	
Lärmtechnisches Gutachten zum Bebauungsplan in Aufstellung Lurup 68	
Denkmalschutz	
Wohnungsbauprogramm	
Altlastenverdächtige Flächen	
Baumschutz	
Gesetzlich geschützte Biotope	
Kampfmittelverdacht	
Hochspannungsleitung	
B 2 Nutzungsstruktur und Funktionsräume	43
Lurup als Wohn- und Gewerbestandort	
Gebäude- und Grundstücksnutzungen	
B 2.1 Wohnen, Wohngebäude, Wohneinheiten	46
Wohnungsbelegung	
B 2.2 Gewerbliche Nutzungen	49
Das Untersuchungsgebiet als Gewerbestandort	
Branchenstruktur und Nahversorgungsangebot	
Leerstände und Veränderungstendenzen	
Zusammenfassung	

Inhaltsverzeichnis	Seite
B 2.3 Grün- und Freiflächen	53
Öffentliches Grün	
Grün- und Freiflächen im näheren Umfeld	
Zusammenfassung	
B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur	56
B 4 Verkehr und Erschließung	58
B 4.1 Motorisierter Individualverkehr	58
B 4.1.1 Verkehrsbelastung	59
B 4.1.2 Ruhender Verkehr	61
B 4.2 Fußverkehr	63
B 4.3 Radverkehr	68
B 4.4 ÖPNV	70
Zusammenfassung Verkehr und Erschließung	72
B 5 Umweltsituation	74
Lärm	
Luftqualität	
Teil C Sozioökonomische Situation und Entwicklung	78
Sozialmonitoring Integrierte Stadtteilentwicklung	80
C 1 Bevölkerungs- und Sozialstruktur	80
Bevölkerungsstruktur und -entwicklung im Untersuchungsgebiet	
Zusammenfassung	
Teil D Probleme und Potenziale in thematischen Handlungsfeldern	86
D 1 Handlungsfeld Städtebauliche Strukturen	88
D 2 Handlungsfeld Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft	96
D 3 Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum	99
D 4 Handlungsfeld Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr	100
D 5 Querschnittsthema Beteiligung – Aktivierung – lokale Partnerschaften – Vernetzung	105
D 6 Fazit: Handlungsbedarfe und -möglichkeiten für die Luruper Hauptstraße West und einzelne Teilräume	107

	Inhaltsverzeichnis	Seite
Teil E	Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit	114
E 1	Wohn-/Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen	115
E 2	Funktionsfähigkeit des Gebietes	118
E 3	Öffentliches Interesse	120
E 4	Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen	122
E 5	Nachteilige Auswirkungen und Sozialplan	124
E 6	Betrachtungen zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes	125
E 7	Betrachtung des Zeitaspektes bei der Durchführung einer städtebaulichen Sanierung	127
E 8	Betrachtung wesentlicher Bestandteile des rechtlichen Instrumentariums zur Durchführung einer Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme und Empfehlungen zur Verfahrenswahl	127
Teil F	Strategischer Teil	132
F 1	Sanierungsziele / Gebietsbezogene Leitziele	133
F 2	Handlungsfeldziele relevanter Handlungsfelder	133
F 3	Erste Maßnahmen	134
F 3.1	Erläuterungen und Überlegungen zur Umgestaltung der Luruper Hauptstraße	142
F 4	Vorläufiger Zeit-Maßnahme-Kosten-Plan (s. Anlage ZMKP)	145
	Anhang:	147
	Verzeichnis Pläne, Tabellen, Abbildungen, Pläne, Anlagen	
	Pläne A3: Im gesonderten Ordner	



Allgemeine Gebietskennzahlen

Fläche / Bebauung / bauliche Ausnutzung	
Größe des Untersuchungsgebiets	95.690m ²
Anzahl der Flurstücke	75
Anzahl der bebauten Grundstücke	60
Anzahl der Hauptgebäude	88
Bebauungspläne	D390, Lurup 6, Lurup 13, Lurup 68 in Aufstellung
Faktische GRZ	0,1 – 0,8
Faktische GFZ	0,1 – 0,9
Nutzung	
Anzahl der Wohneinheiten	219
Einrichtungen gesellschaftlicher Infrastruktur (Anzahl)	3
Anzahl der Gewerbeeinheiten	35
Gewerblich genutzte Fläche (BGF)	ca. 6.000 m ²
Einwohnerinnen und Einwohner	
	561
Verkehrsbelastung Luruper Hauptstraße (KFZ pro Tag)	ca. 25.000
Lärmbelastung Luruper Hauptstraße (Tag / Nacht)	70 / 60 dB(A)

Tab. 1 Allgemeine Gebietskennzahlen

Teil A

Anlass und Auftrag Ausgangslage und Vorgehensweise

Teil A Anlass und Auftrag – Ausgangslage und Vorgehensweise

Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat am 6. August 2019 die Einleitung vorbereitender Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB für das Gebiet Luruper Hauptstraße (West) beschlossen.

Zudem erfolgte am 6. August 2019 der Senatsbeschluss darüber, dass ein Großteil des Stadtteils Lurup gemäß § 171e BauGB als Fördergebiet im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) im Programmsegment Sozialer Zusammenhalt festgelegt wird. Das Untersuchungsgebiet Luruper Hauptstraße (West) ist Bestandteil des RISE-Gebietes Lurup.

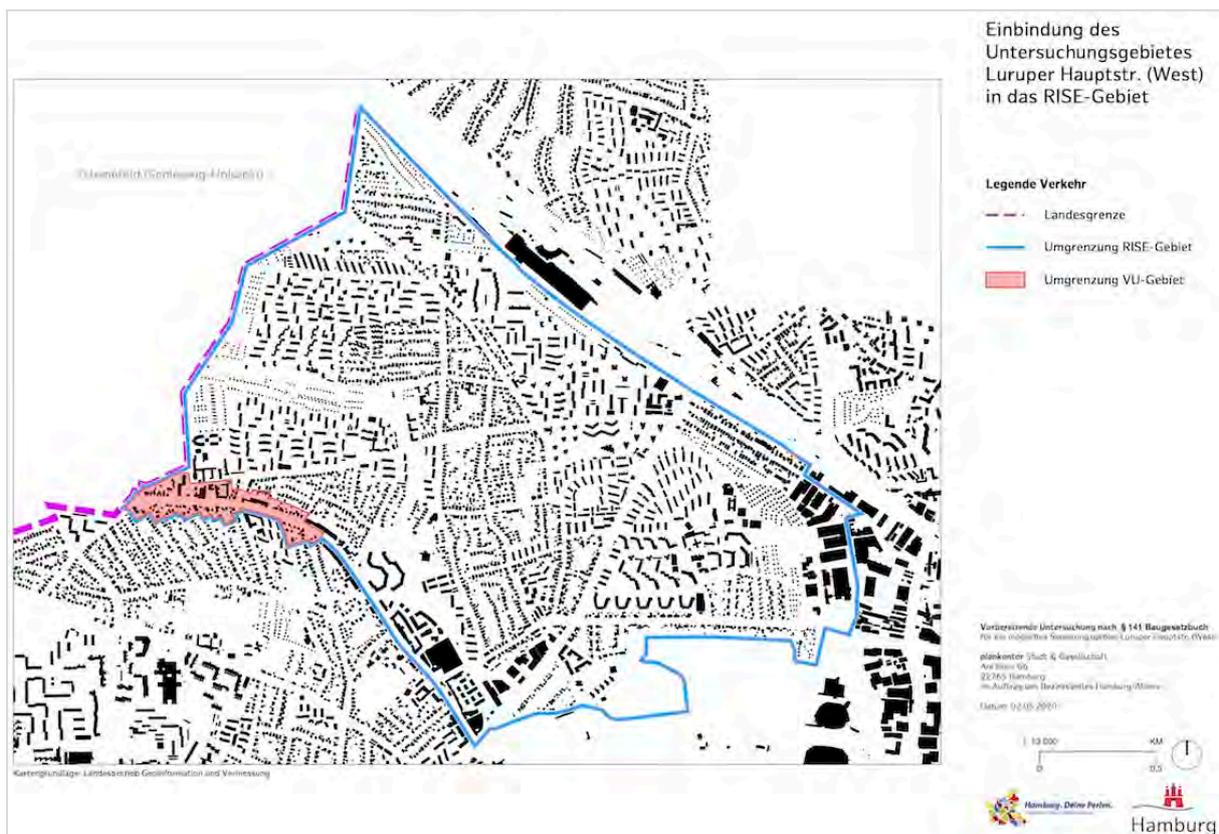


Abb. 2 Einbindung des Untersuchungsgebietes Luruper Hauptstraße (West) in das RISE-Gebiet

Grundlegend ist im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen die Frage zu klären, ob die Voraussetzungen für eine förmliche Festlegung des Untersuchungsgebiets als Sanierungsgebiet gemäß § 142 BauGB gegeben sind oder mit welchen alternativen Handlungsansätzen angestrebte Entwicklungen erreicht werden können.

Mit der Erarbeitung der vorbereitenden Untersuchungen wurde das Büro plankontor Stadt und Gesellschaft GmbH vom Bezirksamt Altona im Dezember 2019 beauftragt.

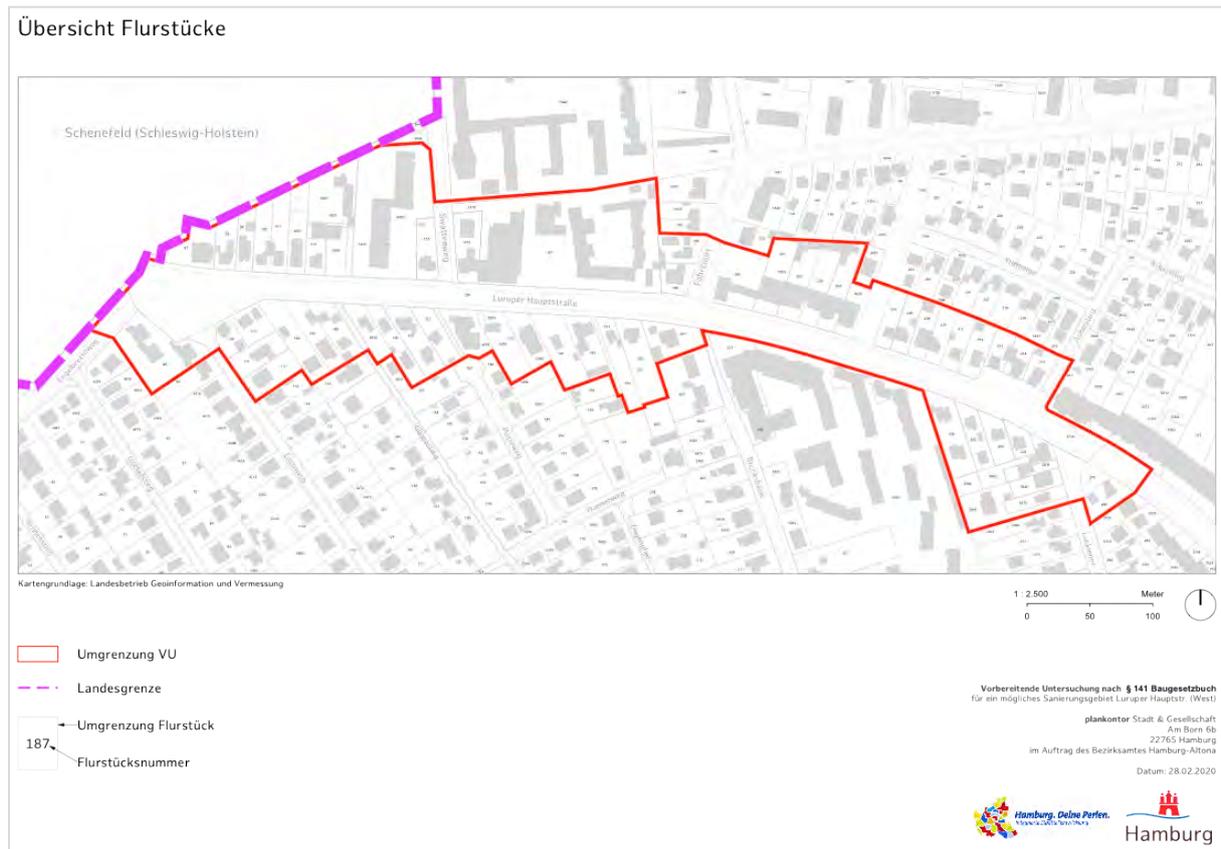


Abb. 3 Das Untersuchungsgebiet Luruper Hauptstraße (West)

Wesentlicher Hintergrund dieser Vorbereitenden Untersuchungen sind die Ergebnisse des ExWoSt-Modellvorhabens „Strategien und Instrumente zur Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen an Magistralen in der Freien und Hansestadt Hamburg – am Beispielprojekt: Quartiersverdichtung entlang von Hauptverkehrsstraßen im Bezirk Altona“ (2017). In diesem Rahmen wurde der nördliche Abschnitt der Luruper Hauptstraße begutachtet und als eine wesentliche Wohnungsbaupotenzialfläche (Modellgebiet) ausgemacht.

Sie ist Teil der Magistralenstrategie, die für die Verknüpfung der Innenentwicklungspotenziale und für die Aufwertung des Stadtraumes entlang der Hauptverkehrsstraßen in Altona steht. Dadurch soll die Funktion der Hauptverkehrsstraßen als Visitenkarte einer Stadt gestärkt und ihre Abschnitte als wichtige Orientierungs- und Identifikationspunkte unterstützt werden.

Die VU wurde vom Bezirksamt Altona mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen sowie den Trägern öffentlicher Belange und den zuständigen Fachämtern und Dienststellen in der Hamburger Verwaltung abgestimmt. Die Akteure vor Ort wurden auf einer Bürgerveranstaltung am 3. März 2020 einbezogen. Die Bürgerveranstaltung wurde von rund 60 Personen besucht, die die Gelegenheit hatten, sich über das Verfahren zu informieren, zu diskutieren und sich vor allem im zweiten Teil, den „Werkstattgesprächen“ an Thementischen aktiv mit Veränderungsideen zum Gebiet einzubringen (vgl. Herangehensweise).

Nach der Bürgerveranstaltung und Werkstattgesprächen waren vertiefende face-to-face-Gespräche mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern und weiteren Schlüsselpersonen vorgesehen, die sich – bedingt durch die Corona-Pandemie – verzögerten oder telefonisch durchgeführt wurden. Zusätzlich konnten einige Gespräche mit Passantinnen und Passanten geführt werden, die uns Einblicke in die Haltung der Menschen zum Wohngebiet und zu möglichen Verbesserungen lieferten (vgl. *Beteiligungen*).

Das vorgelegte Ergebnis zur VU beinhaltet neben der Bestandsaufnahme (Kap. B und C), der Analyse der Probleme und Potenziale (Kap. D) und der Bewertung der Analyseergebnisse die Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit (Kap. E.1 bis E.6) sowie Abwägungen zur Verfahrenswahl und Gebietsabgrenzung (Kap. E.7). Das Kapitel F beschreibt die ersten Maßnahmen, die im Rahmen der Bearbeitung des gesamten RISE-Gebietes vertieft und erweitert werden sollen.

Herangehensweise bei der Durchführung den vorbereitenden Untersuchungen

Die komplexe Aufgabenstellung erforderte einen methodischen Ansatz, der die unterschiedlichen Facetten bei der Entwicklung von vorbereitenden Untersuchungen entsprechend berücksichtigt. So ging es nicht nur darum, die bereits vorhandenen Daten, Analysen, Berichte und Planungen auszuwerten, sondern durch Erhebungen der städtebaulichen, baulichen, verkehrlichen, freiraumbezogenen Situationen zu ergänzen sowie die gesellschaftliche Infrastruktur, das Miteinander und die sozialen Lagen kennenzulernen. Zu dem letzten Punkt wurde eine Sonderzählung vom Statistikamt Nord für die Luruper Hauptstraße (West) analysiert und ausgewertet.

Bestandsaufnahme im Untersuchungsgebiet

Um Aussagen über die Sanierungsbedürftigkeit des Untersuchungsgebiets treffen zu können, wurde eine Bestandsaufnahme und –analyse durchgeführt. Diese umfasst neben der städtebaulichen auch die Bevölkerungs- und Sozialstruktur sowie die Wirtschafts- und die Wohnungsstruktur. Weitere zu analysierende Themenfelder sind die Erschließungs- und Verkehrssituation, die soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur sowie die Umweltsituation und die derzeit vorliegenden Planungen. Mittels Primärerhebungen durch Vor-Ort-Begehungen im Zeitraum Januar / Februar 2020 erfolgte eine gebäudescharfe Kartierung, welche übersichtlich in thematischen Plänen dargestellt wurde. Des Weiteren sind Informationen aus sämtlichen zur Verfügung stehenden Unterlagen sowie statistischem Datenmaterial in die Bestandsaufnahme eingeflossen. Interviews mit Schlüsselpersonen ergänzen und vertiefen die Ergebnisse der Bestandsaufnahme. Aus der Darstellung der so ermittelten städtebaulichen Missstände, Defizite und Potenziale lassen sich notwendige Handlungsbedarfe und -ansätze erkennen, aus denen Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise begründet und abgeleitet werden.

Beteiligungen

Schon die vorbereitenden Untersuchungen sollten im Sinne einer betroffenenorientierten Entwicklung nach BauGB eine frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ermöglichen.

An einem der letzten Tage, als es in Hamburg noch keine Corona-bedingten Einschränkungen zur Begegnung und Versammlung von Menschen gab, konnte eine Bürgerversammlung mit rund 60 Teilnehmenden durchgeführt werden. Die Veranstaltung hatte Werkstattcharakter: Sie wurde sowohl im Plenum als auch an Thementischen durchgeführt. Während im ersten Teil der Veranstaltung Grundsatzfragen zum Sanierungsverfahren erörtert wurden, wurden im zweiten Teil, der eigentlichen Ideenwerkstatt, Vorstellungen zur Gestaltung formuliert, Vorschläge zur Verbesserung erörtert, erste Konzeptideen zu Teilbereichen des Gebietes entwickelt, sich aber auch kritisch mit einer möglichen Festlegung als Sanierungsgebiet auseinandergesetzt.

Ursprünglich war vorgesehen, schon auf der Versammlung mit Schlüsselpersonen näher in Kontakt zu kommen. Es sollten zusätzlich in weiteren Gesprächen die Einstellung der Bürgerinnen und Bürger zu ihrem Gebiet sowie deren Einschätzung der notwendigen Veränderungen und Mitwirkungsbereitschaft herausgefiltert werden.

Die Corona-Pandemie behinderte jedoch zügige Verabredungen mit Bewohnerinnen und Bewohnern, Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Gewerbetreibenden als Schlüsselpersonen. Zwar gelang es, während des Lockdowns einige von ihnen telefonisch zu erreichen, doch die Corona-Krise hatte auch bei den meisten Versuchen der telefonischen Kontaktaufnahme zu Zurückhaltung geführt. Außerdem waren die Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner mit der Organisation beruflicher und privater Aufgaben (Homeoffice) beschäftigt. Kompensiert werden konnte manche dieser Lücken im Laufe des Sommers. Mit einigen der Eigentümerinnen und Eigentümer wurden erste Vorstellungen zur Veränderung ihrer Immobilie und des Gebietes erörtert.

Vor dem Lock down und währenddessen wurden bei der baulich-städtebaulichen Bestandsaufnahme sowie beim Verteilen der Einladungen zur Bürgerversammlung Gespräche mit Passantinnen und Passanten nach dem Zufallsprinzip geführt. So konnten weitere Eindrücke und Meinungen zum Gebiet aufgenommen werden.

Die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltung und der Gespräche finden Eingang in die Bestandsaufnahmen und werden in der Problem- und Potenzialanalyse berücksichtigt.

Bestandsaufnahmen / Begehungen / Zählungen

Im Rahmen der baulich-städtebaulichen Bestandsaufnahme wurden vorhandene Planungen, Gutachten und Materialien ausgewertet sowie verschiedene Begehungen vor Ort

durchgeführt, um die vorhandenen Nutzungen, Problem- und Konfliktbereiche kartografisch, fotografisch und textlich zu erfassen.

Dabei ging es um:

- Gebäude/ Wohnen / Gewerbe

Die Gebäude wurden hinsichtlich ihrer Nutzung (Wohnen/ Gewerbe/ Versorgung/ sozialer Infrastruktur/ Leerstand) sowie ihres Instandsetzungs- und Modernisierungszustandes betrachtet. Die Einschätzung wurde nach Augenschein vorgenommen. Die Bestandsaufnahmen wurden auch unter der Fragestellung einer möglichen Verdichtung für ergänzenden Wohnungsneubau durchgeführt.

- Wohnumfeld / Freiflächen / Grün

Die Bestandsaufnahmen bezogen sich sowohl auf den städtischen Raum in der Luruper Hauptstraße (West), als auch auf privaten und öffentlichen Frei- und Grünflächen im Untersuchungsgebiet und des wohnungsnahen Umfeldes.

Sie standen unter den Fragestellungen: Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, im privaten (halböffentlichen) Raum, also im Blockinnenbereich oder auf untergenutzten Gewerbeflächen sowie Verbesserung des Weges zu einer öffentlichen Grünfläche außerhalb des Untersuchungsgebietes. Berücksichtigt wurden zudem die Bäume als „Klimaschutzträger“.

- Verkehr

Hier ging es um Fragen wie Barrierewirkung der Luruper Hauptstraße für das Gebiet, um funktionale Beziehungen beider Straßenseiten der Luruper Hauptstraße, um Verkehrsbelastungen und Immissionen, um Verkehrsbelastung und Überquerungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger, Barrieren und Hindernisse für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende sowie um die Qualität der Fuß- und Radwege, um Aufenthaltsqualität. Zur Verkehrsbelastung wurden Zählungen durchgeführt und Lärmgutachten ausgewertet. Um den ruhenden Verkehr genauer zu erfassen, wurden an mehreren Tagen zu verschiedenen Zeiten die parken PKW gezählt. Im Kontext mit dem öffentlichen Nahverkehr wurden Verkehrsverbindungen beurteilt – um später eine Einschätzung zu bekommen, inwieweit bei einer Verdichtung Takte oder auch Linien ergänzt werden müssen und können.

- Statistiken zur Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Als eine wichtige Grundlage für eine mögliche Veränderung und Erneuerung des Untersuchungsgebietes wurden Daten und Statistiken ausgewertet. Hierzu wurden Informationen aus der PPA Lurup (Problem- und Potenzialanalyse, 2019) herangezogen sowie eine Sonderauswertung aktueller Bevölkerungsdaten vom Statistikamt Nord nur für das engere Gebiet Luruper Hauptstraße (West) herangezogen und ausgewertet.

Zur Bestandaufnahme der Rahmenbedingungen wurden mehrere Gutachten und Dokumente herangezogen:

- Bezirksamt Altona: Bebauungsplan Lurup 6, 1989
- Bezirksamt Altona: Bebauungsplan Lurup 13, 1964
- Bezirksamt Altona: Durchführungsplan D390, 1959
- Freie und Hansestadt Hamburg: Flächennutzungsplan, 2013
- Freie und Hansestadt Hamburg: Landschaftsprogramm, 1997
- Freie und Hansestadt Hamburg: Arten- und Biotopschutz des Landschaftsprogramms, 1997
- Freie und Hansestadt Hamburg: Lärmkarten Hamburg (§47c BImSchG), 2017
- Freie und Hansestadt Hamburg: Luftreinhalteplan für Hamburg 1. Fortschreibung 2012
- Freie und Hansestadt Hamburg: Luftreinhalteplan für Hamburg 2. Fortschreibung, 2017
- Freie und Hansestadt Hamburg: Amtlicher Anzeiger Nr. 63, 13. August 2019
- Bezirksamt Altona, FA Stadt- und Landschaftsplanung: Problem- und Potenzialanalyse Lurup, 2019
- Evers & Küssner Stadtplaner: Zusammenfassende Dokumentation zur fachlichen Projektbegleitung im Rahmen des ExWoSt-Modelvorhabens Strategien und Instrumente zur Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen an Magistralen in der Freien und
- Hansestadt Hamburg – am Beispielprojekt: von Hauptverkehrsstraßen im Bezirk Altona Quartiersverdichtung entlang von Hauptverkehrsstraßen im Bezirk Altona, 2017
- Freie und Hansestadt Hamburg: Bauliche Anlagen im Nahbereich von Hochspannungsfreileitungen
- Bezirk Altona / ALP Institut für Wohnen und Stadtentwicklung: Wohnungsmarktanalyse zum bezirklichen Wohnungsbauprogramm Altona 2020
- Freie und Hansestadt Hamburg: Liegenschaftskataster (Auszüge), 2019
- Freie und Hansestadt Hamburg: Denkmalliste, Auszug für den Bezirk Altona, 2020
- Freie und Hansestadt Hamburg: Hamburger Wohnlagenverzeichnis, 2019
- Statistikamt Nord: Bevölkerungsdaten für die Statistischen Gebiete 28003, 28007 und 28009, 2018
- Lichtwark-Forum Lurup e.V.: 70 Jahre Lichtwark in Lurup, Hamburg, 2018.
- Wikipedia.de: Hamburg-Lurup, 2020
- Anke Schulz, Geschichtswerkstatt Lurup, <http://www.geschichtswerkstatt.lurup.de/>

Teil B

Bestandsaufnahme der Rahmenbedingungen

Teil B Bestandsaufnahme der Rahmenbedingungen

B.1 Städtebauliche Struktur und Entwicklung

B 1.1 Bedeutung des Untersuchungsgebietes im Stadtgefüge

Der Stadtteil Lurup liegt im Westen Hamburgs und im Nordwesten des Bezirks Hamburg-Altona. Er grenzt an die Hamburger Stadtteile Eidelstedt - mit der baulichen Barriere der Bahn- und S-Bahntrasse - im Nordosten, Bahrenfeld im Südosten und Osdorf im Südwesten. Im Nordwesten stößt er an die schleswig-holsteinischen Nachbargemeinden Schenefeld und Halstenbek. Lurup war bis Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts ein Straßendorf ohne erkennbaren Siedlungskern. Die verstärkte Besiedelung Lurups fand Ende der zweiten Hälfte der 1920er Jahre statt, als, ausgelöst durch die Weltwirtschaftskrise, hier vor der Stadt Arbeitslose für ihre meist kinderreichen Familien in Eigenhilfe zahlreiche Kleinsiedlungen auf städtischem Pachtland errichteten. Die Reste dieser aus bescheidenen Einzel- und Doppelhäusern bestehenden Siedlungen sind noch heute an verschiedenen Stellen im Stadtteil zu erkennen.¹

Lurup wurde im Jahre 1927 nach Altona eingemeindet. Entsprechend dem Groß-Hamburg-Gesetz wurde Altona, und damit auch Lurup, 1937 Hamburg zugeordnet. Eine verstärkte Besiedlung – sowohl mit Einfamilienhäusern als auch mit mehrgeschossigem Wohnungsbau war ab den 1950er-Jahren in Lurup insgesamt zu verzeichnen.

Entlang der Luruper Hauptstraße hat in den letzten 15 Jahren vom Ortszentrum am Eckhoffplatz ausgehend, Richtung Süden und Norden eine städtebauliche Veränderung begonnen. Dadurch sind in Teilen urbanere Bereiche entstanden, dichter und höher bebaut als zuvor. Dazu wurden mehrere Bebauungspläne entwickelt und beschlossen, so der B-Plan Lurup 58 und der B-Plan Lurup 66. Mit der Science City im Umfeld der Luruper Hauptstraße in Bahrenfeld ist ein städtebauliches Großprojekt in der Entwicklung. Im weiteren Verlauf der Luruper Hauptstraße in Lurup sind in den letzten 10 Jahren mehr als 600 neue Wohnungen fertiggestellt worden. Mit dem und um das Lurup Center ist ein Nahversorgungszentrum entstanden, welches in den nächsten Jahren weiter zu entwickeln gilt.

Das Untersuchungsgebiet Luruper Hauptstraße (West) befindet sich in einer städtischen Randlage im Westen des Stadtteil Lurups. Es ist Bestandteil des RISE-Fördergebietes Lurup und liegt an dessen süd-westlichen Rand. Das Untersuchungsgebiet umfasst einen rund 730m langen Abschnitt der Luruper Hauptstraße, weitgehend auf beiden Straßenseiten (nördlich und südlich) der von den Straßen Ackerstieg (Nordseite) und Luckmoor (Südseite)

¹ Kersten Krüger: „Wiederaufbau Hamburgs und Lurups im Sinne Lichtwarks“; in: Lichtwark-Forum Lurup e.V.: 70 Jahre Lichtwark in Lurup, Hamburg, 2018. Vgl. auch: wikipedia.de, 28.03.2020: „Die vom Hochbauamt unentgeltlich zur Verfügung gestellten Baupläne sahen je 52 m² Wohnfläche und einen 700 m² großen Nutzgarten pro Siedlerstelle vor – allerdings in peripherer Lage: die Luruper Volksschule war rund 20 Fuß-Minuten entfernt. Die ersten 51 Doppelhäuser wurden Ende 1932 bezogen. Aufgrund der verwendeten Baumaterialien (beispielsweise Verpackungsabfälle der Fischindustrie) erhielten diese und ähnliche Siedlungen (vor allem in Osdorf) im Volksmund die Bezeichnung „Fischkistendörfer“.“

im Osten bis zur Stadtgrenze Schenefeld / Landesgrenze Schleswig-Holstein reicht. Das Gebiet hat eine Fläche von ca. 9 Hektar, es umfasst 75 Flurstücke.

Ende 2018 lebten 561 Menschen² im Untersuchungsgebiet, ca. 30 Betriebe³ (Stand April 2020) haben hier ihren Standort.

Erreichbarkeit

Aufgrund der Hamburger Randlage ist die Erreichbarkeit ein wesentlicher Aspekt für die städtebauliche Entwicklung.

Das Untersuchungsgebiet ist durch die Luruper Hauptstraße als Verlängerung der Luruper Chaussee über Bahrenfeld an Altona und die Hamburger City angebunden. Die Entfernungen zum Bezirkszentrum Altona betragen rund 7 km, zur Hamburger City rund 10 km. Die Autobahnauffahrten der A7 Hamburg-Bahrenfeld und Hamburg-Volkspark sind beide in etwa 5 km Entfernung zu erreichen, die Autobahnauffahrten der A23 Halstenbek-Rellingen und Halstenbek-Krupunder in ca. 7 km.

Über die Verlängerung der Luruper Hauptstraße nach Westen – ab der Landesgrenze heißt diese Altonaer Chaussee (L103) – werden Schenefeld (angrenzend), Pinneberg in 10 km und Uetersen nach rund 20 km erreicht. Übergeordnete Nord-Süd-Verbindungen stellen die Elbgaustraße (über Fahrenort) Richtung Hamburg-Eidelstedt und der Rugenbarg Richtung Hamburg-Osdorf / Blankenese dar.

Das Untersuchungsgebiet liegt genau im Zwischenraum zwischen den Schnellbahntrassen der S2/S3 und der S1, so dass der ÖPNV vorwiegend über Busse erfolgt. Die S-Bahnhaltestelle Elbgaustraße ist mit dem Bus in ca. 9 Minuten erreichbar, die Haltestelle Klein Flottbek in ca. 25 Minuten. Eine Fahrt nach Altona dauert ebenfalls ca. 25 Minuten. Die Fahrzeiten dorthin mit dem Fahrrad dauern ähnlich an.

Das Gebiet Luruper Hauptstraße (West) ist nicht direkt an das Velorouten-Netz angebunden. Die Route 1, die im Osdorfer Born endet, und die Route 14, die über Eidelstedt / Elbgaustraße / Othmarschen führt, tangieren das Untersuchungsgebiet.

Durch die mittige Lage des Untersuchungsgebietes zwischen dem Luruper Ortszentrum und dem Schenefelder Stadtzentrum und die Randlage nach Schleswig-Holstein kann sich die Bewohnerschaft in Bezug auf die Nahversorgung in verschiedene Richtungen orientieren: In rund 1,4 km Entfernung nach Osten befinden sich das Lurup Center am Eckhoffplatz mit diversen Angeboten sowie, etwa gleich weit entfernt nach Westen, das Stadtzentrum von Schenefeld. In etwa 2 km Entfernung Richtung S-Bahn Elbgaustraße befindet sich zudem das Nahversorgungszentrum Elbgaupassage (Spreestraße). Weitere Zentren im Umfeld sind das Elbe-Einkaufszentrum in Osdorf (3,5 km) und das Eidelstedter Zentrum (3,2 km).

² Quelle: Statistikamt Nord

³ Quelle: Eigene Erhebung

- Plan 1** Lage Lurups und des Untersuchungsgebietes im Bezirk Altona (siehe Anhang)
- Plan 2** Übersicht Flurstücke, Hausnummern und Baublockgrenzen (siehe Anhang)
- Plan 3** Anbindung an übergeordnete Verkehrsachsen und Zentren (siehe Anhang)

B 1.2 Raumstruktur, Grundstücksstruktur, Ausnutzung der Grundstücke, Stadtbild

Gesamtbetrachtung des Untersuchungsgebietes

Die Verkehrsachse Luruper Hauptstraße durchzieht das gesamte Untersuchungsgebiet in West-Ost-Richtung und teilt es funktional und räumlich in eine südliche und eine nördliche Hälfte. Die jeweiligen Straßenseiten bilden größtenteils mit den daran anschließenden Siedlungsgebieten funktionale und städtebauliche Einheiten. Eine Verknüpfung über die Straße hinweg besteht weniger.

Die Luruper Hauptstraße wird innerhalb des Untersuchungsgebietes überwiegend durch eine Siedlungsarchitektur der 1950er und 1960er Jahre geprägt. Der weite Straßenraum wird, von einigen Ausnahmen abgesehen, von niedriger, offener Bebauung gesäumt. Vorgartenpflanzungen, Einfriedungen und wenige Straßenbäume geben der Straße den Charakter einer vorstädtischen Ausfallstraße, die als raumstrukturelles Merkmal eine Trennung des nördlichen vom südlichen Teil bewirkt. Verstärkt wird diese Barrierewirkung durch die Verkehrsfunktion, die im Vordergrund steht.

Ein bedeutsames Kriterium für die bisherige städtebauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet ist der Zuschnitt der Flurstücke bzw. Baugrundstücke. Auf der Nordseite sind die langen (Längen von ca. 30m bis ca. 100m) und schmalen Grundstücke zumeist senkrecht zur Straßenkante ausgerichtet. Auf der Südseite sind die Flurstücke zumeist ebenfalls lang und schmal, aber sie verlaufen i.d.R. schräg zur Straßenkante (in einem Winkel von ca. 55°). Die Frontfassaden der Gebäude verlaufen deshalb auch häufig schräg zur Straßenkante, in unterschiedlichen Winkel von 0° bis ca. 30°). Eine städtebauliche Linie, ein städtebauliches Konzept ist nicht erkennbar.

Kennzeichnend für das Untersuchungsgebiet sind Einfamilienhäuser und Doppelhäuser - auf der nördlichen Straßenseite zwischen Ackerstieg und Durchgang zum Fahrenort (Grünfläche), zwischen Ladenzentrum und Stadtausgang Richtung Schenefeld sowie auf der südlichen Straßenseite über die gesamte Länge. Insbesondere auf der südlichen Straßenseite überwiegt die kleinteilige Wohnbebauung auf recht tief geschnittenen Grundstücken. Teilweise wurden diese Grundstücke in der zweiten Reihe bebaut. Die bauliche Auslastung der Grundstücke ist insgesamt niedrig (siehe Kapitel B 1.4).

Auf der Nordseite der Luruper Hauptstraße ist die Bebauung in einigen Teilbereichen dichter und höher als auf der Südseite, so dass sich in zwei Abschnitten eine geschlossene Straßenfront ergibt. Die Abschnitte Luruper Hauptstraße 250 – 258 und Luruper Hauptstraße 264 – 268, als Teil des Wohnungsbaukomplexes neben dem Ladenzentrum mit einem sechsgeschossigen Wohngebäude im hinteren Grundstücksbereich, sind straßenparallel mit dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern geschlossen bebaut.

Im Bereich des Ladenzentrums (Luruper Hauptstraße 274) sind ein- und zweigeschossige Ladenbauten um einen Kundenparkplatz gruppiert, der sich zur Straße öffnet. Fast der gesamte Bereich zwischen den Straßen Fahrenort und Swatten Weg hebt sich so deutlich von der ansonsten vorherrschenden kleinteiligen Bebauung ab.

Der westliche Stadteingang aus Richtung Schenefeld kommend lässt sich städtebaulich kaum ablesen. Im Kreuzungsbereich Luruper Hauptstraße, Engelbrechtweg, Gorch-Fock-Straße ist der Straßenraum gegenüber den anderen Straßenabschnitten deutlich aufgeweitet. Die Bebauungsstruktur vor und hinter der Stadt-/ Landesgrenze ähnelt sich sehr. Die kleinteilige offene straßenparallele Bebauung besteht aus ein- oder zweigeschossigen Gebäuden.

Das Hamburger Stadtgebiet beginnt auf der Südseite mit einer Bushaldebucht mit dahinterliegender, kleiner Grünfläche, keine Bebauung, die der Luruper Hauptstraße zugewandt ist. Seit kurzem markiert auf der Nordseite östlich der Gorch-Fock-Straße, auf schleswig-holsteinischem Gebiet, ein viergeschossiger Wohnungsneubau die Stadtgrenze.



Abb. 4 Stadteingang: Weiter Straßenraum mit kleinen Siedlungshäusern.



Abb. 5 Dreigeschossiger Wohnungsbau aus den 1960er Jahren (Luruper Hauptstraße 250-256).



Abb. 6 Kleine Siedlungshäuser auf der Südseite der Luruper Hauptstraße.



Abb. 7 Ladenzentrum mit mehrgeschossigem Wohnungsbau aus den 1960er Jahren im Hintergrund.

Die meisten Gebäude im Untersuchungsgebiet wurden zwischen 1950 und 1970 errichtet. In den folgenden Jahrzehnten erfolgten Nachverdichtungen auf verschiedenen Grundstücken (siehe nachfolgende Teilräume). Eine bauhistorisch oder architektonisch bedeutsame Bebauung ist nicht vorhanden. Noch erkennbar ist jedoch an einigen Stellen die verstärkte Besiedlung Lurups im 20. Jahrhundert mit kleinen einfachen Einzel- oder Doppelhäusern auf großen Parzellen. Diese sind insbesondere auf der südlichen Straßenseite noch zu finden.

Die kleineren Einzelhäuser spiegeln die typischen Merkmale ihrer jeweiligen Bauzeit wider und liegen häufig hinter Hecken oder Grundstückseinfassungen verborgen. Durch die Heterogenität der Bebauung, ihre unterschiedliche Lage und Ausrichtung zur Straße und unterschiedliche Vorgartennutzungen ergibt sich kein städtebaulich strukturiertes Straßenbild. Die bewohnten Einfamilienhäuser sind größtenteils durch Bepflanzung von der Straße abgeschirmt. Bei gewerblich genutzten Grundstücken ist der vordere Bereich häufig rein funktional als Betriebsfläche oder Kundenparkplatz angelegt.

Die mehrgeschossigen Wohnhäuser stammen aus den 1960er Jahren und weisen ähnliche Merkmale auf. Luruper Hauptstraße 250a – 256 wurde als geschlossene Einzelbebauung, Luruper Hauptstraße 262 – 272 als Wohnanlage einheitlich konzipiert und errichtet. Ihre Architektur bestimmt den mittleren Teil des Untersuchungsgebietes. Eine weitere Wohnanlage Luruper Hauptstraße 282 / Swatten Weg 1 wurde ca. 1970 gebaut. Diese Bebauung, senkrecht zur Luruper Hauptstraße angeordnet, wird von der Straße aus kaum wahrgenommen.

Plan 4 Schwarzplan des Untersuchungsgebietes (siehe Anhang)

Plan 5 Geschossigkeit (siehe Anhang)

Plan 6 Baualterstufen (siehe Anhang)

Teilräume

Das Untersuchungsgebiet zeigt sich in unterschiedlichen Ausprägungen, bedingt durch die in großen Abschnitten individuelle Einfamilienhausbebauung, unterbrochen durch Mehrfamilienhäuser in Blockrandbebauung und gewerblichen Strukturen. Im Folgenden wird das Untersuchungsgebiet in sechs Teilräumen detailliert betrachtet. Jeder Teilraum beinhaltet Grundstücke mit vergleichbaren städtebaulichen Strukturen.



Abb. 8 Übersicht über die Teilräume entlang der Luruper Hauptstraße

Teilraum 1 Stadtgrenze bis Swatten Weg (nördliche Straßenseite, Luruper Hauptstraße 280 – 300)

Grundstücke und Gebäude ⁴		Nutzungen Gebäude		Anzahl der Einheiten ⁵	
Grundstücke	11	Reine Wohnnutzung	9	Wohnen	57
Hauptgebäude	13	Reine Gewerbenutzung	1	Gewerbe	5
Garagen	5	Mischnutzung	3		
Gebäudezustand ⁶					
Neu / umfassend saniert	7	Teilsaniert / -modernisiert	4	Keine/ wenige Maßnahmen erkennbar	2

Tab. 2 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 1

⁴ Angaben laut Liegenschaftskataster (ALKIS) Februar 2019

⁵ Eigene Zählung Februar 2020

⁶ Eigene Erhebung Februar 2020, siehe auch Ausführungen am Ende dieses Kapitels.

Im Teilbereich 1 überwiegt die Wohnnutzung. Im stadtstrukturellen Gefüge ist die Grenze zu Schleswig-Holstein kaum zu erkennen. Auf beiden Seiten der formalen Grenze dominiert zumeist ein- bis zweigeschossige Bebauung.

Dieser Teilbereich 1 ist im Westen durch kleinteilige, ein- bis zweigeschossige offene Bebauung unterschiedlichen Alters (1900 bis heute) gekennzeichnet. Die Grundstücke sind z.T. sehr tief und enden an der Stadtgrenze. Die Bebauung ist im vorderen Bereich angeordnet und parallel zur Straße ausgerichtet. Ausnahmen hiervon bilden die Grundstücke Luruper Hauptstraße 288 und 288a. Hier ist die Bebauung weit von der Straße zurückliegend platziert. Das Gebäude Nr. 288a ist zum zu Schenefeld gehörenden Hermann-Löns-Weg orientiert.

Den östlichen Abschnitt zum Swatten Weg bestimmt die Wohnbebauung Luruper Hauptstraße 282 / Swatten Weg 1. Hier findet sich eine ca. 90m lange Zeilenbebauung mit 44 Wohneinheiten (Baujahr ca. 1970, 2-geschossig + Staffelgeschoss). Das Gebäude steht mit der Stirnseite zur Luruper Hauptstraße. Die Zeile verspringt etwa auf der Hälfte um die gesamte Gebäudetiefe.

Gemäß Auszügen aus Bauakten und Inaugenscheinnahme hat es in den letzten 20 Jahren folgende bauliche Veränderungen im Teilraum 1 gegeben:

- Luruper Hauptstraße 282 / Swatten Weg 1: Energetische Modernisierung von Fassaden und Staffelgeschoss der Wohnanlagen mit 44 Wohneinheiten in 2010.
- Das Haus Nr. 292 wurde abgebrochen und 2011 durch einen Neubau ersetzt. Entstanden ist hier eine zur Straße giebelständige, eingeschossige Reihenhauserzeile mit drei Wohneinheiten.
- Das Haus Nr. 294 wurde im Januar 2020 abgebrochen; im hinteren Bereich des Grundstücks wird z.Z. (Mai 2020) ein Gebäude mit drei Wohneinheiten realisiert.
- Das Haus Nr. 298a, augenscheinlich das älteste Gebäude im Untersuchungsgebiet, wurde um einen Anbau ergänzt und saniert (2010).
- Am Rand des Untersuchungsgebietes auf Schenefelder Stadtgebiet wurde die Bebauung vor wenigen Jahren durch einen 4-geschossigen Wohnungsneubau Ecke Gorch-Fock-Straße ergänzt.

Damit ist etwa die Hälfte des Gebäudebestandes in diesem Teilraum saniert oder neu errichtet. Die anderen Häuser sind augenscheinlich wenig oder nur teilweise modernisiert.

Werden die Wohneinheiten betrachtet, so befinden sich 85% in äußerlich sanierten oder neu errichteten Gebäuden, 10% in teilsanierten. Nur 5% der Wohneinheiten befindet sich in Gebäuden ohne erkennbare Maßnahmen.

Alle Grundstücke und Gebäude sind genutzt und gepflegt, Leerstände sind nicht zu beobachten. Lediglich eine Gewerbefläche innerhalb eines Wohnhauses in Nr. 298 war zum Zeitpunkt der Erhebung ungenutzt.

Gültig ist im gesamten Teilbereich der B-Plan Lurup 13. Der Bebauungsplan Lurup 68 befindet sich derzeit in Aufstellung (Aufstellungsbeschluss am 21.01.2019, vgl hierzu Kap. B 1.4).



Abb. 9 Kleinmaßstäbliche Bebauung aus verschiedenen Jahrzehnten.

Abb. 10 Geschosswohnungsbau aus den 1970er Jahren

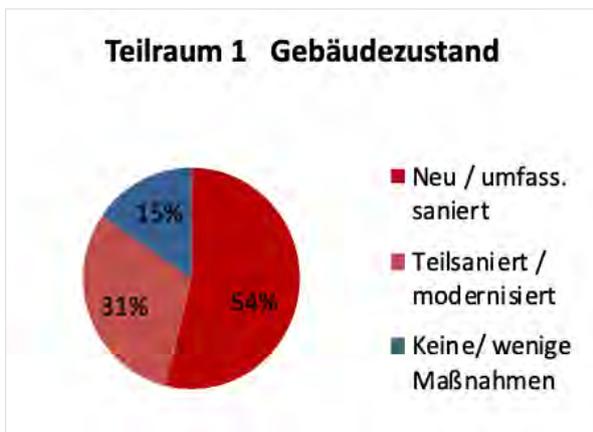


Abb. 11



Abb. 12

Teilraum 2 Swatten Weg bis Fahrenort

(nördliche Straßenseite, Luruper Hauptstraße 250 – 278, Swatten Weg 2, Fahrenort 130)

Grundstücke und Gebäude		Nutzungen Gebäude		Anzahl der Einheiten	
Grundstücke	4	Reine Wohnnutzung	5	Wohnen	66
Hauptgebäude	13	Reine Gewerbenutzung	5	Gewerbe	12
Garagen	8	Mischnutzung	3		
Gebäudezustand					
Neu / umfass. saniert	3	Teilsaniert / -modernisiert	0	Keine/ wenige Maßnahmen erkennbar	10

Tab. 3 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 2

Nahezu die gesamte Fläche gehört einem Eigentümer. Hier befindet sich neben mehrgeschossigem Wohnungsbau ein Nahversorgungszentrum. Das Gelände fällt von der Luruper Hauptstraße nach Norden ab, der größte Teil der Bebauung und der Kundenparkplatz liegen unter Straßenniveau. Das gesamte Gelände wird auf der Nordseite vom Swatten Weg durch eine private Erschließungsstraße erschlossen. Der Kundenparkplatz ist sowohl von hier als auch von der Luruper Hauptstraße anfahrbar. Zwei Kindertagesstätten (Elbkinder und Kinderstube Vermoor beide außerhalb des Untersuchungsgebietes) sind ebenfalls über diese Straße erreichbar.

Auf der östlichen Hälfte ist das Flurstück 187 mit Wohnungsbau aus den 1960er Jahren bebaut: dreigeschossiger winkelförmiger Wohnungsbau, straßenbegleitend (Nr. 264 – 168) und senkrecht zur Straße, unter der Stromtrasse (Nr. 262a-c), das Ensemble wird durch ein 5- bzw. 6-geschossiges Punkthaus (Nr. 272), eine eingeschossige Ladenzeile sowie einen Garagenriegel komplettiert. Die Wohnanlage umfasst 56 Wohneinheiten und 4 Gewerbeeinheiten. Das Erscheinungsbild ist durch ältere Fassadenverkleidung in Orange- und Brauntönen bestimmt. Der Innenhof ist überwiegend mit KfZ-Stellplätzen belegt und versiegelt. Ein Kleinkinder-Spielplatz und etwas Grün sind hier ebenfalls vorhanden. Insgesamt ist der Aufenthaltswert im Innenhof jedoch als gering einzustufen.

Die westliche Hälfte des Teilraums ist mit Gewerbe/ Ladenbauten belegt. Im mittleren Bereich des Geländes sind Kundenparkplätze (49 Stellplätze) angeordnet, das Ladenzentrum öffnet sich U-förmig zur Straße. Ursprünglich war das fama-Kino an diesem Standort angesiedelt (1959 – 1972). Heute befinden sich ein Discounter (Netto seit 2017) und ein Drogeriemarkt (Budnikowski seit 2012) sowie einige kleinere Gewerbeeinheiten an dieser Stelle (siehe Kap. B 2.2). Der Zustand der Ladenzeilen erscheint sanierungsbedürftig.



Abb. 13 Wohnbebauung und Ladenzeilen



Abb. 14 Geschosswohnungsbau parallel zur Luruper Hauptstraße

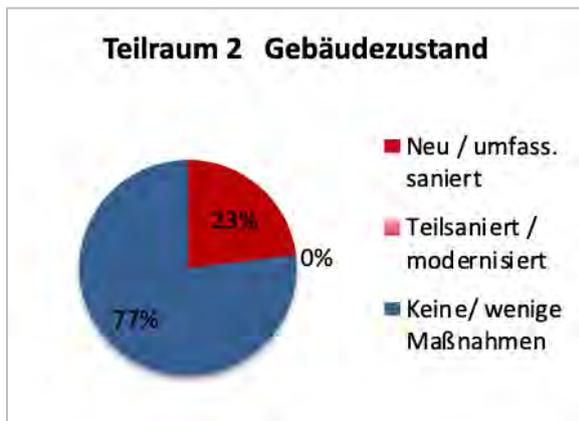


Abb. 15



Abb. 16

Zum Teilraum 2 gehören auch ein Grundstück am Swatten Weg und zwei am Fahrenort. Sie sind mit kleinteiliger Bebauung belegt. Das Eckhaus Swatten Weg / Luruper Hauptstraße 278 wird ebenso wie Swatten Weg 2 gewerblich genutzt. In den Gebäuden Luruper Hauptstraße 260 und Fahrenort 130 findet sich Wohnnutzung.

Der Modernisierungsgrad im gesamten Teilbereich ist niedrig. Hiervon ausgenommen sind die beiden Einzelhandelsmärkte und das Wohnhaus Luruper Hauptstraße 260. Dies bedeutet, dass fast der gesamte Wohnungsbestand (91%) sich in Gebäuden befindet, die nicht modernisiert wurden, dies gilt auch für das Gewerbe.

Der Teilraum 2 wird im Osten von einer 110kV Hochspannungsleitung überquert. Die Wohngebäude an der Luruper Hauptstraße und am Fahrenort liegen unmittelbar an dieser Trasse. Dies gilt insbesondere für die Adressen Luruper Hauptstraße 260 sowie 262 a – c.

Der Teilraum 2 liegt im Geltungsbereich des Durchführungsplans D390 sowie des sich in Aufstellung befindlichen B-Plans Lurup 68 (Aufstellungsbeschluss 21.01.2019).

Teilraum 3 Fahrenort bis Grünverbindung

(nördliche Straßenseite, Luruper Hauptstraße 250 – 258)

Grundstücke und Gebäude		Nutzungen Gebäude		Anzahl der Einheiten	
Grundstücke	6	Wohnnutzung	0	Wohnen	27
Hauptgebäude	7	Gewerbenutzung	2	Gewerbe	10
Garagen	3	Mischnutzung	5	Soziales	1
Gebäudezustand					
Neu / umfass. saniert	1	Teilsaniert / -modernisiert	0	Keine/ wenige Maß- nahmen erkennbar	6

Tab. 4 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 3

Im Bereich der Hausnummern 250a bis 256 befindet sich eine geschlossene, dreigeschossige Bebauung aus den 1960er Jahren. Diese ist ca. 15m von der Grundstücksgrenze zurückversetzt. Das gewerblich genutzte Erdgeschoss ist z.T. baulich nach vorne gezogen. In den oberen Geschossen befinden sich Wohnungen. Im Erdgeschoss liegen eine Kindertagesstätte und Gewerbeeinheiten. Diese sind überwiegend mit Gastronomie belegt. Die Vorgartenzonen werden zum Parken genutzt. Auf den lang gestreckten rückwärtigen Grundstücken befinden sich Garagen und Mietergärten. Die Wohnhäuser sind z.T. mittels Tordurchfahrten von hinten erschlossen.

Von dieser Bebauung unterscheidet sich Nr. 258: Das Eckgrundstück zum Fahrenort, ist durch ein eingeschossiges Gebäude älteren Datums mit Satteldach bebaut. Dieses steht direkt am Fußweg. Den Anschluss zur höheren Nachbarbebauung bildet ein eingeschossiger Flachbau. Beide Gebäude sind gewerblich genutzt. Der unbebaute nördliche Teil des Grundstücks ist von einem Gebrauchtwagenhändler belegt.

Gemäß Auszügen aus Bauakten und Inaugenscheinnahme hat es in den letzten 20 Jahren folgende bauliche Veränderungen im Teilraum 3 gegeben:

- Im Gebäude Nr. 256 ist eine Kindertagesstätte angesiedelt. Diese wurde 2012 ins 1. Obergeschoss erweitert. Sie nutzt auch die ca. 600m² große Fläche hinter dem Haus als Außengelände.
- Anschließend an das Bestandsgebäude 250a entstand in 2009 der Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses mit vier Wohn- und zwei Gewerbeeinheiten. Das dreigeschossige

Gebäude mit vorgezogenem Erdgeschoss verspringt gegenüber der Nachbarbebauung um ca. 5m zur Straße. Auf dem hinteren Grundstück ist bereits einige Jahre zuvor ein Doppelhaus errichtet worden.

Modernisierungsmaßnahmen sind in diesem Teilbereich nicht zu beobachten. Der Teilraum 3 liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Lurup 6.



Abb. 17 Eckbebauung zum Fahrort und 60er Jahre-Bebauung.



Abb. 18 Geschosswohnungsbau mit Ladennutzung im EG.

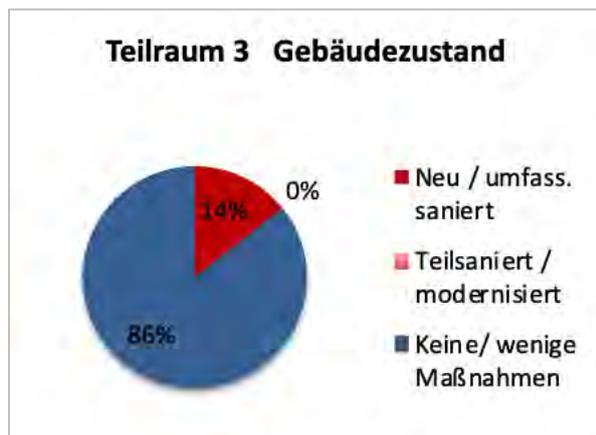


Abb. 19



Abb. 20

Teilraum 4 Grünverbindung Fahrenort bis Ackerstieg

(nördliche Straßenseite, Luruper Hauptstraße 228 – 244, Ackerstieg 1,1a)

Grundstücke und Gebäude		Nutzungen Gebäude		Anzahl der Einheiten	
Grundstücke	9	Reine Wohnnutzung	8	Wohnen	11
Hauptgebäude	10	Reine Gewerbenutzung	0	Gewerbe	5
Garagen	8	Mischnutzung	2		
Gebäudezustand					
Neu / umfass. saniert	2	Teilsaniert / -modernisiert	3	Keine/ wenige Maß- nahmen erkennbar	5

Tab. 5 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 4

In diesem Teilraum besteht eine kleinteilige ein- bis zweigeschossige offene Bebauung aus Einfamilien- und Doppelhäusern, die sich auf den Grundstücken nördlich des Untersuchungsgebietes fortsetzt. Die Bebauung ist parallel zur Straße ausgerichtet. Die Häuser sind älteren Baualters, der Modernisierungsgrad ist eher niedrig, einige Gebäude sind unbewohnt (Luruper Hauptstraße 228 und 238, teilweise Ackerstieg 1). Die Flurstücke 207, 210 und 211 (Luruper Hauptstraße 236, 238, 244) sind mit einem Erbbaurecht belegt. Alle gehören derselben Eigentümerin.

Vorgärten schirmen die Bebauung in diesem Teilbereich i.d.R. zur Straße ab. Bei den Grundstücken Ackerstieg 1 sowie Luruper Hauptstraße 228 und 230 verläuft die Grundstücksgrenze jedoch direkt am Gebäude. Hier besteht eine offene (öffentliche) Rasenfläche vor den Häusern.

Bei Haus Nr. 240 fand 2011 eine Aufstockung des Dachgeschosses statt. Das Gebäude überragt nun mit seiner Kubatur die Nachbarbebauung, insbesondere das direkt angebaute Nachbarhaus Nr. 238. Einige der Eigentümer erwägen gemeinsam eine verdichtete Bebauung ihrer Grundstücke. Der Teilraum 4 liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Lurup 6.



Abb. 21 Aufstockung Haus Luruper Hauptstraße 240



Abb. 22 Häuser Luruper Hauptstraße 228 und 230 und Ackerstieg 1

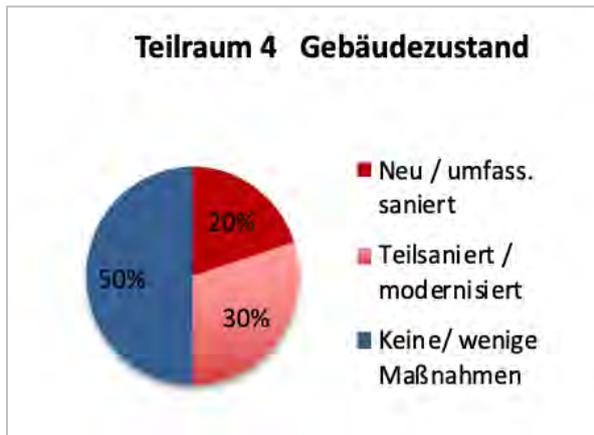


Abb. 23

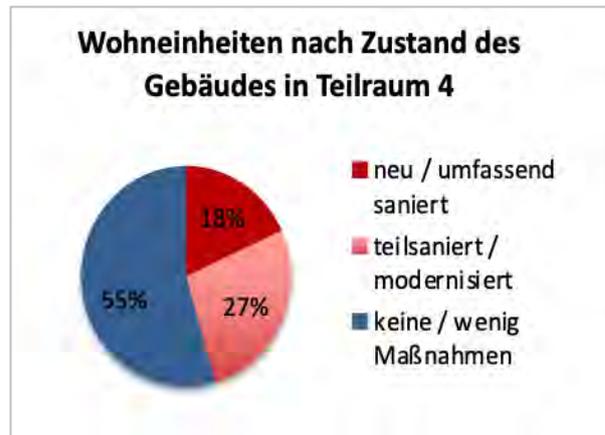


Abb. 24

Teilraum 5

(südliche Straßenseite, Luruper Hauptstraße 221 – 233, Luckmoor 1 – 6)

Grundstücke und Gebäude		Nutzungen Gebäude		Anzahl der Einheiten	
Grundstücke	10	Reine Wohnnutzung	12	Wohnen	21
Hauptgebäude	13	Reine Gewerbenutzung	0	Gewerbe	1
Garagen	8	Mischnutzung	2	Soziales	1
Gebäudezustand					
Neu / umfass. saniert	6	Teilsaniert / -modernisiert	3	Keine/ wenige Maßnahmen erkennbar	5

Tab. 6 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 5

Auch hier dominiert eine kleinteilige Bebauung unterschiedlichen Baualters. Es sind verschiedene Modernisierungsmaßnahmen zu beobachten. Darüber hinaus wurden die sehr tiefen Grundstücke z.T. in den vergangenen Jahren in der zweiten Reihe bebaut:

- Auf dem Grundstück Luruper Hauptstraße 229 – das Gebäude wird als Kinderheim genutzt – entstand 2016 ein Wohngebäude mit zwei Kleinstwohnungen für Jugendliche.
- Luruper Hauptstraße 231 entstand hinten auf dem Grundstück 2001 ein Einfamilienhaus.
- Auf dem rückwärtigen Grundstück Luckmoor 6b wurde 2015 ein Neubau (DHH) errichtet, die Doppelhaushälfte Nr. 6a entstand einige Zeit zuvor.

Die Häuser Luruper Hauptstraße 225a und 225 werden offenbar zimmerweise an Handwerker aus Osteuropa vermietet. Eine hohe Anzahl an Briefkästen lässt darauf schließen. Luruper Hauptstraße 225 ist modernisiert, Luruper Hauptstraße 225a erhält z.Z. eine Fassaden-dämmung.

Der Teilbereich liegt ebenfalls im Geltungsbereich des B-Plans Lurup 6.



Abb. 25 Bebauung entlang der Luruper Hauptstraße.

Abb. 26 Bebauung in der 2. Reihe (Luruper Hauptstr. 225a, 225)

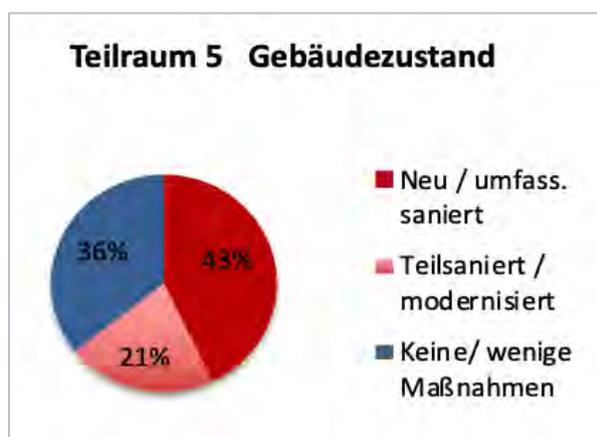


Abb. 27

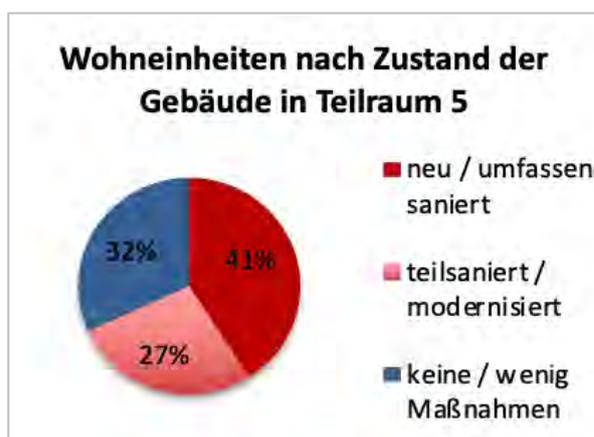


Abb. 28

Teilraum 6 Brooksheide bis Stadtgrenze

(Südliche Straßenseite, Luruper Hauptstr. 253 - 283, Entenweg 1-7, Engelbrechtweg 1a,b,c)

Grundstücke und Gebäude		Nutzungen Gebäude		Anzahl der Einheiten	
Grundstücke	20	Reine Wohnnutzung	22	Wohnen	37
Hauptgebäude	28	Reine Gewerbenutzung	1	Gewerbe	9
Garagen	15	Mischnutzung	5	Soziales	1
Gebäudezustand					
Neu / umfass. saniert	10	Teilsaniert / -modernisiert	10	Keine/ wenige Maßnahmen erkennbar	7

Tab. 7 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 6

Auch in diesem Teilraum dominiert eine kleinteilige (Einfamilienhaus-)Bebauung unterschiedlichen Baualters, die sich südlich des Untersuchungsgebietes fortsetzt. In diesem Teilstück der Luruper Hauptstraße finden sich noch einige kleine ältere Siedlungshäuser. Die Bebauung ist zumeist um ca. 30 Grad zur Straße gedreht und leicht zurückversetzt. Auch hier überwiegt die Wohnnutzung.

Es sind jedoch auch gewerbliche Nutzungen vorhanden. Dies sind in der Luruper Hauptstraße Nr. 267 ein Glaser-Betrieb (Ausstellungsfläche und Büro in ursprünglichem Doppelhaus, Werkstatt im hinteren Bereich) sowie in Nr. 277 + 279 ein Heizungsbauer. Hier werden als Betriebsgebäude mehrere Garagen auf dem vorderen Grundstück genutzt, ein Wohnhaus steht in der 2. Reihe.

Auf dem Flurstück Osdorf 95 besteht ein Tiefbunker.

Baulich gab es folgende Veränderungen in den letzten Jahren:

- Nr. 253 erhielt eine neue Nutzung (Kiosk) und Fassadengestaltung. Ein kleines Nebengebäude wird z.Z. saniert. In der Vergangenheit gestellte Bauanfragen zur Erweiterung des Gebäudes wurden durch den Eigentümer nicht weiterverfolgt. Das zweigeschossige Geschäftsgebäude liegt direkt unter der 110kV Hochspannungstrasse.
- Nr. 265: Neubau mit vier Wohneinheiten (2002).
- Nr. 271, 271a: Aufstockung des Gebäudes aus den 1960er Jahren in 2005 und Neubau eines Einfamilienhauses in 2009 auf dem hinteren Grundstücksteil.
- Nr. 273: Neubau eines Hauses mit zwei Wohneinheiten in der 2. Reihe (2009), Sanierung des Vorderhauses nach der Verlegung des Handwerksbetriebes (Glaser) in Nr. 267.

Abgesehen von diesen Maßnahmen ist in diesem Teilbereich der Modernisierungsgrad eher gering. Es gibt mehrere ältere Gebäude, die gar keine Modernisierungstätigkeiten erkennen lassen (Luruper Hauptstraße 257, 261, 263, 267, 269, 275), teilweise besteht hier eventuell auch Leerstand. Andere Häuser sind teilmodernisiert oder aufgrund ihres Baualters diesem gleichzusetzen.

Gültig ist im Teilbereich der B-Plan Lurup 13. Der Bebauungsplan Lurup 68 befindet sich derzeit in Aufstellung (Aufstellungsbeschluss am 21.01.2019). Das Grundstück Luruper Hauptstraße 253 liegt im Geltungsbereich des B-Plans Lurup 6.



Abb. 30 Luruper Hauptstraße 263 und 267

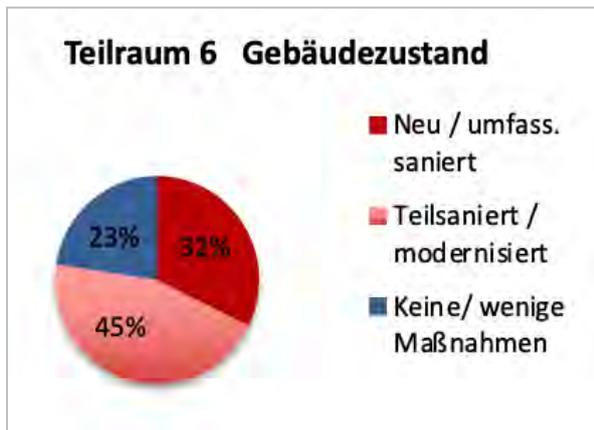


Abb. 31

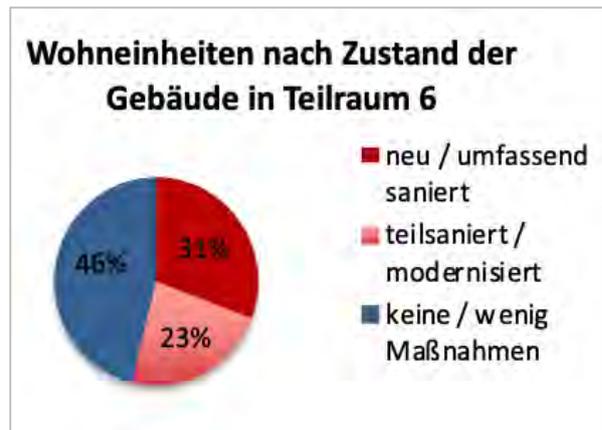


Abb. 32

Gebäudezustand – Zusammenfassende Darstellung der Teilräume

Insgesamt sind im Gebiet 88 Hauptgebäude vorhanden. Darin befinden sich 219 Wohnungen und 35 Gewerbeeinheiten.

Der Zustand der Gebäude wurde nach dem äußeren Erscheinungsbild erfasst und bewertet. Dafür wurden erkennbare Instandsetzungsmaßnahmen an Dach, Fassade und Fenstern berücksichtigt, die in den vergangenen Jahren (ca. ab 2000) durchgeführt wurden.

Diese Bewertung weicht sicherlich in manchen Fällen vom tatsächlichen Zustand der Gebäude ab sowie eventuell auch vom subjektiven Empfinden der Eigentümerinnen und Eigentümer.

Gebäude, deren Errichtung geschätzt in die Zeit zwischen 1978 und 1995 (1.+2. WSVo) fällt, wurden als teilsaniert eingestuft.

Berücksichtigung fanden nur die Hauptgebäude. Dabei ging lediglich die Anzahl der Gebäude in die Bewertung ein (nicht die Fläche oder die Anzahl der Wohn- oder Gewerbeeinheiten).

Gebäudezustand	Anzahl der Gebäude nach Teilräumen						Anzahl gesamt
	TR 1	TR 2	TR 3	TR 4	TR 5	TR 6	
Neu / umfass. saniert	7	3	1	2	6	10	29
Teilsaniert / -modernisiert	4	0	0	3	3	14	24
Keine/ wenige Maßnahmen erkennbar	2	10	6	5	5	7	35

Tab. 8 Zustand der Gebäude in den Teilräumen

Der Zustand der Gebäude fällt von Teilbereich zu Teilbereich sehr unterschiedlich aus. Dies reicht von einem fast zur Hälfte sanierten / neuwertigen Bestand in Teilraum 1 bis zu überwiegend (84%-88%) unsaniertem Zustand in den Teilräumen 2 und 3. Wird davon ausgegangen, dass auch teilsanierte Gebäudebestände erhebliche Defizite aufweisen. Liegt der Sanierungsbedarf also zwischen 50% - 90% je nach Teilraum.

Auf das gesamte Untersuchungsgebiet bezogen kann ein knappes Drittel der Gebäude als neu oder umfassend saniert eingestuft werden. Bei insgesamt 2/3 besteht Sanierungsbedarf. Bei 43% der Häuser sind bisher keine Maßnahmen zur Ertüchtigung der Gebäudehülle erkennbar. Wesentliche Instandhaltungsmängel sind jedoch nur in einigen Fällen sichtbar. Werden die Wohneinheiten betrachtet, so liegen 50% in Gebäuden mit Sanierungsbedarf, weitere 11% in teilsaniertem Bestand.

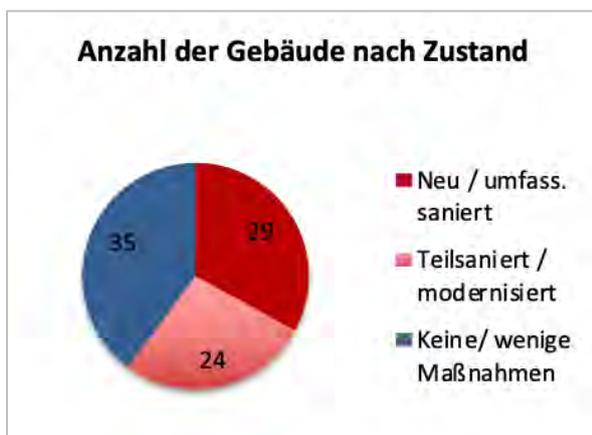


Abb. 33 Anzahl der Gebäude nach Zustand im gesamten Untersuchungsgebiet



Abb. 34 Anzahl der Wohneinheiten nach Zustand im gesamten Untersuchungsgebiet

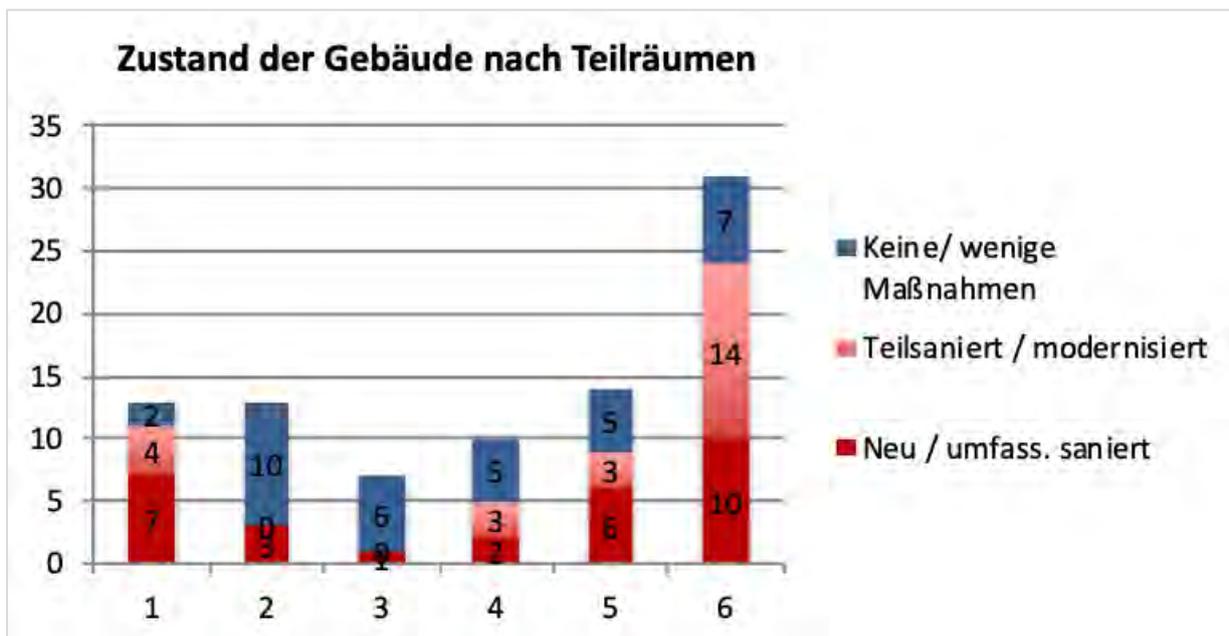


Abb. 35 Gebäudezustand nach Teilräumen.

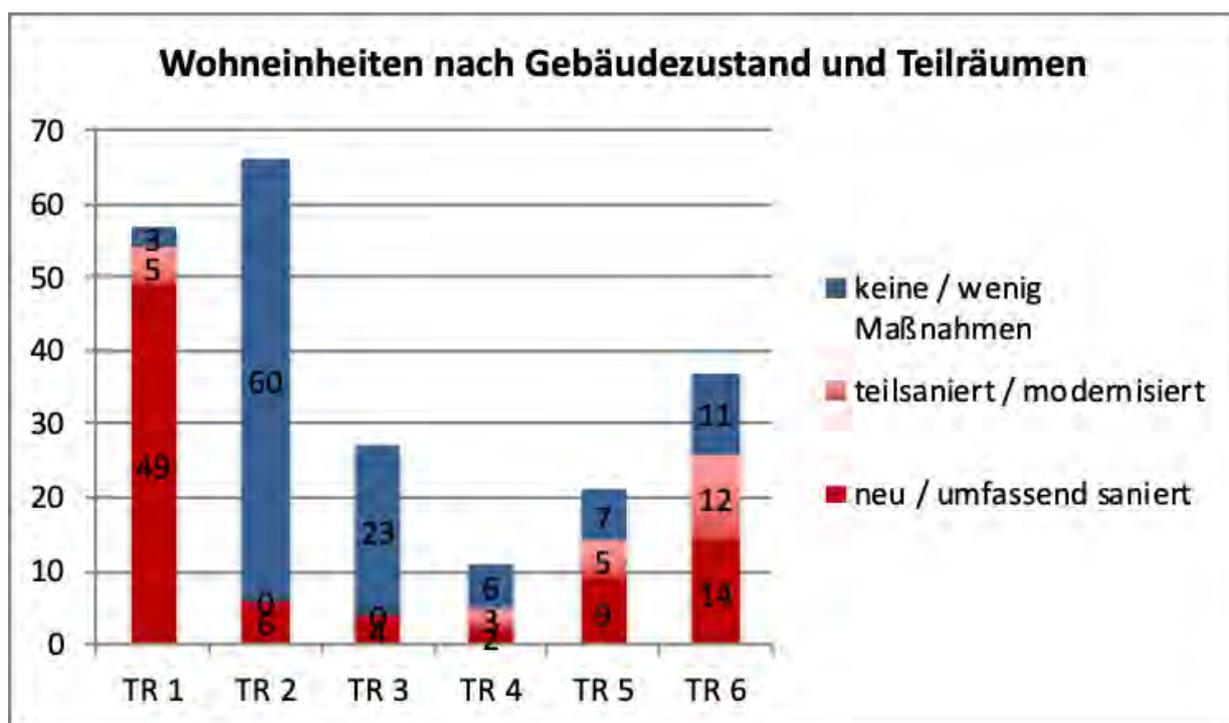


Abb. 36 Wohneinheiten nach Gebäudezustand und Teilräumen.

Plan 7 Gebäudezustand (siehe Anhang)

Angrenzende Bereiche außerhalb des Untersuchungsgebietes

Luruper Hauptstraße 235 – 249

(Südliche Straßenseite der Luruper Hauptstraße, Seniorenwohnanlage)

Der Abschnitt Luruper Hauptstraße 235 bis Brooksheide liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes. Er befindet sich gegenüber des Teilraumes 3, dadurch prägt seine Bebauung den Straßenraum im Untersuchungsgebiet erheblich mit.

An diesem Standort existierte das fama-Kino von 1971 – 2012. Nach dem Abbruch des Kinogebäudes entstand hier 2016 eine vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung. Diese beherbergt eine Seniorenwohnanlage mit 83 Seniorenwohnungen, Wohngemeinschaften und Pflegeplätzen sowie ein Café. Die vorhandene Zeilenbebauung aus den 1960er Jahren (Luruper Hauptstraße 135 – 145) wurde durch Schließen des Blockrands mit einer fünfgeschossigen Bebauung zur Straße abgeschirmt. Dadurch hat der Straßenzug in diesem Abschnitt eine deutliche Raumkante und einen eher urbanen Charakter erhalten, der allerdings durch den sehr weiten Straßenraum (ca. 45m Abstand zur Fassade auf der gegenüberliegenden Straßenseite) abgeschwächt wird. Mit der Seniorenwohnanlage und ca. 200 Wohneinheiten in den Häusern Luruper Hauptstraße 135 – 145 ist dieser Bereich, verglichen mit dem Untersuchungsgebiet, dicht besiedelt. Die Bewohnerinnen und Bewohner nutzen ebenfalls die Infrastruktur (und den öffentlichen Raum) im Untersuchungsgebiet.



Abb. 37 Neue Bebauung Luruper Hauptstraße 235 – 149



Abb. 38 Geschlossene Bebauung östlich des Ackerstiegs.

Luruper Hauptstraße östlich von Ackerstieg und Luckmoor

In der unmittelbaren Weiterführung der Luruper Hauptstraße Richtung Zentrum ist in den letzten Jahren auf der nördlichen Straßenseite auf ca. 100m Länge eine geschlossene 3-4-geschossige Wohnbebauung neu entstanden (Luruper Hauptstraße 212 – 226). Gleiches gilt im weiteren Verlauf für die südliche Straßenseite. Durch die beidseitige Raumkante hat sich das Straßenbild hier in den vergangenen Jahren deutlich verändert.

Die Entwicklung setzt sich mit einigen Lücken bis zum Eckhoffplatz fort. Alleine auf den ca. 450 Metern vom Ackerstieg bis zum Willi-Hill-Weg sind hier inklusiver aktueller Bautätigkeiten ca. 300 neue Wohneinheiten entstanden.

Zusammenfassung

Raumstruktur, Grundstücksstruktur, Ausnutzung der Grundstücke, Stadtbild

Die Ausnutzung der Grundstücke im Untersuchungsgebiet ist größtenteils gering, die Bebauung zumeist offen und kleinteilig. Es handelt sich um Einfamilienhäuser aus verschiedenen Jahrzehnten sowie Mehrfamilienhäuser überwiegend aus den 1960er Jahren. Im Untersuchungsgebiet finden sich keine Baudenkmale oder Gebäude von hoher architektonischer Bedeutung. Bei insgesamt etwa 2/3 des Gebäudebestandes besteht Sanierungsbedarf.

Insgesamt verfügen alle Teilräume über unterschiedliche Entwicklungsdynamiken. In den Bereichen mit kleinteiliger, offener Bebauung ist diese zumeist größer als in denen mit mehrgeschossigem Bestand. In den kleinteiligen Bereichen wurde an mehreren Stellen auf dem hinteren Grundstücksteil nachverdichtet oder das Bestandsgebäude durch einen größeren Neubau ersetzt. Es gibt einige Leerstände, dies kann auf weitere Veränderungsabsichten hindeuten. Teilraum 2 hat als Ladenzentrum eine zentrale Bedeutung für die Nahversorgung und Kommunikation der Bewohnerschaft des Untersuchungsgebietes und für das weitere Umfeld.

Die Luruper Hauptstraße wirkt sowohl räumlich als auch funktional als Barriere. Durch die Weite des Straßenraums, Gebäude unterschiedlichen Baualters, unterschiedliche Vorgartenutzungen und Gestaltungen ergibt sich kein einheitliches Stadtbild. Der westliche Stadteingang lässt sich kaum ablesen.

In der unmittelbaren Weiterführung der Luruper Hauptstraße Richtung Südosten hat bereits eine umfangreiche Nachverdichtung mit Geschosswohnungsbau entlang der Straße stattgefunden.

B 1.3 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrheitlich im Besitz privater Eigentümer. Dies sind 73% der Grundstücke, 27% sind im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg.

Die Privatgrundstücke sind überwiegend in der Hand von privaten Einzeleigentümerinnen und Eigentümern (37%) oder privaten Eigentümer- oder Erbengemeinschaften (48%) unterschiedlicher Größe. Soweit auf einem Grundstück in zweiter Reihe ein oder mehrere Gebäude errichtet wurden, befindet sich das Grundstück zumeist im Eigentum von mehr als einer Eigentümerin oder einem Eigentümer.

Sieben Grundstücke (13%) sind im Besitz von juristischen Personen (GmbH, Stiftung, gemeinnützige Einrichtung). Vier Grundstücke sind mit einem privaten Erbbaurecht belegt. Ein Großteil der Gebäude in privatem Einzeleigentum wird von den Eigentümerinnen und Eigentümern selbst genutzt.

Bei den Flächen im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg handelt es sich vorwiegend um Bereiche, die als Straßenverkehrsfläche gewidmet sind. Die Straßenverkehrsfläche hat insgesamt einen Umfang von 22.849m². Dies macht ungefähr ein Viertel der Gesamtfläche aus. Darüber hinaus sind 2.758m² Grünfläche im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg. Abgesehen vom öffentlichen Raum besitzt die FHH kein Grundstück im Untersuchungsgebiet.

Zusammenfassung Eigentumsverhältnisse

Fast drei Viertel der Flächen im Untersuchungsgebiet befinden im Privateigentum. Es handelt sich mehrheitlich um Einzeleigentümer oder privaten Streubesitz. Die Flächen der Freien und Hansestadt Hamburg sind überwiegend als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen.



Abb. 39 Eigentumsverhältnisse

Plan 8 Eigentümerstruktur (siehe Anhang)

B 1.4 Planerische Rahmenbedingungen

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan ist das Untersuchungsgebiet als „Wohnbauflächen“ und als „Sonstige Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

Landschaftsprogramm

Im Landschaftsprogramm sind die Bauflächen des Untersuchungsgebietes überwiegend als Milieu Gartenbezogenes Wohnen gekennzeichnet. Ausnahmen davon bilden der Teilraum 1 (Baublock 220037) und der Teilraum 2 (Baublock 220005), die als Milieu Etagenwohnen gekennzeichnet sind. Der Verbindungsweg von der Luruper Hauptstraße zur Straße Fahrenort ist als Milieu Parkanlage eingetragen.

Die Luruper Hauptstraße mit den angrenzenden Bauflächen des Untersuchungsgebietes ist mit der milieuübergreifenden Funktion Entwicklungsbereich Naturhaushalt bezeichnet. Westlich des Teilraum 5 (Baublock 220041, 220057) ist für den Weg von der Luruper Hauptstraße zur Grün- und Spielplatzfläche und Kleingartenanlage Flaßbarg die milieuübergreifenden Funktion Grüne Wegeverbindung eingetragen. Beide Wegeverbindungen gehören auch zum Grünen Netz Hamburg/ Freiraumverbund.

Arten- und Biotopschutz

Unter Arten- und Biotopschutz des Landschaftsprogramms ist der Verbindungsweg Luruper Hauptstraße zur Straße Fahrenort unter Grünanlagen als Parkanlage eingetragen.

Bebauungspläne

Lurup 13 (vom 01.09.1964)

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es im Bebauungsplan Lurup 13 Festsetzungen für den Teilraum 1 (Baublock 220037) auf der Nordseite und im Teilraum 6 (Baublöcke 220035, 220036, 2200538, 220040) auf der Südseite der Luruper Hauptstraße, ausgenommen ist das Flurstück 201.

Im westlichen und nordwestlichen Bereich des Teilraums 1 sind Reine Wohngebiete in eingeschossiger Bauweise (WR I) mit straßenparallelen Baufenstern - vor allem durch Flurstücks übergreifende Baugrenzen - festgesetzt. Der Abstand der Baugrenzen zur Luruper Hauptstraße beträgt i.d.R. 10,00 Meter. Die Länge des nordöstlich festgesetzten Baufensters beträgt 50 Meter.

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 Baukörper beträgt 45,00 und 30,00 m.

Die maximal zulässige Bautiefe der Baugrenzen liegt insgesamt zwischen 12,00 und 15,00 Metern.

Im Teilraum 6 ist ein eingeschossiges Reines Wohngebiet mit überwiegend straßenparallelen Baufenstern (maximale Bautiefe von 15,00 Metern) festgesetzt. Der Abstand der Baufelder zur Luruper Hauptstraße beträgt i.d.R. 10,00 m. Im Bereich des Gänsestiags verlaufen die Baugrenzen im 90°-Winkel zu dieser Straße. Westlich des Entenwegs ist durch Baugrenzen ein winkelförmiges Baufeld mit einer Bautiefe von 10,00 m festgesetzt.

Lurup 6 (vom 28.02.1989, geändert 18.02.2004)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Lurup 6 innerhalb des Untersuchungsgebietes ist entlang der Luruper Hauptstraße durchgehend Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt.

Südlich der Luruper Hauptstraße in Teilraum 5 (Baublock 220041) – gilt die Festsetzung Allgemeines Wohngebiet in offener Bauweise mit einem Vollgeschoss. Für die Bauflächen ist 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.

Für die Grundstücksbereiche des Teilraums 5 südlich des Allgemeinen Wohngebietes sind Reine Wohngebiete mit maximal einem Geschoss und offener Bauweise festgesetzt. Die überbaubare Grundfläche beträgt z.T. höchstens 150 m² 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 Flaßbarg.

Für das Flurstück 280 östlich der Straße Luckmoor - Teilraum 5 (Baublock 220057) - ist ein Allgemeines Wohngebiet mit maximal drei Vollgeschossen in geschlossener Bauweise festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen ergeben sich aus grundstücksübergreifenden Baugrenzen in einem Abstand zur Luruper Hauptstraße von 7,00 m. Es werden zudem Werte zu GFZ, GRZ und Traufhöhen festgesetzt.

Für den Teilraum 3 (Baublock 220042) ist ein Allgemeines Wohngebiet mit maximal drei Vollgeschossen in geschlossener Bauweise 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 staffelt sich das Gebäude ist durch eine weitere Baugrenze mit 5,00 m Bautiefe und maximal einem Geschoss ab. Für die rückwärtigen Grundstücksflächen des Teilbereichs 3 gilt die Festsetzung Reines Wohngebiet mit nicht mehr als zwei Wohnungen und eingeschossiger offener Bauweise. Als Hausform sind nur Einzel und Doppelhäuser zulässig. Dabei sind eine GFZ von 0,3 und eine maximale Grundfläche der Gebäude von 150 m² festgesetzt. Im Teilbereich 3 entlang der Luruper Hauptstraße sind sonstige nicht störende Gewerbebetriebe allgemein zulässig.

Im Teilraum 4 (Baublock 220043) ist entlang der Luruper Hauptstraße ein Allgemeines Wohngebiet mit maximal zwei Vollgeschossen in offener Bauweise mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 0,5 festgesetzt.

Für die überbaubaren Grundstücksflächen ist eine vordere Baugrenze in einem Abstand zur Luruper Hauptstraße von 12,00 Meter bzw. 16,00 Meter festgesetzt.

Im Teilbereich 4 entlang der Luruper Hauptstraße sind sonstige nicht störende Gewerbebetriebe allgemein zulässig.

Für die rückwärtigen Grundstücksflächen in einem Abstand zur Luruper Hauptstraße von mehr als 25,00 Metern gilt die Festsetzung Reines Wohngebiet in eingeschossiger, offener Bauweise mit nicht mehr als zwei Wohnungen. Dabei sind eine GFZ von 0,3 und eine maximale Grundfläche der Gebäude von 150 m² festgesetzt. In diesem Bereich sind nur Einzelhäuser zulässig. Für den Verbindungsweg von der Luruper Hauptstraße zum Fahrenort ist eine öffentliche Parkanlage festgesetzt.

Durchführungsplan D 390 (vom 26.02.1959)

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 Teilraum 2 erstreckt sich über mehrere Grundstücke entlang der Straße Fahrenort die Festsetzung Wohngebiet mit maximal zwei Vollgeschossen in offener Bauweise (II W o). Die Baukörper sind auf jedem Grundstück versetzt vorgesehen, mit einem jeweils gleichen Abstand zum Fahrenort und einer maximalen Bautiefe von 15 Metern.

Auf dem westlich anschließenden Grundstück ist zum einen ein hufeisenförmiger, zur Luruper Hauptstraße hin geschlossener Baukörper mit überwiegend zwei- bis fünfgeschossiger Wohnnutzung festgesetzt.

Ein fünfgeschossiger Baukörper im hinteren Grundstücksbereich ist mit dem zur Luruper Hauptstraße straßenparallelen Wohngebäude durch die Festsetzung einer eingeschossigen geschlossenen Ladenzeile verbunden. Nordöstlich ist zudem noch eine Gemeinschaftsstellplatzanlage festgesetzt.

Im westlichen Bereich des Grundstücks ist ein senkrecht zur Luruper Hauptstraße positionierter Baukörper mit als Geschäftsgebiet in geschlossener zweigeschossiger Bauweise (G2g, Kino) mit einer nach Osten 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.

Lurup 68

Der Plan befindet sich in Aufstellung. Die öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses erfolgte im Amtlichen Anzeiger Nr. 10 am 05.02.2019. Der Bebauungsplan wird entwickelt, um Teile des Lurup 13 und des D 390 zu ersetzen sowie die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Nachverdichtung entlang der Luruper Hauptstraße (West) von der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein im Westen bis zur Hochspannungsleitung im Osten zu schaffen.

Plan 9 Rechtsverbindliche B-Pläne (siehe Anhang)

Plan 10 Rechtsverbindliche B-Pläne im Überblick (siehe Anhang)

Lärmtechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Lurup 68 in Aufstellung⁷

Im Rahmen der Entwicklung des Bebauungsplanes Lurup 68 ist eine Lärmtechnische Untersuchung in Auftrag gegeben worden. Ziel war, die auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen zu ermitteln und zu bewerten. Dabei ging es um die Auswirkungen des Verkehrslärmes im Bestand sowie für eine zu planende geschlossene Randbebauung entlang der Luruper Hauptstraße (West) im Plangebiet B-Plan 68. Das vorhandene Gewerbe sollte bezüglich Immissionskonflikte betrachtet werden.

Im Ergebnis zeigen sich für die lärmzugewandten Fassaden tagsüber (70 und 73 dB(A)) und nachts (63 und 65 dB(A)) klare Überschreitungen der zulässigen Immissionsgrenzwerte (59/49 dB(A)) gem. 16. BImSchV, wohingegen die Immissionsgrenzwerte an den lärmabgewandten Gebäudeseiten eingehalten werden.

Die rückwärtigen Gebiete werden bei Realisierung einer vorderen Randbebauung vom Lärm abgeschirmt. Im derzeitigen Bestand jedoch werden die Grenzwerte im Hinterland von 59/49 dB(A) überschritten, wobei die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) tags/nachts nicht überschritten wird.⁸

Der erhöhte Schall im gefassten Straßenraum steigt nur minimal an und kann vernachlässigt werden. An den Rückseiten entstehen aber wiederum deutlich wahrnehmbare und nachweislich leise Bereiche. Darüber hinaus profitieren alle Anwohner in den hinteren Reihen deutlich.

Insgesamt wurden aus der Lärmtechnischen Untersuchung für die Bauleitplanung nachfolgende Festsetzungen zum Schutz vor Verkehrslärm empfohlen:

⁷ Ingenieurbüro Bergmann Anhaus: Lärmtechnische Untersuchung Bebauungsplan Lurup 68 im Auftrag des Bezirksamtes Altona, FHH, Hamburg, 28.04.2021, vgl. auch VU, Vgl. auch: VU, Kap. B 5, Abschnitt Lärm

⁸ Ebda.: S. 7 und 8

Blockrandklausel in Verbindung mit der Außenbereichsklausel gem. Hamburger Leitfaden Lärm für eine Blockrandbebauung:

„Durch Anordnung der Baukörper und/oder durch geeignete Grundrissgestaltung sind die Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen. Ausnahmen von Satz 1 können zugelassen werden, wenn mindestens die Hälfte der Schlafräume einer Wohnung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zugeordnet wird.

In Schlafräumen, die zur lärmzugewandten Gebäudeseite orientiert sind, ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen oder vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Bei den verglasten Vorbauten muss dieser Innenraumpegel bei teilgeöffneten Bauteilen erreicht werden.

Für den Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z. B. verglaste Vorbauten (verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird“.

In Bezug auf die rückwärtigen Baugebiete soll die **kombinierte Grundriss-/ Innenraumpegelklausel** angewandt werden, da für neu geplante Gebäude in zweiter Reihe eine geschlossene Randbebauung nicht vorausgesetzt werden kann.

„Durch Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung sind die Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Sofern eine Anordnung aller Wohn- und Schlafräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, sind vorrangig die Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zu zuordnen. In Schlafräumen, die zur lärmzugewandten Gebäudeseite orientiert sind, ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten), besondere Fensterkonstruktionen oder vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen. Für sonstige schutzbedürftige Räume, die zur lärmzugewandten Gebäudeseite orientiert sind, muss

ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden.“⁹

Bezüglich des Gewerbelärms hat die Lärmtechnische Untersuchung keine Immissionskonflikte mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Lurup 68 festgestellt.

Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet liegen keine denkmalschutzwürdigen Gebäude.

Wohnungsbauprogramm

Fast das gesamte Untersuchungsgebiet ist Teil des Wohnungsbauprogramms Altona in der Kategorie C, Prüfpotenziale (C 93). Dort ist ein Potenzial von bis zu 650 Wohnungen aufgeführt.

Hamburger Wohnlagenverzeichnis

Im Hamburger Wohnlagenverzeichnis ist das Gebiet als normale Wohnlage bezeichnet.

Baumschutz

Für den Geltungsbereich gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 359, 369).

Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet sind keine besonders geschützten Biotope entsprechend § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154, 3159, 3185) vorhanden.

Kampfmittelverdacht

Nach derzeitigem Kenntnisstand kann im Untersuchungsgebiet das Vorhandensein von Bombenblindgängern aus dem 2. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Baumaßnahmen sind im Einzelnen vor Beginn der Arbeiten beim Kampfmittelräumdienst abzufragen.

Kontaminierte Flächen

Nach derzeitigem Kenntnisstand kann im Untersuchungsgebiet das Vorhandensein von kontaminierten Flächen nicht ausgeschlossen werden. Vor dem Beginn von Baumaßnahmen ist dies im Einzelnen beim Bezirksamt Altona abzufragen.

Hochspannungsleitung

Eine 110 kV_Hochspannungsleitung kreuzt die Luruper Hauptstraße in Nord-Süd-Richtung und überquert Grundstücke im Teilraum (Baublock 220005) und Teilraum 6 (Baublock 220040).

⁹ Ingenieurbüro Bergmann Anhaus, ebda. S. 10

Magistralenentwicklung

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 rahmende 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.

Hamburger Maß

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 Bebauung umzugehen ist und welche Instrumente und Maßnahmen hierfür im Sinne der Leitlinie ergriffen werden können.

Nahversorgungskonzept für den Bezirk Altona und Hamburger Zentrenkonzept

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 übergreifende 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.

B 2 Nutzungsstruktur und Funktionsräume

Lurup als Wohn- und Gewerbestandort

Der Stadtteil Lurup wird als Wohnstandort vorrangig aufgrund eines guten Preis-/Leistungsverhältnisses nachgefragt. Lurup gehört zu den Stadtteilen in Hamburg, die eine ausgeglichene Wohnungsmarktsituation¹⁰ aufweisen. Einwohnerzuwächse in den letzten Jahren in Lurup sind zum großen Teil auf Wohnungsneubautätigkeiten zurückzuführen. Gemäß der

¹⁰ vgl. Wohnungsbauprogramm Altona 2014 – Perspektiven 2015, Kapitel „Wohnungsmarktanalyse im Bezirk Altona“. Als Stadtteile mit ausgeglichener Wohnungsmarktsituation bzw. entspanntem Wohnungsmarkt gelten solche Stadtteile, die ein relativ geringes Preisniveau aufweisen und dies auch absehbar behalten werden.

Wohnungsmarktanalyse zum Wohnungsbauprogramm des Bezirks Altona 2020 ist im Zeitraum 2010 - 2017 in Lurup die Zahl der Wohnungen um 525 WE gestiegen.

Die Angebotsmieten sind im Zeitraum 2008 bis 2017 relativ moderat angestiegen und lagen 2017 bei durchschnittlich 8,50 €/m². Im gleichen Zeitraum hat sich der durchschnittliche Kaufpreis für Eigentumswohnungen auf 3.598 €/m² nahezu verdoppelt. Auch der Kaufpreis für Ein- und Zweifamilienhäuser hat sich in diesem Zeitraum deutlich um ca. 80 % erhöht. Er lag 2017 bei fast 460.000 €. Gleichzeitig bietet Lurup weiterhin umfangreiche Wohnbaupotenziale. Laut Wohnungsbauprogramm können im Stadtteil Lurup langfristig insgesamt bis zu rund 2.500 neue Wohnungen entstehen.

Ca. 1 km außerhalb des Untersuchungsgebietes - am südlichen Rand des RISE-Gebietes Lurup - hat sich der Standort Eckhoffplatz / Luruper Hauptstraße als Zentrum herausgebildet. Dieser zentrale Versorgungsbereich um das Lurup-Center (rund 15.000 m² Verkaufsfläche) mit diversen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten, gastronomischen Angeboten und weiteren komplementären Nutzungen übernimmt die wichtigste Versorgungsfunktion im Stadtteil.

Das Luruper Zentrum am Eckhoffplatz wird im gesamtstädtischen Hamburger Zentrenkonzept (Entwurf 2019) als Ortszentrum eingestuft. Ortszentren haben eine Versorgungsfunktion und infrastrukturelle Ausstattung, die in der Regel nicht über den eigenen Stadtteil hinausgeht. Dennoch besteht für sie eine im gesamtstädtischen Kontext wahrnehmbare Bedeutung als wichtige Identifikations- und Versorgungsorte im Bereich der Äußeren Stadt. Die Angebotsschwerpunkte im Einzelhandel liegen in den Ortszentren relativ gleichverteilt im periodischen und aperiodischen Bedarfsbereich.

Standorte für großflächigere Gewerbeangebote befinden sich im Bereich Rugenbarg/Elbgaustraße. Im Bereich nördlich des Volksparks an der Elly-See-Straße ist ein Innovationszentrum in Planung.

Gebäude- und Grundstücksnutzungen im Untersuchungsgebiet

Im gesamten Untersuchungsgebiet überwiegt die Wohnfunktion. Dieses setzt sich auch in den angrenzenden Gebieten sowohl nördlich als auch südlich der Luruper Hauptstraße und jenseits der Stadt-/ Landesgrenze fort. Einige andere, vorwiegend gewerbliche Nutzungen, sind entlang der Luruper Hauptstraße in die Wohnnutzung integriert. Dies ist durchgängig im Abschnitt Luruper Hauptstraße 250 – 258 der Fall. Hier sind in den Erdgeschossigen Ladenflächen vorhanden (siehe Teilraum 3). Eine Ausnahme bildet das Ladenzentrum zwischen Fahrenort und Swatten Weg. Auch hier findet sich gewerbliche Nutzung kombiniert mit einer Wohnnutzung, allerdings deutlicher von ihr separiert (Teilraum 2). Eine weitere „Funktionsinsel“ bildet der nördlich an das Untersuchungsgebiet anschließende Bereich mit Grundschule und Kindertagesstätten (außerhalb des Betrachtungsraums).

Die Nutzung von Grundstücken und Gebäude sowie die Anzahl der vorhandenen Wohn- und Gewerbeeinheiten wurde nach äußerem Anschein und Zählungen vor Ort sowie im Abgleich mit Unterlagen des Bezirksamtes ermittelt. Des Weiteren wurden z.B. Briefkästen und Firmenschilder als Anhaltspunkte genommen. Die tatsächliche Anzahl der Einheiten und ihrer Nutzungen wird geringfügig von der Realität abweichen. Die Bestandsaufnahme zeichnet jedoch trotzdem ein umfassendes Bild der Situation vor Ort.

Im Untersuchungsgebiet dominiert die Wohnnutzung. Wird die Anzahl der Gebäude betrachtet, so dienen 61% ausschließlich dem Wohnen. Weitere 26% beherbergen sowohl eine Wohnnutzung als auch eine Gewerbenutzung und nur 13% der Gebäude sind rein gewerblich genutzt.

Wird die Anzahl der Nutzungseinheiten als Bezug genommen, so stehen 219 Wohneinheiten 35 Gewerbeeinheiten gegenüber, drei gemeinwesenorientierte Nutzungseinheiten (siehe B3 gesellschaftliche Infrastruktur) sind ebenfalls vorhanden.

Nutzungen Gebäude		Anzahl der Einheiten	
Reine Wohnnutzung	54	Wohnen	219
Reine Gewerbenutzung	11	Gewerbe	35
Mischnutzung	23	Sozial	3
Gesamt	88	Gesamt	257

Tab. 9 Gebäudenutzung und Anzahl der Nutzungseinheiten



Abb. 40 Gebäudenutzung im Untersuchungsgebiet

Plan 11 Gebäude und Erdgeschossnutzungen (siehe Anhang)

B 2.1 Wohnen, Wohngebäude, Wohneinheiten

Im Folgenden werden die Verteilung der Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet sowie der Wohneinheiten auf verschiedene Haustypen und Teilräume untersucht. Der Zustand der Wohngebäude in den einzelnen Teilräumen wurde bereits in Kapitel B 1.2 (Gebäudezustand – Zusammenfassende Darstellung der Teilräume) beschrieben.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich 219 Wohneinheiten, diese verteilen sich auf 75 Gebäude. 11 Wohngebäude sind Mehrfamilienhäuser, dies entspricht ca. 15% der Wohnhäuser, sie beinhalten insgesamt 142 Wohneinheiten. Schwerpunkte für Mehrfamilienhäuser sind der Teilbereich 1 (Wohnanlage Luruper Hauptstraße 182 und Swatten Weg 1) und der Teilbereich 2 (Luruper Hauptstraße 262 - 272) sowie der Teilraum 3.

Es sind 34 Einfamilienhäuser vorhanden, dies entspricht 44% der Wohngebäude. Doppelhäuser und Gebäude mit 2-3 Wohneinheiten machen 40% aus. Der Anteil der Wohneinheiten in diesen Haustypen ist entsprechend gering (15% in Einfamilienhäusern bzw. 20% 2-3-Familienhäusern).

Gebäudetyp		Wohneinheiten	
Einfamilienhaus	34		34
Gebäude m. 2-3 WE	30		43
Mehrfamilienhaus	11		142
Gesamt	75		219

Tab. 10 Typen der Wohngebäude und Wohneinheiten

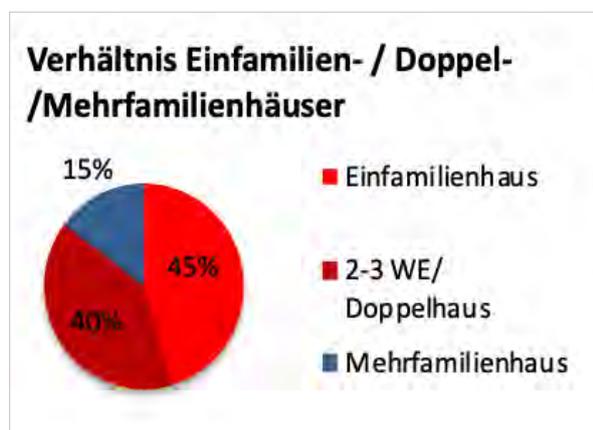


Abb. 41



Abb. 42

Nach Teilräumen betrachtet, verteilen sich die Wohneinheiten sehr unterschiedlich. Die meisten finden sich in den Teilräumen mit überwiegender Mehrfamilienhausbebauung auf der nördlichen Straßenseite. Die Teilräume 1, 2 und 3 stellen ungefähr 2/3 des Wohnungsbestandes. Das letzte Drittel verteilt sich auf die kleinteilig bebauten Teilräume 4, 5 und 6.

Wohneinheiten nach Teilräumen			
Teilraum 1	57	Teilraum 4	11
Teilraum 2	66	Teilraum 5	21
Teilraum 3	27	Teilraum 6	37
Anzahl der Wohneinheiten insgesamt		219	

Tab. 10 Verteilung der Wohngebäude nach Teilräumen

Teilraum 1

In diesem Teilraum befinden sich 57 Wohneinheiten in 12 Wohngebäuden. Der überwiegende Teil der Wohneinheiten – 44 – entfallen auf die Wohnanlage Swatten Weg 1 / Luruper Hauptstraße 282. Die übrigen befinden sich in kleineren Wohngebäuden. Mehrere Nachverdichtungen mit Einzel-/ Reihenhäusern haben stattgefunden, z.Z. wird ein weiteres kleineres Wohngebäude neu errichtet (Luruper Hauptstraße 294).

Teilraum 2

Insgesamt befinden sich 66 Wohneinheiten in diesem Teilraum. Zum Komplex des Ladenzentrums gehören zwei zeilenförmige Wohngebäude und ein Punkthaus mit insgesamt 56 Wohneinheiten. Diese wurden bisher nicht modernisiert und sind starken Emissionsbelastungen (Lärm, Hochspannungsleitung) ausgesetzt. Dies gilt auch für die Wohnungen im Haus Luruper Hauptstraße 260.

Teilraum 3

Die insgesamt 27 Wohneinheiten in diesem Teilraum verteilen sich auf mehrere Gebäude unterschiedlicher Eigentümer. Alle Wohnungen orientieren sich direkt zur Luruper Hauptstraße. Bis auf einen Neubau (4WE) sind diese in unsaniertem Zustand.

Teilraum 4

Die kleinteilige Einzel- und Doppelhausbebauung umfasst 11 Wohneinheiten in 9 Gebäuden. Mehrere Einheiten stehen leer.

Teilraum 5

Die kleinteilige Einzel- und Doppelhausbebauung umfasst 21 Wohneinheiten. Z.T. fanden in den letzten Jahren Nachverdichtungen auf den hinteren Grundstücksbereichen statt.

Teilraum 6

Hier finden sich 37 Wohneinheiten in sehr unterschiedlicher überwiegend kleinteiliger Bebauung. Auch hier gibt es eine Entwicklung zu Nachverdichtung durch Neubau und einige Leerstände.

Die gesamte Wohnbebauung ist dem Verkehrslärm von der Luruper Hauptstraße ausgesetzt. Ein Teil der Wohnungen im Geschosswohnungsbau ist mit ihren Aufenthaltsräumen und Balkonen direkt zur Straße orientiert und entsprechend beeinträchtigt (vgl. Kap. B 5). Die Häuser Luruper Hauptstraße 260 sowie 262a – 262c liegen darüber hinaus unmittelbar an der Hochspannungstrasse. Dies betrifft auch auf das Wohngebäude Fahrenort 130 und auf der Südseite das Gebäude Luruper Hauptstraße 253-255. Auf den betroffenen Grundstücken ist eine städtebauliche Entwicklung nur sehr eingeschränkt möglich, insbesondere bezüglich eines Wohnungsneubaus¹¹. In der Regel bedeutet das eine Entwicklung im Bestand.



Abb. 43 Geschosswohnungsbau direkt zur Straße orientiert und im Nahbereich der 110kV Trasse.



Abb. 44 Wohnräume und Balkone zur Straße: Luruper Hauptstraße 250 – 256

Wohnungsbelegung

Im Untersuchungsgebiet leben 561 Personen. Dies ergibt eine Belegung von 2,26 Personen pro Wohneinheit. Dieser Wert liegt über dem für den Stadtteil Lurup (2,0) und dem des Bezirks Altona (1,8)¹². Eine mögliche Erklärung hierfür könnte die augenscheinliche (Unter)Vermietung einiger Häuser an Arbeitnehmer aus Osteuropa sein.

¹¹ vgl. Bauprüfdienst (BPD) 6/2016: Bauliche Anlagen im Nahbereich von Hochspannungsfreileitungen

¹² Statistikamt Nord, 31.12.2016

B 2.2 Gewerbliche Nutzungen

Im Untersuchungsgebiet wurde 35 Gewerbeflächen gezählt, von denen fünf im Erhebungszeitraum sichtbar leer standen. Das gesamte Angebot im Untersuchungsgebiet hat keinen überörtlichen Charakter, sondern ist auf die Nahversorgung ausgerichtet.

Das Untersuchungsgebiet als Gewerbestandort

Entlang des untersuchten Abschnitts der Luruper Hauptstraße findet sich überwiegend Wohnbebauung. 26% der Gebäude sind jedoch sowohl gewerblich genutzt, als auch mit Wohnnutzung belegt. Zumeist findet sich dabei eine gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss oder der Straße zugewandten Grundstücksbereichen. Überwiegend handelt es sich dabei um kleinere Gewerbe- oder Ladeneinheiten. Vereinzelt sind auch rein gewerblich genutzte Grundstücke vorhanden.

Teilraum 1

Eine Reihe gewerblicher Teilnutzungen von Wohngebäuden befinden sich auf der nördlichen Straßenseite der Luruper Hauptstraße in den Gebäuden Nr. 298 (Leerstand), Nr. 298a (Architekt) und Nr. 300 (Physiotherapie). Das Gebäude Nr. 288 ist rein gewerblich genutzt (u.a. Bootsbeschriftung).

Teilraum 2

In diesem Teilraum gibt es keine Mischnutzung von Wohnen und Gewerbe. Im Gebäude Luruper Hauptstraße 78 wird ein Versicherungsbüro betrieben. Im Swatten Weg 2 befindet sich eine Grundstücksverwaltung.

Eine Häufung rein gewerblicher Nutzungen findet sich auf dem größten Grundstück des Gebietes in den Gebäuden Luruper Hauptstraße 270 bis 274. Hier befindet sich ein kleines Ladenzentrum mit ca. 2.900m² Bruttogeschossfläche. Damit konzentriert sich hier ein Großteil der gewerblich genutzten Fläche des Untersuchungsgebietes. Die Gebäude umschließen U-förmig, zur Luruper Hauptstraße offen, einen Kundenparkplatz.

Die Gewerbeflächen verteilen sich auf das eingeschossige Gebäude des Drogeriemarktes und auf ein zweigeschossiges Gebäude, das überwiegend durch den Lebensmitteldiscounter belegt ist und im Obergeschoss ein Restaurant beherbergt (außerdem Änderungsschneiderei und Pizzaservice), sowie einen Ladentrakt, der zwei zum benachbarten Wohnkomplex auf gleichem Grundstück gehörende Gebäude mit einander verbindet. In diesem befinden sich weitere Läden und Dienstleister (Pflegedienst, Kosmetik, Massage, Autoteile).

Teilraum 3

In diesem Teilraum (Luruper Hauptstraße 250 – 258) gibt es durchgängig im Erdgeschoss der Gebäudezeile mit überwiegender Wohnnutzung gewerbliche Nutzungen; ausgenommen in Nr. 256 (Kita) und Nr. 254 (Verein). Hier haben sich ein Imbiss-Restaurant / Lieferdienst, eine Kneipe, eine Sportsbar und ein Frisör angesiedelt. Eine Gewerbefläche (Imbiss) steht leer.

Rein gewerblich genutzt ist das Grundstück Luruper Hauptstraße 258 mit einer Sportsbar einem Tattoo-Studio. Der rückwärtige Abschnitt des Gebäudes eine ca. 750m² große unbebaute Fläche des Grundstücks wird von einem Gebrauchtwagenhändler mit Ausstellungsfläche genutzt.

Teilraum 6

Auf der südlichen Straßenseite befinden sich Gewerbenutzungen auf den Grundstücken Luruper Hauptstraße 253-255 (Kiosk). Die Gebäude sind rein gewerblich genutzt. Eine Mischnutzung von Wohnen und Gewerbe befindet sich im Erdgeschoss des Gebäudes Luruper Hauptstraße 271 (Frisör, Leerstand).

Das Grundstück Luruper Hauptstraße 267 wird ausschließlich gewerblich von einem Glaseisbetrieb genutzt. Auf dem Grundstück Luruper Hauptstraße 277 liegt ein Betrieb für Heizungsbau und Klimatechnik; hier hat das Gewerbe seine Betriebsgebäude (eingeschossige Garagenbauten) vorne an der Straße, ein Wohngebäude befindet sich auf dem hinteren Grundstücksabschnitt.

Branchenstruktur und Nahversorgungsangebot

Der Gewerbestandort setzt sich zusammen aus 13 Dienstleistungsbetrieben - davon 3 mit Gesundheitsbezug, 5 Einzelhändlern und 6 Gastronomiebetrieben. Im Untersuchungsgebiet sind 2 Handwerksbetriebe (Glaser, Luruper Hauptstraße 267 und Heizungs- und Klimatechniker, Luruper Hauptstraße 277) ansässig.

Die meisten Betriebe sind inhabergeführt. Ausnahmen bilden die beiden Einzelhandelsmärkte (Lebensmittel-Discounter, Drogeriemarkt) sowie die Lieferdienste (Pizza-, Burgerservice) als Francisenehmer. Die zum Zeitpunkt der Erhebung gezählten 30 gewerblichen Nutzungen setzten sich zu einem großen Teil aus Nahversorgungsangeboten zusammen. Ihr Einzugsbereich dürfte sich auf das Untersuchungsgebiet und die im Umfeld liegenden Wohngebiete beziehen. Dies schließt auch das Schenefelder Stadtgebiet mit ein.

In direkter Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet wird das Angebot ergänzt in der Straße Fahrenort durch einen Frisör, einen Zahnarzt und ein Restaurant, im neuen Seniorenwohnkomplex an der Luruper Hauptstraße durch ein Café. Im weiteren Umfeld befinden sich weitere Nahversorgungsangebote. Diese liegen z.T. direkt jenseits der Stadtgrenze in Schenefeld (Discounter, Bäcker) sowie am Schenefelder Platz (Ärztelhaus, Apotheke, Optik, Hörgeräte).

Das Ortszentrum von Lurup und das Stadtzentrum von Schenefeld - beide ca. 1,4 Km entfernt - sind die nächsten Standorte mit einem größeren Angebot.

Handel	Lebensmitteldiscounter Drogeriemarkt Kiosk Autoteile Gebrauchtwagen	Gastronomie	Imbiss / Lieferservice 2x Restaurant, Kneipe Sportsbar 2x
		Handwerk	Heizungsbau Glaser
Dienstleistung	Frisör 2x / Schönheitssalon Schneiderei, Tattoostudio Versicherung Hausverwaltung Architektur, Grafik Bootsbeschriftung	Dienstleistung mit Gesundheitsbezug	Pflegedienst Physiotherapie Massage
		Sonstiges	Leerstand 4x

Tab. 11 Gewerbliche Angebote im Untersuchungsgebiet



Abb. 45 Gewerbliche Nutzungen und Angebote

Plan 12 Entfernung Nahversorgungsangebote (siehe Anhang)

Leerstände und Veränderungstendenzen

Im Untersuchungsgebiet sind einige Leerstände vorhanden. Dies sind die Gebäude mit ehemaliger überwiegender Wohnnutzung Luruper Hauptstraße 228 und 238. Einige weitere Gebäude erscheinen ungenutzt (Luruper Hauptstraße 257, 263, 267). Es handelt sich um kleine Wohnhäuser älteren Baujahrs mit niedrigem Modernisierungsstand.

Durch die 1-2geschossige Bauweise besteht häufig nur eine geringe Ausnutzung der Grundstücke. Auf einigen Grundstücken wurde in den letzten Jahren eine höhere Ausnutzung durch Nachverdichtung vorgenommen.

Nachverdichtungen/ Umnutzung seit dem Jahr 2000:

- Teilraum 1: Luruper Hauptstraße 292a bis c Errichtung einer Reihenhauserzeile (3 WE) nach Abriss des Bestandes sowie Luruper Hauptstraße 298, hier Anbau an Bestandsgebäude. Aktuell (März 2020): Auf dem Grundstück Luruper Hauptstraße 294 soll nach Abriss des Bestandsgebäudes im Winter 2019 zunächst im hinteren Grundstücksbereich ein Gebäude mit zwei Wohneinheiten errichtet werden.
- Teilraum 3: Luruper Hauptstraße 250 (3-geschossiges Mehrfamilienhaus)
- Teilraum 4: Das Gebäude Ackersieg 1/1a, das längere Zeit als Jugendwohnung genutzt wurde, soll nach einem Eigentümerwechsel in zwei Wohneinheiten umgebaut werden.
- Teilraum 5: Luckmoor 6a, 6b (Doppelhaus); Luruper Hauptstraße 229 (Gebäude mit zwei Kleinstwohnungen) und 231a (Einfamilienhaus);
- Teilraum 6: Luruper Hauptstraße 265 (Neubau von vier Wohneinheiten), 271a und 273a (Einfamilienhäuser).

Zusammenfassung Nutzungsstruktur und Funktionsräume

Im gesamten Untersuchungsgebiet überwiegt die Wohnfunktion, einige gewerbliche Nutzungen sind in die Wohnbebauung integriert. Eine Ausnahme bildet das Ladenzentrum zwischen Fahrenort und Swatten Weg.

Etwa 60% der Bebauung im Untersuchungsgebiet wird ausschließlich zum Wohnen genutzt. Diese besteht augenscheinlich überwiegend aus kleineren Wohngebäuden, wie Einfamilien- und Doppelhäusern. Tatsächlich befinden sich aber ungefähr 2/3 des Wohnungsbestandes im Geschosswohnungsbau. Dieser Gebäudetypus ist fast ausschließlich auf der nördlichen Straßenseite in den Teilbereichen 1, 2 und 3 angesiedelt. Diese Bestände sind größtenteils unsaniert (Teilbereiche 2 + 3). Der Wohnstandort Luruper Hauptstraße ist durch Verkehrslärm stark belastet. Problematisch ist auch die Lage einiger Wohnhäuser direkt an bzw. unter der Hochspannungstrasse. Die Wohnungsbelegung im Untersuchungsgebiet liegt über dem Luruper Durchschnitt.

Bei etwa einem Viertel der Gebäude ist eine Gewerbenutzung in die Wohnbebauung integriert. Rein gewerblich genutzt sind nur wenige Gebäude. Gewerbenutzungen konzentrieren sich an zwei Standorten. Dies sind das Ladenzentrum Luruper Hauptstraße 270 – 274 und die Adressen Luruper Hauptstraße 250 – 258. Ein ausreichendes Nahversorgungsangebot ist im Gebiet vorhanden.

B 2.3 Grün- und Freiflächen

Der überwiegende Teil der Grundstücke im Untersuchungsgebiet wird zu Wohnzwecken genutzt. Durch den hohen Anteil an Einzelhausbebauung ist der Raum entlang der Luruper Hauptstraße im VU-Gebiet durch Hausgärten unterschiedlicher Größe und Ausprägung gekennzeichnet, die ökologische Qualität und der Versiegelungsgrad dieser Gartenflächen variiert hier jedoch stark.

Bei Grundstücken mit gewerblicher Nutzung ist der Anteil der versiegelten Flächen i.d.R. deutlich höher. So ist z.B. im Bereich der Luruper Hauptstraße 250 – 258 nahezu die gesamte Fläche vor den Gebäuden und große Teile der Hofflächen versiegelt. Gleiches gilt für die Grundstücke Luruper Hauptstraße 253, 267, 271 und 277. Auch im Bereich des Ladenzentrums Luruper Hauptstraße 270 - 274 sind nahezu alle Freiflächen versiegelt.

Öffentliches Grün

Es gibt nur wenige öffentliche Grünbereiche im VU-Gebiet:

- Die Grünverbindung Luruper Hauptstraße – Fahrenort (Flurstück 1385) verläuft zwischen den Grundstücken Luruper Hauptstraße 244 und 250. Zur Straße Triftheide gibt es eine Querverbindung. Die Grünanlage ist insgesamt ca. 165 m lang und 15 m breit. Zu den angrenzenden Gärten findet sich größerer Baumbestand und Buschwerk. Ein ca. 8,50 m breiter Streifen ist offengehalten, hier verläuft mittig der Weg (ca. 1,75 m Breite, wassergebundene Decke). Die Grünanlage ist mit Beleuchtung und Abfallbehältern ausgestattet. Der Weg stellt für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger eine Abkürzung zwischen den beiden Hauptstraßen dar. Durch das Schließen des EDEKA-Marktes am Fahrenort (im Sommer 2018), hat diese etwas an Bedeutung verloren. Der Weg stellt im übergeordneten Freiraumverbund eine Nord-Süd-Verbindung dar, allerdings fehlt hier die Querungsmöglichkeit über die Luruper Hauptstraße.

Da der öffentliche Raum fast ausschließlich aus Verkehrsflächen besteht, ist auch hier der Versiegelungsgrad sehr hoch. Es gibt einige kleinere öffentliche Grünbereiche, die den Straßen zugeordnet und nachfolgend dargestellt sind.

- Luruper Hauptstraße, zwischen den Einmündungen Engelbrechtweg und Entenweg: Die Dreiecksfläche ist ca. 700 m² groß, es ist größerer Baumbestand vorhanden, ein Dia-

gonalweg führt von der großen Kreuzung zum Entenweg. Auf der Grünfläche liegt ein großer Findling. Ein Schild weist darauf hin, dass dieser bei Sielbauarbeiten im Entenweg 1982 gefunden wurde. Durch die Lage direkt an der Luruper Hauptstraße ist die Aufenthaltsqualität deutlich eingeschränkt. Der Weg wird hauptsächlich von Passanten als Abkürzung und zum Hundeausführen genutzt.

- Luruper Hauptstraße / Luckmoor (Flurstück 279): Auch im Einmündungsbereich des Luckmoor befindet sich eine dreieckige Grünfläche mit größerem Baumbestand mit einer Größe von 353 m². Ein ungepflasterter Fußweg dient als Abkürzung zwischen den beiden Straßen und zur Bushaltestelle Luckmoor. Auch hier ist die Aufenthaltsqualität begrenzt.
- Westlich der Einmündung des Ackerstiegs liegt eine ca. 320 m² große öffentliche Fläche, mit Rasenflächenanteilen und Baumbestand. Die Fläche befindet sich unmittelbar vor den Wohnhäusern im Bereich der Bushaltestelle Luckmoor (stadtauswärts). Zu zwei Privatgrundstücken verläuft die Zufahrt über die Fläche. Nahe der Bushaltstelle sind zwei Fahrradbügel integriert.



Abb. 46 Öffentliche Grünfläche: Verbindungsweg zwischen Luruper Hauptstraße und Fahrenort



Abb. 47 Grünbereich zwischen Engelbrechtweg und Entenweg



Abb. 48 Grünbereich mit umfangreichem Baumbestand an der Einmündung Luckmoor



Abb. 49 Rasenfläche mit Baumbestand an der Einmündung Ackerstieg

Grün- und Freiflächen im näheren Umfeld

Im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsgebietes befinden sich am Flaßbarg ein Spielplatz und eine Hundenauslauffläche. Beide liegen etwa 300m Meter südlich der Luruper Hauptstraße, im Blockinnenbereich zwischen den Straßen Brooksheide und Luckmoor. Der Spielplatz ist ca. 6000m² groß. Das Gelände verfügt über diverse Spielgeräte (Seilbahn, verschiedene Schaukeln, Rutsche, Tor). Umfangreicher Baum- und Buschbestand und Geländemodulation sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität. Das Gelände ist von Norden (Luruper Hauptstraße) über einen schadhafte, schmalen gepflasterten Weg zur erreichen, der auf einer privaten Fläche mit öffentlichem Gehrecht verläuft. Südlich an den Spielplatz schließt die Hundenauslauffläche an. Diese ist ca. 2000 m² groß und ebenfalls von Baumbestand geprägt. Der Zugang erfolgt vom Flaßbarg.

Baumbestand

Wertvoller und Stadtbild prägender Bestand findet sich im gesamten Untersuchungsgebiet nur an wenigen Stellen. Das Hamburger Straßenbaumkataster weist 23 Standorte im öffentlichen Raum aus. Bäume sind im Wesentlichen an folgenden Stellen verortet:

- im Einmündungsbereich der Straße Luckmoor vier Eichen mit großem Kronenumfang sowie eine Nachpflanzung.
- im Einmündungsbereich Engelbrechtweg / Entenweg: Hier finden sich acht Bäume mit größerem Kronenumfang (u.a. Eichen) sowie drei Nachpflanzungen.
- am Fahrenort: eine Kastanie mit großem Kronenumfang sowie zwei Ahorn.
- vor dem Grundstück Luruper Hauptstraße 230 steht eine über 100jährige Gemeine Rosskastanie. Auf der Wiese im Einmündungsbereich Ackerstieg wurden drei Bäume nachgepflanzt. Auf den Privatgrundstücken Luruper Hauptstraße 236 und 238 findet sich weiterer größerer Baumbestand
- Größerer, auch den Straßenraum bestimmender Baumbestand findet sich zusätzlich auf Privatgrundstücken, z.B. auf dem Flurstück 4850 am Swatten Weg (Platanen) oder dem Flurstück 5300 an der Luruper Hauptstraße (Kiefern).

Zusammenfassung Grün- und Freiflächen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich die Grünanteile hauptsächlich auf den privaten Grundstücken. Die öffentlichen Grünbereiche sind verhältnismäßig sehr viel geringer und bestehen aus dem Verbindungsweg Luruper Hauptstraße zum Fahrenort, Flächen im Einmündungsbereich der Straßen Luckmoor, Engelbrechtweg/ Entenweg sowie im Bereich des Ackerstiegs. Die öffentlichen Grünbereiche befinden sich alle in direkter Beeinträchtigung durch die Luruper Hauptstraße. Einzig die Grünverbindung zum Fahrenort ist wenig belastet. Hier fehlt eine Quermöglichkeit über die Luruper Hauptstraße, um den Anschluss nach Süden (zum Flaßbarg) herzustellen.

Wertvoller und Stadtbild prägender Baumbestand findet sich im gesamten Untersuchungsgebiet nur an wenigen Stellen. Dieser konzentriert sich auf die oben genannten Grünbereiche.

Im Untersuchungsgebiet befindet sich nur ein geringer Anteil an Straßenbegleitgrün und Bäumen.

Plan 13 Bestandsplan Freiraum (siehe Anhang)

B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur

Im Untersuchungsgebiet selbst finden sich relativ wenig gesellschaftliche oder soziokulturelle Einrichtungen. Die größte ist der Kindergarten „Teddybär - der bärenstarke Kindergarten e.V.“ in der Luruper Hauptstraße 256 (Teilraum 3). Die Kita nutzt zwei Etagen des Mehrfamilienhauses und den dahinter liegenden Garten als Außengelände. Die dem SOAL Spitzenverband angegliederte Einrichtung betreut 60 Kinder von 1 – 6 Jahren und verfügt über mehrere Krippen und Elementarbereiche mit sehr flexiblem Betreuungsangebot und Mittagessenangebot. Jugendwohnungen befinden sich im Heim des St. Ansgar -Stiftes in der Luruper Hauptstraße 229 (Teilraum 5). Eine Wohngruppe der Lebenshilfe e. V. (Verein für Menschen mit geistiger Behinderung) ist im Einfamilienhaus Entenweg 7 beheimatet (Teilraum 6).

Nördlich angrenzend an den Teilraum 2 liegt die Fridtjof-Nansen-Schule. Es handelt sich um eine Grundschule mit offenem Ganztagsangebot. Der Standort Swatten Weg wird von ca. 250 Schülerinnen und Schülern besucht. Der Einzugsbereich umfasst den Untersuchungsraum und u.a. auch die Wohngebiete südlich der Luruper Hauptstraße. Ein weiterer Standort dieser Schule liegt am Fahrenort.

Auf dem Schulgelände am Swatten Weg befindet sich auch eine kleine Schwimmhalle für den Schwimmunterricht. Sie wird über weite Strecken vom Verein LuFisch (Luruper Förderverein Integration durch Schwimmen e.V.) betreut, der Schwimmunterricht für Kinder und Erwachsene anbietet.

Desweiteren existieren auf dem Schulgelände zwei Kinderbetreuungseinrichtungen: die Kita Swatten Weg, die der Elbkinder Vereinigung Hamburger Kitas gGmbH angegliedert ist, sowie der KIGA Kinderstube Veermoor, dessen Trägerverein sich keinem Spitzenverband angeschlossen hat.

Die psychosoziale Beratungsstelle „Lurup 222“ der Diakonie in der Luruper Hauptstraße 222 ist im nahen Umfeld östlich des Teilraums 4 gelegen. Sie bietet auch Beratung im Haus Luruper Hauptstraße 228 an (innerhalb des VU-Gebietes).

Direkt angrenzend an das Untersuchungsgebiet, zwischen Teilraum 5 und Teilraum 6, in der Luruper Hauptstraße 247 befindet sich der „Convivo Park-Fama“, eine seniorenrechtliche Wohnanlage „mit Service“. Diese ist 2018 fertig gestellt worden. Sie umfasst rund 80 Wohnungen, verteilt auf drei Etagen, sowie Räumlichkeiten für zwei Wohngemeinschaften. In den rückwärtig liegenden Gebäuden befinden sich weitere Wohnungen, die größer geschnitten sind. Im Dachgeschoss des Vorderhauses wird eine Tagespflege angeboten. Abgerundet wird das Ensemble mit einem Café im Erdgeschoss. Das Café hat sich in den letzten Jahren

nicht nur zu einem Treffpunkt für die Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnanlage entwickelt, sondern steht tagsüber allen Bürgerinnen und Bürgern Lurups zur Verfügung.¹³

Etwas weiter entfernt, südöstlich des Teilraums 5, in der Luruper Hauptstraße 119 ist die Seniorenresidenz Lurup angesiedelt, ebenfalls vor wenigen Jahren fertig gestellt und ein Unternehmen der Convivo GmbH. Diese Wohnanlage ist für rund 100 Pflegebedürftige, ältere Menschen eingerichtet.

Befragte Schlüsselpersonen berichten, dass diese Wohnanlagen für Senioren im Stadtteil Lurup sehr beliebt sind: Die älteren Menschen seien sehr mit „ihrem Lurup verwachsen“ und möchten bei Aufgabe ihres Hauses oder ihrer Wohnung in der gewohnten Umgebung bleiben.

Darüber hinaus werden das Stadtteilhaus Lurup als Begegnungsort für Alle und Stadtkulturzentrum im Böverstand 38 gern auch von Bürgerinnen und Bürgern des Untersuchungsgebietes genutzt.

Im Stadtteilhaus befindet sich zudem eine Kindertagesstätte. Das Stadtteilhaus ist etwa 1 km von der Luruper Hauptstraße (West) entfernt.

Zusammenfassung und Fazit

In Bezug auf die jetzige Bevölkerung Luruper Hauptstraße (West) sind Betreuungsangebote für Kinder vorhanden. Ein Treffpunkt (Café) für ältere Menschen liegt in unmittelbarer Nähe in der Wohnanlage für Senioren (Convivo Park Fama). Das Café scheint auch von älteren Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Gebiet angenommen zu werden, insofern ist für die Altersgruppe ein Angebot vorhanden, jedoch lediglich bis 18.00 Uhr. Ob hingegen auch andere Altersgruppen das Café nutzen, ist fraglich, auch wenn das Café offen „für Alle“ ist.

Insgesamt fehlt es an gesellschaftlichen Treffpunkten oder einem kulturellen Angebot (wie seinerzeit das ehemalige Programmkinos „Fama“). Gerade unter dem Gesichtspunkt „Nachbarschaften stärken“ könnten kleinere Treffpunkte zu einem sozialen Zusammenhalt beitragen.

Auch wenn das Stadtteilhaus Lurup und andere Luruper Einrichtungen, soziale und kulturelle Angebote für alle Gruppen bereithält, stellt eine kleinteilige soziale Versorgungsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet eine sinnvolle Ergänzung dar. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf einen Bevölkerungszuwachs, der durch die Verdichtung entsteht.

¹³ Anmerkung: Wie alle öffentlichen Einrichtungen, Gaststätten etc. war es wegen der Corona-Krise geschlossen. März/ April 2020

B 4 Verkehr und Erschließung – die Bedeutung der Luruper Hauptstraße (West)

Die Luruper Hauptstraße ist als Hauptverkehrsstraße ein wichtiger Verkehrsraum im Hamburger Verkehrsnetz, aber auch darüber hinaus. Sie muss vielfältigen Interessen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer gerecht werden. Dies sind Menschen, die die Straße zur Durchfahrt nutzen, Menschen die zu ihrem Wohnort an der Luruper Hauptstraße oder ihrem Umfeld wollen, Menschen die Läden und Einrichtungen besuchen wollen und Menschen, die den Straßenraum in ihrer Freizeit und zur Begegnung nutzen.

Der öffentliche Straßenraum der Luruper Hauptstraße weist im Schnitt eine Breite von ca. 20,00 m auf. Er ist grundsätzlich gegliedert in eine 12,00 m breite Fahrbahn – je zwei Fahrstreifen in beide Richtungen – sowie Fuß- und Radwege auf beiden Seiten. Im Folgenden wird die Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet aus der Perspektive der verschiedenen Verkehrsarten dargestellt.

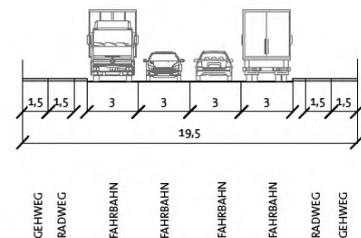


Abb. 50 Gebietstypischer Straßenquerschnitt¹⁴ (auf Höhe Luruper Hauptstraße 255)

B 4.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Luruper Hauptstraße zählt zum Hamburger Hauptverkehrsstraßennetz und stellt für den Bezirk Altona eine wichtige Verbindung zum angrenzenden Kreis Pinneberg dar. Entsprechend hoch ist das Aufkommen an Kraftfahrzeugen (siehe B 4.1.1). Die Luruper Hauptstraße ist 2-streifig in beide Richtungen ausgebaut. Außerhalb der Hauptverkehrszeit ist das Parken auf dem jeweils rechten Fahrstreifen erlaubt, so dass morgens (06:00 - 09:00 Uhr) stadteinwärts und abends (15:00 – 18:00 Uhr) stadtauswärts beide Fahrstreifen für den fließenden Verkehr zur Verfügung stehen, zu den übrigen Tageszeiten zumeist nur einer.

Außerhalb des VU-Gebietes, am Eckhoffplatz befindet sich eine Aufladestation für Elektrofahrzeuge.

Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere Kreuzungsbereiche und Straßeneinmündungen. Die Bedeutsamsten sind wie folgt ausgeprägt:

¹⁴ Vgl.: ExWoSt-Abschlussbericht 2017

- Kreuzung Luruper Hauptstraße – Altonaer Chaussee / Gorch-Fock-Straße / Engelbrechtweg (Stadtgrenze): Lichtzeichenanlage mit Fußgängersignalen sowie mit Kontaktschwellen in den Nebenstraßen. Im Kreuzungsbereich ist der gesamte Straßenraum der Luruper Hauptstraße auf rund 30,00 m aufgeweitet. Die Fahrbahn der Luruper Hauptstraße hat hier stadtauswärts drei Fahrstreifen aufgrund des Linksabbiegestreifens Richtung Engelbrechtweg. Eine ca. 30 m lange Mittelinsel trennt baulich beide Fahrtrichtungen. Die Fahrspuren stadteinwärts werden durch die Mittelinsel und die Abbiegespur leicht verschwenkt. Stadteinwärts ist direkt an die Kreuzung anschließend eine ca. 50 m lange Bushaltespur (Haltestelle Engelbrechtweg) eingerichtet. An deren östlichen Ende liegt die Einmündung des Entenwegs. Diese wurde vor einigen Jahren im Zuge des Haltestellenumbaus leicht verschwenkt. Der Entenweg erschließt die dahinter liegende Einfamilienhausbebauung und hat nur eine geringe Frequenz.
- Einmündung Swatten Weg: Die Straße markiert im weiteren Verlauf die Stadtgrenze zu Schenefeld und erschließt weitläufige Einfamilienhausgebiete. Der Swatten Weg ist in der Regel eher mäßig belastet, punktuell kommt es jedoch ebenso wie am Fahrenort zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu Beginn der Betriebszeiten der anliegenden Schule und Kitas (sog. „Kiss and Drop“). Die Zufahrt zur Luruper Hauptstraße wird durch eine Lichtzeichenanlage mit Kontaktschwelle geregelt.
- Einmündung Fahrenort: Die Straße Fahrenort stellt eine wichtige Diagonalverbindung Richtung Elbgaustraße dar, entsprechend hoch ist die Verkehrsbelastung. Hier fährt auch die Buslinie 21. Die Zufahrt zur Luruper Hauptstraße wird durch ein Stopp-Schild geregelt. Seit kurzem ist an der Luruper Hauptstraße östlich der Einmündung eine provisorische Fußgängerampel installiert, welche im Zuge von Instandsetzungsarbeiten in den nächsten Jahren fest installiert werden soll.

Der Zustand der Fahrbahn der Luruper Hauptstraße ist z.T. stark abgefahren und es haben sich stellenweise Spurrinnen gebildet. Die Fahrbahn ist mit diversen Flickstellen versehen, Fahrbahnmarkierungen sind in manchen Bereichen nur noch schlecht erkennbar.

B 4.1.1 Verkehrsbelastung

Die durchschnittliche tägliche KFZ-Verkehrsstärke liegt an Werktagen im Kreuzungsbereich Engelbrechtweg bei 25.000 Fahrzeugen. Für den übrigen Magistralenabschnitt ist eine DTVw von 20.000 bis 30.000 Fahrzeugen angegeben. Der Anteil des Schwerlastverkehrs beträgt 7 %.¹⁵

Zur Überprüfung der aktuellen Verkehrsbelastung entlang der Luruper Hauptstraße erfolgten durch plankontor im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen Zählungen an zwei

¹⁵ Evers & Küssner: Strategien und Instrumente zur Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen an Magistralen in der Freien und Hansestadt Hamburg, ExWoSt-Modellvorhaben 2018.

unterschiedlichen Tagen vor den Hamburger Frühjahrsferien, am Dienstag, 25.02.2020 und am Mittwoch, 26.02.2020.

Der Verkehr wurde an beiden Tagen innerhalb dreier unterschiedlicher Zeiträume erfasst, im morgendlichen Berufsverkehr zwischen 7:00 und 8:00 Uhr, über Mittag zwischen 12:00 und 13:00 Uhr sowie im abendlichen Berufsverkehr zwischen 17:00 und 18:00 Uhr. Es wurde in beide Richtungen an zwei unterschiedlichen Standorten gemessen. Die Standorte befanden sich an den beiden Enden des zu untersuchenden Gebietes (Bushaltestelle Engelbrechtweg und Bushaltestelle Luckmoor). Diese wurden gewählt, um ermitteln zu können, wie viel des Verkehrs reiner Durchgangsverkehr ist und ob Verkehr in nennenswerter Menge in die umliegenden Straßen abfließt.

An beiden Erhebungstagen lagen die Zahlen der KFZ, die morgens Richtung Zentrum fahren und der KFZ, die abends aus Richtung des Zentrums kamen zwischen 1300 und 1500 Fahrzeugen pro Stunde. Zu diesen Spitzenzeiten staute sich der Verkehr teilweise von Ampel zu Ampel (Kreuzung Stadtgrenze bis Swatten Weg).

Die Zahl der KFZ, die morgens aus dem Zentrum Richtung Peripherie fahren lag an beiden Tagen zwischen 400 und 500, während abends zwischen 800 und 900 KFZ in Richtung Zentrum fahren. Zur Mittagszeit fahren stadteinwärts jeweils zwischen 700 und 800 KFZ und stadtauswärts ca. zwischen 600 und 650 KFZ.

Die Zahl der Fahrzeuge, die in diesem Abschnitt die Luruper Hauptstraße verlässt bzw. auf diese einbiegt, ist gemessen am Gesamtaufkommen gering. Der Anteil der LKW am Gesamtverkehr schwankte je nach Richtung und Tageszeit zwischen 4% – 9%. Ein Teil davon waren Linienbusse des HVV.

Laut den Zählungen der BWVI (FHH-Atlas, 2020) ist die KFZ-Tagesfrequenz an Samstagen nur in geringem Maß geringer als werktags.

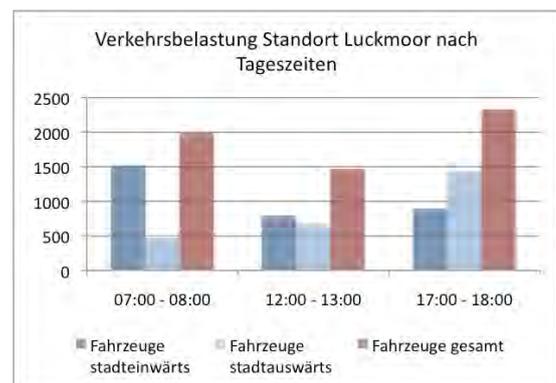
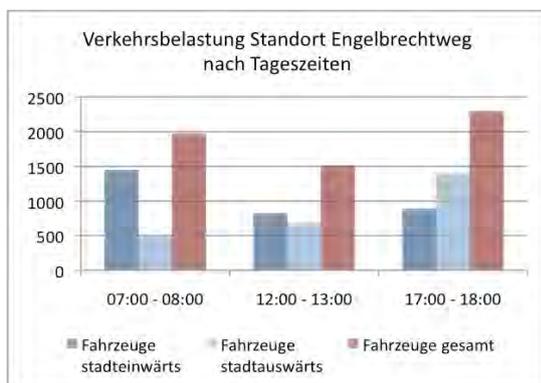


Abb. 51 und Abb. 52 Verkehrsbelastung am 25.02.2020 und 26.02.2020 gemittelt (Die genauere Darstellung der Verkehrszählung findet sich im Anhang.)

B 4.1.2 Ruhender Verkehr

Parken im öffentlichen Raum

Auf der Luruper Hauptstraße darf der rechte Fahrstreifen in einigen Abschnitten zum Parken genutzt werden. Davon ausgenommen ist die Hauptverkehrszeit, so dass morgens stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts die Luruper Hauptstraße zwei Fahrstreifen in eine Richtung hat.

Geparkt (längs der Fahrtrichtung) werden darf auf der nördlichen Seite, also stadtauswärts, (ausgenommen im Zeitraum des Halteverbotes von 15:00 – 18:00 Uhr)

- zwischen der Bushaltestelle Luckmoor und der Einmündung der Straße Fahrenort - auf ca. 200 m Länge (Parkraum für ca. 40 KFZ),
- zwischen der Straße Fahrenort und der Lichtzeichenanlage im Kreuzungsbereich Luruper Hauptstraße / Swatten Weg – auf ca. 130 m (Parkraum für ca. 26 KFZ), zwischen Swatten Weg und der Bushaltestelle Engelbrechtweg – auf ca. 20 m (Parkraum für ca. 4 KFZ) sowie
- zwischen der Bushaltestelle Engelbrechtweg und dem Kreuzungsbereich Stadtgrenze auf ca. 50 m Länge (Parkraum für ca. 10 KFZ).

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es auf der Nordseite der Luruper Hauptstraße, mit zeitlichen Einschränkungen, Parkraum für ca. 80 KFZ.

Auf der südlichen Straßenseite, also stadteinwärts, (ausgenommen Halteverbot von 6:00 – 9:00 Uhr) sind folgende Parkmöglichkeiten vorhanden:

- zwischen Entenweg und der Lichtzeichenanlage im Kreuzungsbereich Luruper Hauptstraße / Swatten Weg auf ca. 75 m Länge (Parkraum für ca. 15 KFZ),
- östlich der Lichtzeichenanlage im Kreuzungsbereich Luruper Hauptstraße / Swatten Weg bis zur Straße Brooksheide auf einer Länge von ca. 160 m (Parkraum für ca. 32 KFZ) sowie
- ab der Straße Brooksheide bis Luckmoor auf ca. 220 m (Parkraum für ca. 44 KFZ).
- Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es auf der Südseite der Luruper Hauptstraße, mit zeitlichen Einschränkungen, Parkraum für ca. 171 KFZ.

Insgesamt steht innerhalb des Untersuchungsgebietes an der Luruper Hauptstraße, mit zeitlichen Einschränkungen, öffentlichen Parkraum für ca. 251 KFZ zur Verfügung.

In der Straße Fahrenort besteht im Untersuchungsgebiet Richtung Luruper Hauptstraße Halteverbot, im Swatten Weg ebenfalls bis ca. 60m vor der Einmündung zur Luruper Hauptstraße.

In den kleineren Seitenstraßen darf z.T. am Straßenrand geparkt werden, im verkehrsberuhigten Bereich Ackerstieg auf markierten Flächen.



Abb. 53 Parkregelung auf der südlichen Straßenseite der Luruper Hauptstraße.



Abb. 54 Beidseitiges Parken an der Luruper Hauptstraße außerhalb der Hauptverkehrszeit.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde der ruhende Verkehr an einem Werktag morgens, mittags und abends erhoben. Geparkt wurde auf der Nordseite der Luruper Hauptstraße überwiegend zwischen den Straßen Fahrenort und Swatten Weg sowie zwischen der Bushaltestelle Luckmoor und Fahrenort. Auf der Südseite (Gegenrichtung) zwischen Brooksheide und Luckmoor, also im Bereich der neuen Seniorenwohnanlage und östlich davon.

In der Straße Fahrenort wurde häufig auf dem Sandstreifen in nördlicher Fahrtrichtung zwischen Radweg und Fußweg wild geparkt (hier ist nur das Parken Fahrbahnrand zulässig), ebenso auf dem Fußweg an den Eckgrundstücken Luruper Hauptstraße / Fahrenort sowie Luruper Hauptstraße / Swatten Weg.

Private Stellplätze

Begünstigt durch die geringe bauliche Dichte sind auf allen Grundstücken private Stellplätze vorhanden. Vielfach finden sich (Einzel)Garagen oder Carports. Teilweise befinden sich die Stellplatzanlagen in den Vorgartenzonen - insbesondere bei gewerblich genutzten Grundstücken ist dies der Fall - andere sind neben oder hinter dem Hauptgebäude angeordnet.

Größere Stellplatzanlagen finden sich an folgenden Orten:

Nordseite

- Im Bereich der Hausnummern Luruper Hauptstraße 250-258 wird die gesamte Fläche zwischen den Gebäuden und Fußweg zum Parken genutzt (insgesamt ca. 30 Kundenparkplätze). Auf den rückwärtig gelegenen Grundstücksflächen finden sich Garagenanlagen für die Bewohnerinnen und Bewohner.
- Zugehörig zur Wohnanlage Luruper Hauptstraße 262-272 befinden sich offene Stellplätze (ca. 22), Garagenzeilen und ins Gebäude integrierte Garagen (19) im Bereich des Wohnhofs und der privaten Erschließungsstraße an der Nordgrenze des Grundstücks.

In den Abendstunden waren alle offenen Stellplätze belegt. Es wurde im Innenhof auch an zusätzlichen Stellen geparkt.

- Am Nahversorgungsstandort (Luruper Hauptstraße 270 – 274c) befindet sich ein Kundenparkplatz mit 49 Stellplätzen, einige weitere befinden sich in der Erschließungsstraße auf dem Grundstück. Der Parkplatz war nachmittags zur Geschäftszeit voll belegt.
- Zur Wohnanlage Luruper Hauptstr. 282, Swatten Weg 1 gehört eine Tiefgarage, erschlossen vom Swatten Weg aus.

Südseite

- Hier finden sich kleinere Stellplatzflächen vor den Häusern mit gewerblicher Nutzung (Hausnummern 253, 267, 271 und 277).



Abb. 55 Parken vor den Häusern Luruper Hauptstraße 250 - 258



Abb. 56 Parkplatz des Ladenzentrums

B 4.2 Fußverkehr

Im Rahmen der Verkehrszählung (siehe B 4.1.1) wurden auch die Wege von Fußgängerinnen und Fußgängern beobachtet und erhoben. Es handelt sich bei den zu Fuß Gehenden zu einem nicht geringen Anteil um Fahrgäste des ÖPNV. Wichtige Ziele für Fußgängerinnen und Fußgänger waren offensichtlich:

- Bushaltestellen Engelbrechtweg (Linien 2, 3, 21), Trebelstraße (21) und Luckmoor (2, 3).
- Fridtjof-Nansen-Schule am Swatten Weg, insbesondere morgens vor Schulanfang, durch die offene Ganztagsbetreuung war der Schülerbetrieb mittags und nachmittags entzerrt.
- Ladenzentrum (Netto-Markt, Budnikowski etc.).

Abgesehen von den Hotspots – den Querungsmöglichkeiten der Luruper Hauptstraße und den Bushaltestellen – wurde insgesamt eher wenig Fußgängeraufkommen notiert. Je nach Tageszeit und Standort wurden zwischen 20 und 100 Personen pro Stunde beobachtet, insbesondere morgens war reger Fußgängerbetrieb.

Unterwegs waren:

- Schulkinder der Grundschule, häufig in Begleitung von Elternteilen,
- Eltern mit Kleinkindern auf dem Weg zur Kita (Kitas Swatten Weg, Kinderstube Vermoor und Kita Teddybär),
- ältere Schülerinnen und Schüler sowie Erwachsene auf dem Weg zur Bushaltestelle auf dem Schul- oder Arbeitsweg stadteinwärts.

Mittags und nachmittags fanden gegenläufige Bewegungen statt.

Aufenthaltsqualität und Gefahren für Fußgängerinnen u. Fußgänger Luruper Hauptstraße

Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer stehen zusammen beidseitig der Luruper Hauptstraße ca. 4,00 m breite Wege zur Verfügung, davon entfällt ca. die Hälfte auf den Fußweg. Allerdings ist dieser zumeist nicht komplett gepflastert. Im Bereich der Bushaltestellen Luckmoor (stadtauswärts) und Engelbrechtweg (stadteinwärts) sind Fuß- und Radweg zusammen ca. 8,00 m breit. Die Aufenthaltsqualität an der Luruper Hauptstraße ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten durch den KfZ-Verkehr stark beeinträchtigt.

Das Pflaster ist abschnittsweise in sehr unterschiedlichem Zustand, es wechseln ständig Bereiche, in denen sehr alter Belag vorhanden ist (diagonal verlegte Platten, Radweg asphaltiert), beides neuer gepflastert ist oder neu gepflastert sowie mit Leitstreifen versehen ist.

Dies ist überwiegend im Bereich der Bushaltestellen der Fall. Teilweise ist das Pflaster uneben, an einigen Stellen bilden sich bei Regenwetter-Pfützen.

Beschaffenheit	Abschnitt	Länge (m)
Fußweg mit Platten gepflastert, Radweg asphaltiert	▪ Luruper Hauptstraße 232 – Grünverbindung	ca. 80
	▪ Luruper Hauptstraße 250a – 278	ca. 280
	▪ Luruper Hauptstraße 294 – 300	ca. 70
	▪ Luruper Hauptstraße 233 – 247	ca. 80
	▪ Brooksheide – Luruper Hauptstraße 281	ca. 310
Fußweg mit Platten, Radweg rot gepflastert	▪ Grünverbindung bis Luruper Hauptstraße 250a	ca. 25
	▪ Luruper Hauptstraße 278 – 280	ca. 50
	▪ Luruper Hauptstraße 290 - 294	ca. 40
Fuß- und Radweg neu gepflastert und mit Leitstreifen getrennt	▪ Ackerstieg bis Luruper Hauptstraße 232	ca. 65
	▪ Luruper Hauptstraße 288, 290	ca. 20
	▪ Luruper Hauptstraße 300 – Gorch-Fock-Straße	ca. 30
	▪ Luruper Hauptstraße 221 – Luruper Hauptstr. 233	ca. 144
	▪ Luruper Hauptstraße 247 – 253	ca. 120
	▪ Luruper Hauptstraße 281 – Engelbrechtweg	ca. 100

Tab. 12 Beschaffenheit der Fuß- und Radwege entlang der Luruper Hauptstraße

Der Fußweg beidseitig der Straße wird durch zahlreiche Grundstückseinfahrten unterbrochen. Hier findet sich häufig kleinformatisches Pflaster. Ein Teil dieser Auffahrten wird gewerblich, u.a. als Kundenparkplatz genutzt. Besonders stark frequentiert und damit eine Gefahrenquelle ist die Auffahrt zum Nahversorgungszentrum, insbesondere nachmittags.



Abb. 57 Unterschiedliche Beläge im Bereich der LZA Swatten Weg

Abb. 58 Beeinträchtigungen durch Unebenheit des Pflasters verbunden mit Pfützenbildung sowie Verkehr (Bereich Luruper Hauptstraße 279 - 281)

Fußgängerinnen und Fußgänger entlang der Luruper Hauptstraße haben einige einmündende Querstraßen zu überwinden. Die Überwege sind unterschiedlich ausgeprägt und haben verschiedene Fußgängerfrequenzen:

Nordseite

- Swatten Weg: mittlere Frequenz, mit einer Lichtzeichenanlage versehen, Gehwege im Swatten Weg vorhanden;
- Fahrenort: mittlere Frequenz, lediglich durch eine Stoppschild-Regelung gesichert, durch Abbieger und Busverkehr (Linie 21) unübersichtlich und unsicher, Gehweg im Fahrenort vorhanden;
- Ackerstieg: wenig frequentiert und als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, durch eine Aufpflasterung von der Hauptverkehrsstraße optisch getrennt, Fußweg im Ackerstieg vorhanden (weitgehend einseitig).

Südseite:

- Engelbrechtweg (längs der Landesgrenze) – geringe Frequenz, mit Lichtzeichenanlage gesichert, Fußweg im Engelbrechtweg vorhanden;
- Entenweg – geringe Frequenz, Einmündungsbereich neugestaltet, Gehweg im Entenweg vorhanden;
- Gänsestieg – geringe Frequenz, kein Fußweg im Gänsestieg vorhanden;

- Brooksheide: geringe Frequenz, Fußweg einseitig vorhanden;
- Luckmoor: geringere Frequenz, Einmündungsbereich neugestaltet und aufgepflastert, Fußweg im Luckmoor vorhanden.

Bei den kleineren Querstraßen sind Fußgängerinnen und Fußgänger durch Abbieger von der Luruper Hauptstraße gefährdet (dies gilt nicht bei den Einbahnstraßen Brooksheide und Gänsestieg), weniger durch Verkehr Richtung Hauptverkehrsstraße.

Querungsmöglichkeiten Luruper Hauptstraße

Breite und Verkehrsbelastung der Luruper Hauptstraße erschweren ein Überqueren der Straße und stellen eine erhebliche Gefahrenquelle dar. Derzeit bestehen im untersuchten Abschnitt der Luruper Hauptstraße drei offizielle Querungsmöglichkeiten:

Fußgängersignalanlage Ackerstieg / Luckmoor	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reine Querungshilfe für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer, diese müssen Grün anfordern. ▪ Ein Bodenleitsystem ist vorhanden. ▪ Wichtige Querungshilfe für Nutzerinnen und Nutzer der Bushaltestelle Luckmoor sowie eine Nord-Süd-Querung (Ackerstieg - Luckmoor) für Radfahrerinnen und Radfahrer.
LZA Kreuzung Luruper Hauptstraße / Swatten Weg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einseitige Fußgängerampel auf Höhe von Luruper Hauptstraße 267, Grün muss angefordert werden. ▪ Wichtige Querungshilfe für Schülerinnen und Schüler der Fridjof-Nansen-Schule im Swatten Weg und Kundinnen und Kunden des Ladenzentrums. ▪ Die Ampel regelt auch den KFZ-Verkehr aus Swatten Weg auf Luruper Hauptstraße mittels Kontaktschwelle.
Kreuzung Luruper Hauptstr. / Altonaer Chaussee / Engelbrechtweg / Gorch- Fock-Str.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lichtzeichen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer an allen vier Querungen. Grün muss angefordert werden. Ein Bodenleitsystem ist vorhanden. ▪ Eine Mittelinsel auf der Luruper Hauptstraße dient als Querungshilfe.

Tab. 13 Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer an der Luruper Hauptstraße

Alle LZA sind mit einem akustischen Signal ausgestattet. Für manche Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind die Ampelzeiten zur Querung der Fahrbahn subjektiv zu kurz, auch wenn die vorgesehene Zeit nach Prüfung durch den Fachbereich LSBG-IVS1 reicht. Auf Wunsch insbesondere von Seniorinnen und Senioren soll ab Mai 2020 zunächst eine provisorische Lichtzeichenanlage auf Höhe Fahrenort eingerichtet werden. Der Abstand zwischen den Querungsmöglichkeiten, z.Z. sind dies 450 m, verringert sich damit deutlich.

Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger in den Querstraßen

Im Fahrenort liegt ca. 50 m von der Einmündung Luruper Hauptstraße entfernt die Bushaltestelle Trebelstraße (Linie 21). Gleichzeitig dient die Straße über einen Verbindungsweg der Erschließung der Fridtjof-Nansen-Grundschule im Swatten Weg und der Kita Swatten Weg. Entsprechend hoch ist in beiden Straßen der Betrieb, insbesondere der Anteil der Kinder an den Fußgängerinnen und Fußgängern.

Fahrenort	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auf der Ostseite ist der Fußweg teilweise durch einen breiten Grünstreifen mit Baumbestand von der Fahrbahn getrennt. Der Fußweg ist bis zu 6,00 m breit, darauf markiert ein ca. 0,6 m breiter Fahrradweg. Im Bereich der Bushaldebucht verengt sich der Fußweg auf 2,50 m. ▪ Auf der Westseite ist ca. 3,60 m Fußweg parallel zur Fahrbahn und ebenfalls ein sehr schmaler Radweg. Im Kurvenbereich Trebelstraße zweigt der Verbindungsweg ab, hier sollen Geländer Fußgängerinnen und Fußgänger am Überqueren der Straße hindern.
Swatten Weg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Fußweg ist auf der Ostseite (Schulseite) ca. 3,10 m breit. Er wird straßenbegleitend von Bügeln, im Bereich der Schule von einem Geländer zur Fahrbahn gesichert. Der Weg ist auch für Radfahrerinnen und Radfahrer frei gegeben. ▪ Auf der Westseite hat der gesamte Fußweg ca. 4,50 m Breite, hierauf ist ein Fahrradweg ca. 2,00 m breit rot abgeplästert.

Tabelle 14 Beschaffenheit der Fußwege in Fahrenort und Swatten Weg



Abb. 59 Gemeinsame Nutzung am Swatten Weg



Abb. 60 Situation am Fahrenort

In den folgenden Querstraßen ist die Passanten-Frequenz eher gering. Für Fußgängerinnen und Fußgänger steht Raum in unterschiedlichem Umfang und Qualität zur Verfügung.

Ackerstieg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ca. 40m nach der Einmündung als verkehrsberuhiger Bereich ausgewiesen. Bis zu diesem Punkt besteht auf beiden Seiten ein Fußweg von ca. 1,5 m Breite. ▪ Im weiteren Verlauf markiert ein roter Pflasterstreifen auf der Westseite einen Fußgängerbereich
Wegverbindung zum Fahrenort	<ul style="list-style-type: none"> ▪ siehe Kap. B 2.3
Engelbrechtweg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beidseitig Fußweg von ca. 2,00 m Breite.
Entenweg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fußwege sind nur im Mündungsbereich beidseitig ca. 2,00 m breit gepflastert, nach ca. 40 m nur noch auf der Westseite ungepflasterter Fußweg.
Gänsestieg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sandstreifen auf der Westseite der Fahrbahn vorhanden.
Puterweg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Von der Wendeanlage im Puterweg führt ein ca. 50 m langer, 1,00 m breit gepflasterter Fußweg zur Luruper Hauptstraße. ▪ Im Puterweg sind keine Fußwege, nur ca. 2,50 m breite Sandstreifen auf denen auch geparkt wird.
Brooksheide	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auf der östlichen Straßenseite befindet sich ein ca. 1,15 m breiter Fußweg.
Luckmoor	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nur im Einmündungsbereich zur Luruper Hauptstraße besteht beidseitig ein Fußweg. ▪ Auf der östlichen Seite endet der gepflasterte Weg nach ca. 30 m, er wird danach nur als schmaler Trampelpfad weitergeführt. ▪ Auf der Westseite befindet sich ein Fußweg von ca. 3,00 m Breite.

Tab. 15 Beschaffenheit der Fußwege in den kleineren Querstraßen zur Luruper Hauptstraße

B 4.3 Radverkehr

Innerhalb eines ca. 3 Km-Radius – dies entspricht ca. 10 Minuten per Rad – sind vom Untersuchungsgebiet aus mit dem Fahrrad zahlreiche Ziele erreichbar. Hierzu zählen die S-Bahnhaltestellen Elbgaustraße und Krupunder, die Ortszentren von Lurup (Eckhoffplatz) und Schenefeld, weiterführende Schulen (Geschwister-Scholl-Stadtteilschule, Stadtteilschule Lurup, Goethe-Gymnasium) und der Bornpark. Die Fahrt mit dem Fahrrad zum Bezirkszentrum Altona dauert ca. 25 - 30 Minuten.

Das Untersuchungsgebiet ist nicht an das Hamburger Velorouten-Netz angebunden. Die Route 1 (diese endet im Osdorfer Born) und Route 14 (Eidelstedt - Othmarschen - diese führt entlang der Elbgaustraße) tangieren es jedoch.

An Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer ist im Untersuchungsgebiet folgendes vorhanden:

Luruper Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Für Radfahrerinnen und Radfahrer steht beidseitig ein Radweg von ca. 1,60 m Breite zur Verfügung. ▪ Es besteht eine Benutzungspflicht. ▪ Die Radwege dürfen in beide Richtungen befahren werden. ▪ Die Radwege sind von sehr unterschiedlicher Qualität und nur in wenigen Abschnitten in gutem Zustand (siehe Tabelle in 8.3), insbesondere die asphaltierten Bereiche sind in schlechtem Zustand. ▪ Diverse Ausfahrten von Privatgrundstücken kreuzen, damit geht ein ständiger Wechsel des Belags einher. ▪ Besondere Gefahrenpunkte sind die Ausfahrt des Nahversorgungsstandortes und die Querung des Fahrenort - hier wurde der Radweg auf dem Asphalt mit einem breiten roten Streifen neu markiert. ▪ Im Kreuzungsbereich Stadtgrenze wurden Spuren und Aufstellflächen für Abbieger markiert. Teilweise sind diese schon wieder verblast.
Fahrenort	Hier gibt es beidseitig einen Fahrradweg von lediglich 60 cm Breite. Dieser beginnt auf der Ostseite erst nach ca. 60m hinter der Bushaltestelle, auch auf der Westseite ist er nicht durchgängig vorhanden.
Swatten Weg	Radweg auf der westlichen Straßenseite von ca. 2,00 m Breite. Auf der östlichen Seite darf auf dem Fußweg gefahren werden.
Brooksheide und Gänsestieg	Diese Einbahnstraßen dürfen von Radfahrerinnen und Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung befahren werden.

Tab. 16 Beschaffenheit der Radwege

Ansonsten gibt es im Untersuchungsgebiet keine speziell für Radfahrende ausgewiesenen Wege und Flächen, d.h. Radfahrerinnen und Radfahrer benutzen die Fahrbahn.

Fahrradbügel sind an den Bushaltestellen Engelbrechtweg stadteinwärts (5 Stück) und Luckmoor stadtauswärts (2 Stück) installiert.

Die nächste StadtRAD-Station liegt ca. 2,5 Km entfernt an der S-Elbgaustraße.



Abb. 61 Radweg-Markierung am Überweg Fahrenort



Abb. 62 Schadhafter asphaltierter Radweg zwischen Brooksheide und Luckmoor



Abb. 63 Unterbrochener Fahrradweg an der Haltestelle Engelbrechtweg, hinten ein kurzes Teilstück mit Leitstreifen



Abb. 64 Radweg und Fußweg im Bereich Luruper Hauptstraße 238

Die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer bewegte sich bei der Verkehrszählung am 25. und 26. Februar 2020 zwischen 5 und 47 je nach Zählort und Tageszeit. Es kann festgestellt werden, dass der Fahrradverkehr erwartungsgemäß morgens Richtung Zentrum dichter ist, während mittags und abends mehr Menschen mit dem Fahrrad stadtauswärts fahren. Bei den Radfahrerinnen und Radfahrern handelte es sich u.a. um einige ältere Schülerinnen und Schüler sowie Menschen, die offenbar gut ausgerüstet auch bei unwirtlichem Wetter weitere Strecken fahren. Zu beobachten war auch Querverkehr über die Luruper Hauptstraße zwischen Ackerstieg und Luckmoor. Die Fahrradbügel an den Bushaltestellen waren weitestgehend ungenutzt.

B 4.4 ÖPNV

Das Untersuchungsgebiet wird von den Metrobus-Linien

- 2 (Schenefeld – Bhf. Altona),
- 3 (Schenefeld – Rathausmarkt) und

- 21 (S-Klein-Flottbek – U-Niendorf-Nord) sowie von der
- Nachtbuslinie 602 (Immenbusch / Osdorfer Born – S-Tiefstack) bedient.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich jeweils 3 Bushaltestellen in jede Richtung:

- Haltestelle *Engelbrechtweg* in der Luruper Hauptstraße (Linien 2, 3, 21, 602),
- Haltestelle *Trebelstraße*, im Fahrenort (Linie 21) und
- Haltestelle *Luckmoor* in der Luruper Hauptstraße (Linien 2, 3, 602)

Die Haltestelle Engelbrechtweg befindet sich nahe der Landesgrenze zu Schleswig-Holstein. Stadteinwärts ist sie auf der südlichen Straßenseite der Luruper Hauptstraße zwischen Engelbrechtweg und Entenweg gelegen. Als einzige Bushaltestelle im Gebiet ist sie mit einer Busbucht versehen. Stadtauswärts befindet sie sich gegenüber der Einmündung Gänsestieg/Luruper Hauptstraße auf der Nordseite der Luruper Hauptstraße. Am östlichen Ende des Untersuchungsgebietes ist die Haltestelle Luckmoor, in der unmittelbaren Nähe der Einmündung Ackerstieg/Luruper Hauptstraße auf der Nordseite, sowie stadteinwärts, neben der Einmündung Luckmoor/Luruper Hauptstraße gelegen.

Die Haltestellen Engelbrechtweg und Luckmoor werden von den Linien 2 und 3 mindestens im 10-Minuten-Takt angefahren. Die Fahrtzeit nach Altona sowie in die Innenstadt beträgt ca. 30 - 40 min und kostet aktuell als Einzelfahrt 3,40 €. Zum Eckhoffplatz, dem nächstgelegenen Versorgungszentrum, dauert die Fahrtzeit unter 5 min und schlägt als Einzelfahrt aktuell mit 1,70 € (Kurzstrecke) zu Buche.

Die Haltestelle Engelbrechtweg wird ebenfalls von der Linie 21 bedient. Diese Linie verbindet das Untersuchungsgebiet mit der S-Bahnstation Elbgaustraße. Linie 21 hält im Untersuchungsgebiet zusätzlich an der Haltestelle Trebelstraße. Diese Haltestelle befindet im Fahrenort, ca. 50m von der Einmündung Fahrenort/Luruper Hauptstraße entfernt und wird ebenfalls im 10 min. Takt angefahren. Über diese Route kann der Bahnhof Altona in ca. 30 min. erreicht werden. Der Fahrpreis für eine Einzelfahrt beträgt aktuell 3,40€.

Die Bushaltestellen sind barrierefrei (mit Bodenleitsystem), überdacht und mit elektronischen Anzeigetafeln, Sitzgelegenheiten und Abfallbehältern ausgestattet. Lediglich die Haltestellen Trebelstraße haben in beiden Fahrtrichtungen keine Leitstreifen und elektronische Anzeigen. Darüber hinaus ist die Haltestelle in Richtung Luruper Hauptstraße, wahrscheinlich platzbedingt, nicht überdacht.

Alle Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet werden zusätzlich vom Shuttle-Service IOKI angefahren. Diese Sammeltaxen können per Smartphone und der dazugehörigen App angefordert werden. Für 1€, zzgl. zum regulären HVV-Ticket, fahren die Taxen innerhalb eines klar definierten Gebietes den Fahrgast zu einem virtuellen Haltepunkt oder gar vor die Haustür oder holen die Fahrgäste von einem dieser Punkte ab. In Gesprächen mit Anwohnern gab

es viel positive Resonanz für den Service. Ältere Menschen haben allerdings zum Teil Probleme mit dem Erfordernis, ein Smartphone für die Nutzung bedienen zu müssen.



Abb. 65 Bushaltestelle Engelbrechtweg stadteinwärts



Abb. 66 Bushaltestellen der Linie 21 / Trebelstraße im Fahrort

Zusammenfassung Verkehr und Erschließung

Motorisierter Individualverkehr

Die Luruper Hauptstraße ist mit ca. 25.000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Das Verkehrsaufkommen ist morgens stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts am höchsten, zeitweise staut sich dann der Verkehr. Die Fahrbahn ist in erneuerungsbedürftigem Zustand.

Parkmöglichkeiten gibt es im öffentlichen Raum entlang der Luruper Hauptstraße. Hier besteht jedoch ein temporäres Halteverbot zu den Hauptverkehrszeiten. Auf Grund der geringen baulichen Ausnutzung verfügen alle Privatgrundstücke über Raum für private Stellplätze.

Fußverkehr

Die Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger im Untersuchungsgebiet ist gering und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten durch den Kfz-Verkehr stark beeinträchtigt. Fußgängerbereiche entlang der Luruper Hauptstraße sind kaum gestaltet. Sie konkurrieren mit dem Radweg um die zur Verfügung stehenden Raum und sind mit ca. 2,00 m eng bemessen. (Erst ab einer Gehwegbreite von 2,50 m ist die ungehinderte Begegnung von zwei Fußgängern auch mit Kinderwagen oder Rollator möglich.) Das ständig wechselnde und z.T. schadhafte Pflaster ist unkomfortabel zum Laufen und stellenweise auch gefährdend.

Zur Überquerung der Luruper Hauptstraße gibt es im gesamten Untersuchungsraum drei Lichtzeichenanlagen. Diese sind barrierefrei mit Akustik-Signal und z.T. mit Orientierungstreifen ausgestattet. Durch die geplante vierte Ampel am Fahrort reduziert sich diese Distanz zwischen den Übergängen auf 300 m.

Es bestehen keine Richtlinien für den Abstand von Querungsanlagen, Fußverkehr ist jedoch sehr Umweg-empfindlich. 300m sind insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität weit. Der Überweg Luruper Hauptstraße / Fahrenort ist kaum gesichert. Auch am Fahrenort steht Fußgängerinnen und Fußgängern wenig und kaum gestalteter Raum zur Verfügung, in den kleineren Querstraßen sind teilweise keine Fußwege vorhanden.

Radverkehr

Beschaffenheit und Zustand der Radwege entlang der Luruper Hauptstraße sind über weite Strecken ungenügend. Die Radwege sind mit 1,60 m für 2-Richtungsverkehr zu schmal – die Empfehlung der ERA liegt bei 2,00 m bis 2,50 m. Durch den ebenfalls schmalen Gehweg treten auch Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern auf. Wechselnde Beläge und Grundstücksauffahrten machen das Fahren unkomfortabel und z.T. auch gefährlich. Auch für Radfahrerinnen und Radfahrer besteht insbesondere in den Hauptverkehrszeiten eine erhebliche Beeinträchtigung und Gefährdung (insbesondere Überweg Luruper Hauptstraße / Fahrenort) durch den KfZ-Verkehr.

ÖPNV

Das Untersuchungsgebiet ist durch drei Metrobus-Linien sowie eine Nachtbuslinie angebunden. Insbesondere an der Haltestelle Engelbrechtweg ist der Takt dadurch relativ eng. Eine direkte Anbindung an das Schnellbahnnetz besteht nicht. Diese wird jedoch durch die Linie 21 hergestellt. Ergänzt wird das Angebot durch den Shuttle-Service IOKI.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Luruper Hauptstraße zwangsläufig den motorisierten Individualverkehr in den Vordergrund stellt. Für unmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer bietet die Luruper Hauptstraße weder Funktionalität noch Aufenthaltsqualität. Für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer steht zu wenig Raum zur Verfügung, die Wegebeschaffenheit ist streckenweise ungenügend und aufgrund der Breite und Verkehrsbelastung stellt die Straße eine erhebliche Barriere und Störquelle dar. Gerade für die Umweg-empfindlichen und ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer besteht – insbesondere mit Blick auf Seniorenwohnanlage und Schulstandort – erheblicher Verbesserungsbedarf. Die aktuelle ÖPNV-Anbindung ist zwar ausreichend, aber nicht attraktiv. Ein direkter Schnellbahnanschluss würde die Fahrzeiten ins Zentrum erheblich verkürzen und die Kapazitäten vergrößern.

Plan 14 Verkehr (siehe Anhang)

Plan 15 Dauer Distanzen mit Fahrrad und zu Fuß (siehe Anhang)

B 5 Umweltsituation

Als potentiell wesentliche umweltbezogene Beeinträchtigungsfaktoren an Hauptverkehrsstraßen werden im Untersuchungsgebiet Lärm und Luftqualität betrachtet.

Lärm

Dass Lärm gesundheitsschädigend wirkt, ist eine von medizinischen und anderen Expertinnen sowie Experten eine anerkannte Tatsache¹⁶. Bei längerfristiger Belastung durch nächtlichen Lärm kann die Schlafqualität von Anwohnerinnen und Anwohnern deutlich beeinträchtigt sein. Dies kann zu negativen gesundheitlichen Auswirkungen für die Konzentrationsfähigkeit im Alltag und auf das individuelle Herz-Kreislauf-System führen.

Die Verkehrslärmschutzverordnung setzt zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsschallimmissionen deshalb Immissionsgrenzwerte fest. Diese liegen in Reinen Wohngebieten (WR) und Allgemeinen Wohngebieten (WA) bei 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts¹⁷.

Nach der strategischen Lärmkartierung der FHH 2017¹⁸ ist nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet durch den Verkehrslärm der Luruper Hauptstraße belastet.



Abb. 67 Strategische Lärmkartierung der FHH 2017, Tagwerte (Auszug)

¹⁶ vgl. <https://www.hamburg.de/gesundheit-umwelt/laerm/11158352/laerm-gesundheit/>

¹⁷ Geoportal Hamburg: Lärmkarten Hamburg (§47c BImSchG), 2017.

¹⁸ vgl. <https://www.hamburg.de/laermkarten/>

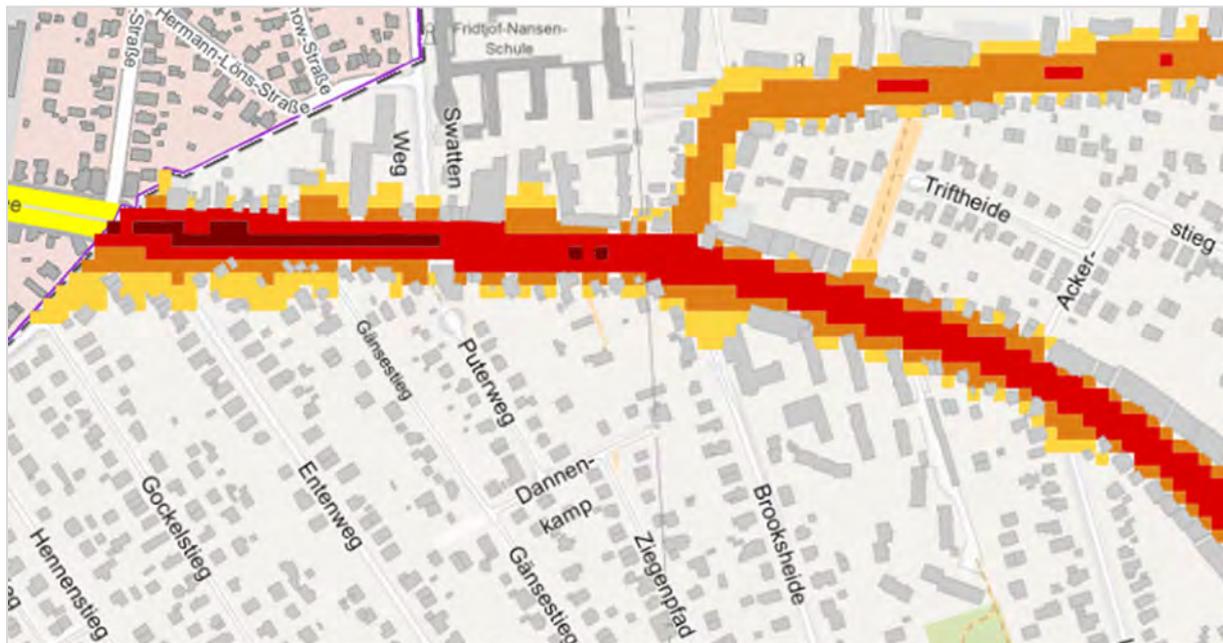


Abb. 68 Strategische Lärmkartierung der FHH 2017, Nachtwerte (Auszug)



Abb. 69 Strategische Lärmkartierung der FHH 2017, Legende

Messungen ergaben tagsüber eine Lärmbelastung direkt an der Luruper Hauptstraße von über 70 dB(A). Aufgrund der offenen Bauweise und der niedrigen Gebäudehöhen dringt der Lärm zum Teil weit in die tieferen Grundstückslagen ein, so dass auch Häuser und Grundstücke in der zweiten Reihe davon betroffen sind. Auch nachts sind nach dieser Lärmkartierung die Gebäude in der vorderen Reihe bis zu 60 dB(A) ausgesetzt.¹⁹ Diese Kartierung eignet sich jedoch nicht für den Schallschutznachweis DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“. Auch im Rahmen von Bebauungsplanverfahren sind eigene, auf den jeweiligen Planungsraum ausgerichtete Lärmermittlung durchzuführen.

Die Lärmtechnische Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren Lurup 68 vom April 2021 zeigt nun Grundlagen auf, aus denen Empfehlungen für einen Hochbau im Gebiet Lurup 68 abgeleitet werden können (vgl. Kap. B 1.4 Lärmtechnische Untersuchung). Diese Empfehlungen könnten ggf. auf eine potentielle Bebauung entlang der Luruper Hauptstraße sowie in der zweiten Reihe zugrunde gelegt werden.

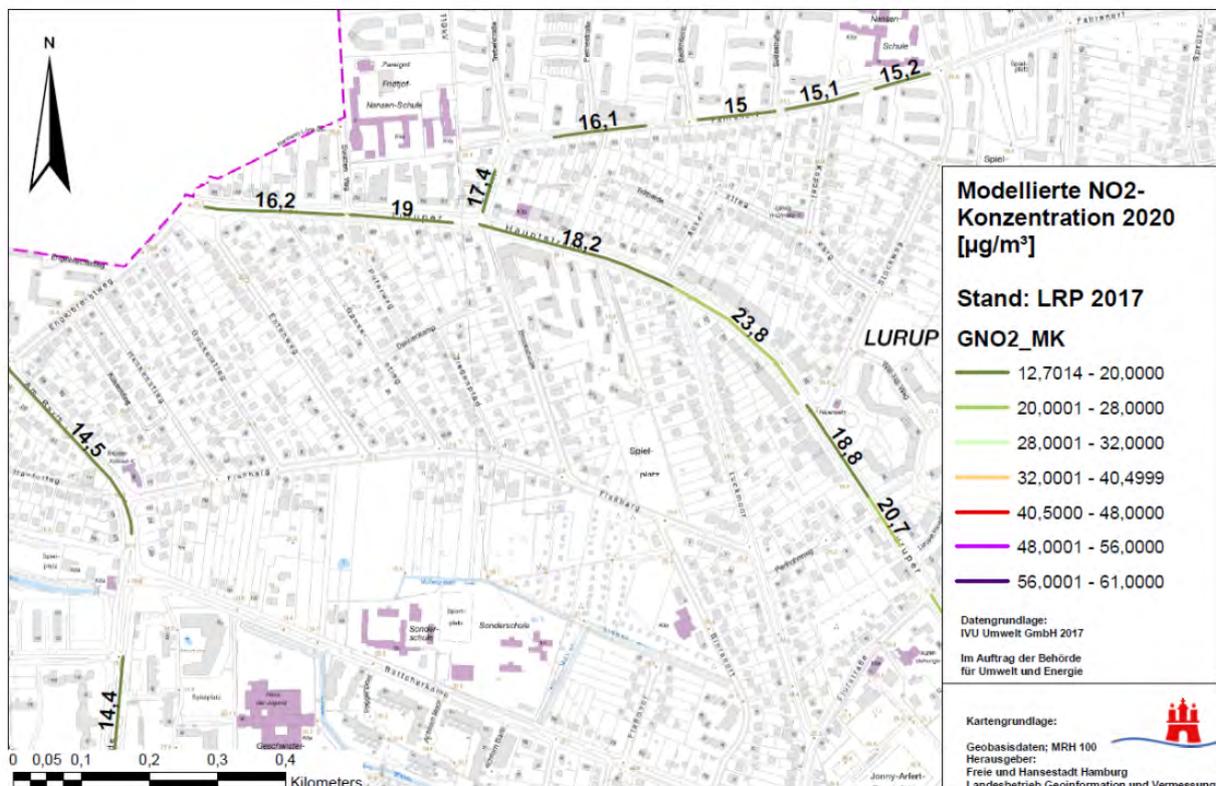
¹⁹ Ingenieurbüro Bergmann Anhaus: Lärmtechnische Untersuchung Bebauungsplan Lurup 68 im Auftrag des Bezirksamtes Altona, FHH, Hamburg, 28.04.2021

Luftqualität (Stickstoffdioxid)

Die modellierte NO₂ Immissionsbelastung für das Jahr 2014 wurde für die Luruper Hauptstraße für den Abschnitt zwischen Stadtgrenze und Fahrenort auf > 12 bis 24 µg/m³ für den Abschnitt östlich des Fahrenort auf > 24 bis 32 µg/m³ ermittelt²⁰. Sie lag damit schon damals unter dem gesetzlichen NO₂-Jahresmittel-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m³). Im Luftreinhalteplan der FHH 2017²¹ sind die prognostizierten, modellierten NO₂-Konzentrationen [µg/m³] für das Jahr 2020 dargestellt. Für das Jahr 2020 wurde die modellierte NO₂ Immissionsbelastung für die Luruper Hauptstraße auf dem gesamten Abschnitt des Untersuchungsgebietes auf > 12 bis 24 µg/m³ prognostiziert. Auch der Leitwert der World Health Organization (WHO) von 20 µg/m³ wäre damit unterschritten. Einzelne Tageswerte können bei ungünstiger Emissionslage aber durchaus höher ausfallen (Grenzwert 200 µg/m³ pro Stunde).

Die berechneten Konzentrationen für den PM₁₀ Jahresmittelwert lagen für das Jahr 2011 im VU-Gebiet deutlich unterhalb des gesetzlich festgelegte Jahresmittel-Grenzwertes von 40 µg/m³ - nämlich bei ≤ 25 µg/m³ östlich des Fahrenort bzw. ≤ 28µg/m³ westlich des Fahrenort²². Dies schließt nicht aus, dass bei ungünstiger Emissionslage Tageswerte (hier liegt der Grenzwert bei 50 µg/m³) höher ausfallen können.

Abb. 70 Modellierte NO₂-Konzentration 2020



²⁰ Behörde für Umwelt und Energie: Luftreinhalteplan für Hamburg 2. Fortschreibung, 2017.

²¹ vgl. <https://www.hamburg.de/luftreinhaltung/9036116/luftreinhalteplan/>

²² Behörde für Umwelt und Energie: Luftreinhalteplan für Hamburg, 1. Fortschreibung, 2012.

Zusammenfassung Umweltsituation

Nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet ist durch den Verkehrslärm der Luruper Hauptstraße belastet. Sowohl tagsüber als auch nachts ist die Wohnbebauung Immissionswerten ausgesetzt, die über den Grenzwerten liegen.

Weder für Stickstoffdioxid noch für Feinstaub werden die gesetzlich festgelegten Jahresmittel-Grenzwerte an der Luruper Hauptstraße überschritten. Dies schließt jedoch nicht aus, dass an einzelnen Tagen die Tagesgrenzwerte erreicht oder überschritten werden.

Teil C

Sozioökonomische Situation und Entwicklung

Ende 2018 lebten in den drei Statistischen Gebieten zusammen insgesamt 10.678 Personen, im Untersuchungsgebiet hingegen „nur“ 561 (ca. 5% der Gesamtbevölkerung der drei statistischen Gebiete). Da auf Ebene des Untersuchungsgebietes nicht alle Angaben analog der Statistischen Gebiete vorliegen, geben die nachfolgenden Aussagen zur Situation in den Statistischen Gebieten daher nur eine grobe Näherung an den tatsächlichen Sachverhalt im Untersuchungsgebiet wieder.

Sozialmonitoring Integrierte Stadtteilentwicklung

Das Sozialmonitoring Integrierte Stadtteilentwicklung basiert auf einer kleinräumigen Analyse bestimmter sozialer Indikatoren und der Einordnung in einen Status- und einen Dynamikindex. Dies soll als Grundlage dienen, um sozialräumliche Problemlagen zu identifizieren (Aufmerksamkeitsindikatoren des Sozialmonitorings).²³

Die Statistischen Gebiete 28007 und 28009 werden von ihrem Status her als „mittel“ und von ihrer Dynamik als „stabil“ eingestuft. Das Statistische Gebiet 28003 ist vom Status her „sehr niedrig“. Die Dynamik wird ebenfalls als „stabil“ bewertet.

Plan 16 Statistische Gebiete (im Anhang)

C 1 Bevölkerungs- und Sozialstruktur

In den beiden Statistischen Gebieten 28003 und 28007 lebt im Vergleich mit der Gesamtstadt und dem Bezirk Altona ein höherer Anteil an jungen Menschen unter 18 Jahre. So beträgt ihr Anteil im Statistischen Gebiet 28003 23,3%, im Statistischen Gebiet 28007 liegt ihr Anteil bei 23,5% (Stadtteil Lurup 20,3%, Bezirk Altona 18,0%, Hamburg 16,4%). Der Anteil der über 64-jährigen liegt im Statistischen Gebiet 28003 bei 12,9% und im Statistischen Gebiet 28007 bei 13,6% (Stadtteil Lurup 18,4%, Bezirk Altona 17,9%, Hamburg 18,1%). Im Statistischen Gebiet 28009 stellt sich die Situation nahezu umgekehrt dar, so beträgt der Anteil der unter 18-jährigen 16,6% und der Anteil der über 64-jährigen 23,7%.

Der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund²⁴ liegt im Statistischen Gebiet 28003 mit 47,1% um 1,6 Prozentpunkte niedriger als im Stadtteil Lurup (48,7%), hingegen ist er in 28007 mit 56,3% überdurchschnittlich hoch (Stadtteil Lurup 48,7%, Altona 32,9%, Hamburg

²³ Die Aufmerksamkeitsindikatoren sind: Kinder und Jugendlichen mit Migrationshintergrund, Kinder von Alleinerziehenden, SGB-II-Empfänger*innen und Empfänger*innen nach AsylbLG, Arbeitslose, Kinder in Mindestsicherung, Mindestsicherung im Alter und Schulabschlüsse.

²⁴ Das Statistische Bundesamt zählt als Menschen mit Migrationshintergrund „alle nach 1949 in das heutige Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Zugewanderten sowie alle in Deutschland geborenen Ausländer und alle in Deutschland als Deutsche Geborenen mit zumindest einem zugewanderten oder als Ausländer in Deutschland geborenen Elternteil“, in: Statistische Bundesamt, Fachserie 1, 2010

35,5%), während er im Statistischen Gebiet 28009 mit 34,7% sich dem gesamtstädtischen Durchschnitt nähert.

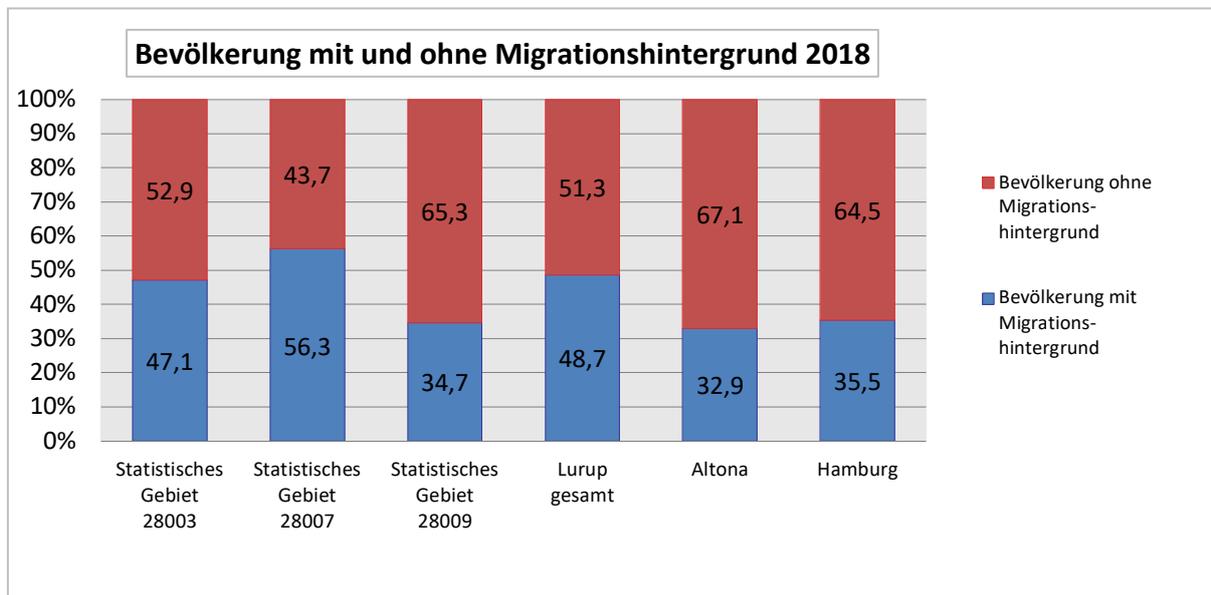


Abb. 72 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor

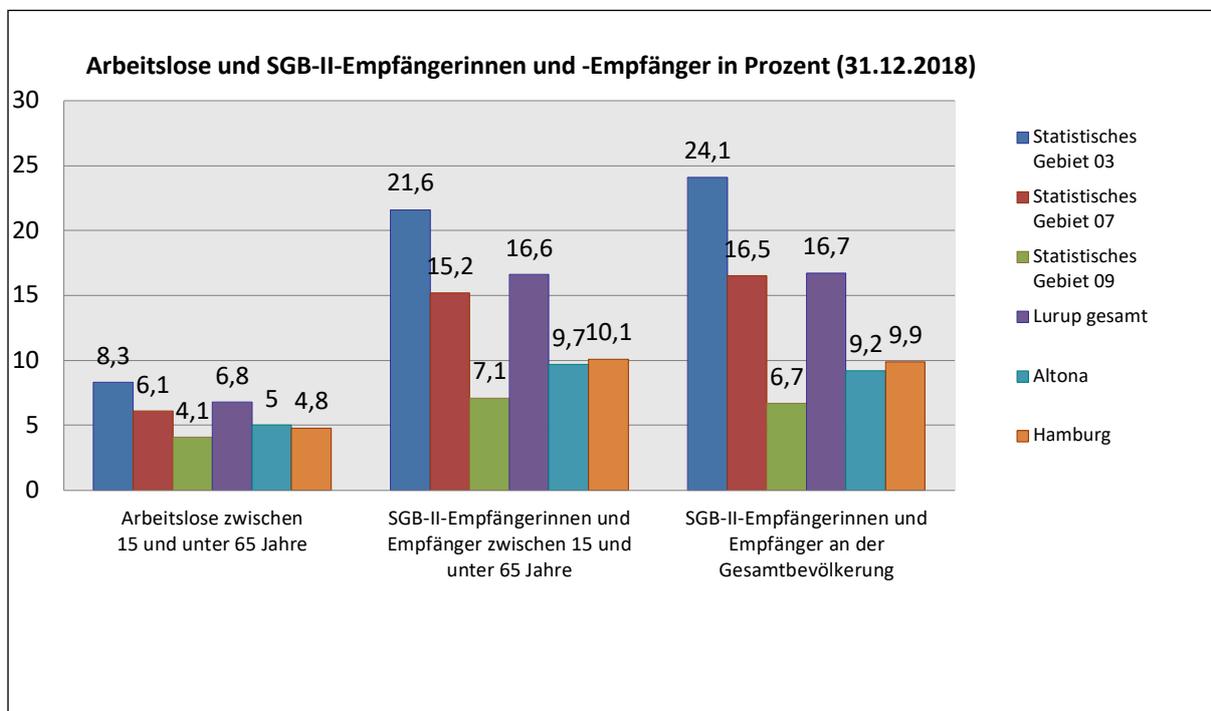


Abb. 73 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor

Der Anteil der Leistungsempfängerinnen und Empfänger an der Gesamtbevölkerung²⁵ liegt im Statistischen Gebiet 28003 mit 24,1% sowohl über dem städtischen und bezirklichen Durchschnitt als auch über dem Prozentsatz des Stadtteils Lurup (Lurup gesamt 16,7%, Altona 9,2%, Hamburg 9,9%). Das Statistische Gebiet 28007 entspricht mit 16,5% dem Anteil von Lurup insgesamt, während im Statistischen Gebiet 28009 der Anteil mit nur 6,7% sowohl unter dem Durchschnitt des Stadtteils als auch unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt liegt.

Der Anteil der Leistungsempfängerinnen und Empfänger nach SGB II an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter von 15 bis unter 65 Jahren beträgt im Statistischen Gebiet 28003 21,6%, im Statistischen Gebiet 28007 15,2% und im Statistischen Gebiet 28009 7,1% (Lurup gesamt 16,6%, Altona 9,7%, Hamburg 10,1%). Auffällig ist hier, dass der Anteil der Menschen im erwerbsfähigen Alter, die Leistungen nach SGB II erhalten im Statistischen Gebiet 28003 um 2,5% und im Statistischen Gebiet 28007 um 1,3% geringer ausfällt als der Anteil an der Gesamtbevölkerung.

Im Statistischen Gebiet 28009 hingegen ist der Anteil der Leistungsempfängerinnen und Empfänger nach SGB II im erwerbsfähigen Alter höher als an der Gesamtbevölkerung.

Der Anteil der Arbeitslosen an der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter von 15 bis unter 65 Jahre beträgt im Statistischen Gebiet 28003 8,3%, im Statistischen Gebiet 28007 6,1% und in Gebiet 28009 4,1% (Lurup gesamt 6,8%, Altona 5,0%, Hamburg 4,8%). Auch bei dem Anteil der Arbeitslosen liegen die Werte des Statistischen Gebietes 28003 somit über dem Durchschnitt des Stadtteils Lurup, des Bezirks Altona und von Hamburg insgesamt.

Der Anteil der arbeitslos gemeldeten Bewohnerinnen und Bewohner im Statistischen Gebiet 28007 liegt knapp unter dem Luruper Durchschnitt, während im Statistischen Gebiet 28009 unterdurchschnittlich viele Arbeitslose gemeldet sind.

Bevölkerungsstruktur und -entwicklung im Untersuchungsgebiet

Auf der Ebene des Untersuchungsgebietes liegen Daten zur Altersstruktur und zur Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner mit nichtdeutscher Staatsangehörigkeit, jedoch keine zur Anzahl der Menschen mit Migrationshintergrund vor²⁶.

Die nachfolgende Graphik gibt die Altersstruktur im Untersuchungsgebiet zu Ende 2018 im Vergleich mit den drei Statistischen Gebieten, dem Stadtteil Lurup, dem Bezirk Altona und zur Gesamtstadt wieder.

²⁵ Der Anteil der Menschen, die nach nach SGB II Leistungen erhalten, setzt sich zusammen aus den erwerbsfähigen Hilfebedürftigen nach dem SGB II (Empfängerinnen und Empfänger von Arbeitslosengeld II) und den nicht erwerbsfähigen Hilfebedürftigen nach SGB II (Empfängerinnen und Empfänger von Sozialgeld).

²⁶ „Eine Person hat einen Migrationshintergrund, wenn sie selbst oder mindestens ein Elternteil nicht mit deutscher Staatsangehörigkeit geboren wurde. Im Einzelnen umfasst diese Definition zugewanderte und nicht zugewanderte Ausländer, zugewanderte und nicht zugewanderte Eingebürgerte, (Spät-)Aussiedler sowie die als Deutsche geborenen Nachkommen dieser Gruppen.“, Statistisches Bundesamt 2016.

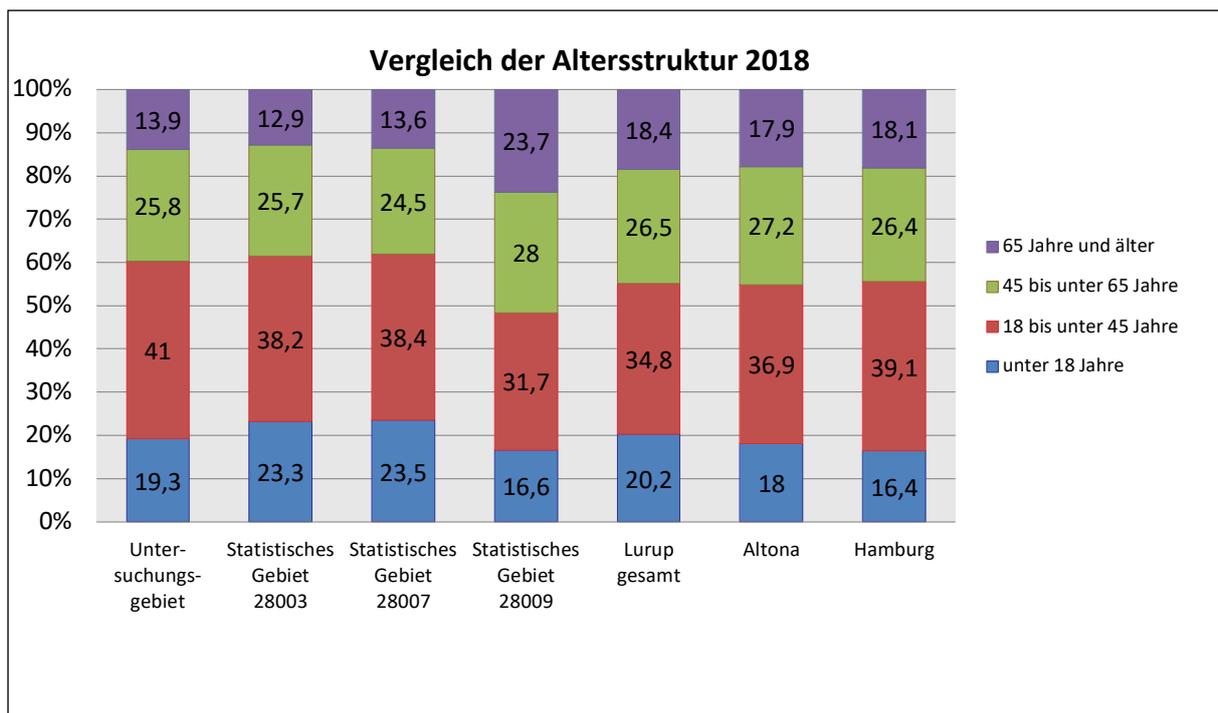


Abb. 74 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor

Im Jahr 2018 lebten im Untersuchungsgebiet 561 Personen, von denen 285 männlich und 276 weiblich waren. Im Vergleich mit dem Durchschnitt Hamburgs, des Bezirks Altona und auch dem des Stadtteils Lurup, handelt es sich bei dem Untersuchungsgebiet um ein relativ junges Quartier, da gut 60% jünger als 45 Jahre waren.

Auffällig ist der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die 65 Jahre oder älter sind, da dieser mit knapp 14% zwischen vier und fünf Prozent niedriger als der jeweilige Wert der Stadt, des Bezirks und des Stadtteils ausfällt.

Im Zeitraum von Ende 2015 bis zum 31.12.2018 hat die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet um zwölf Personen (2,2%) zugenommen. Einhergehend mit der leichten Zunahme der Gesamtbevölkerung verjüngte sich diese, so dass in diesem relativ kurzen Zeitraum insbesondere der Anteil der Menschen unter 18 Jahren zu und der über 65 Jahren abnahm.

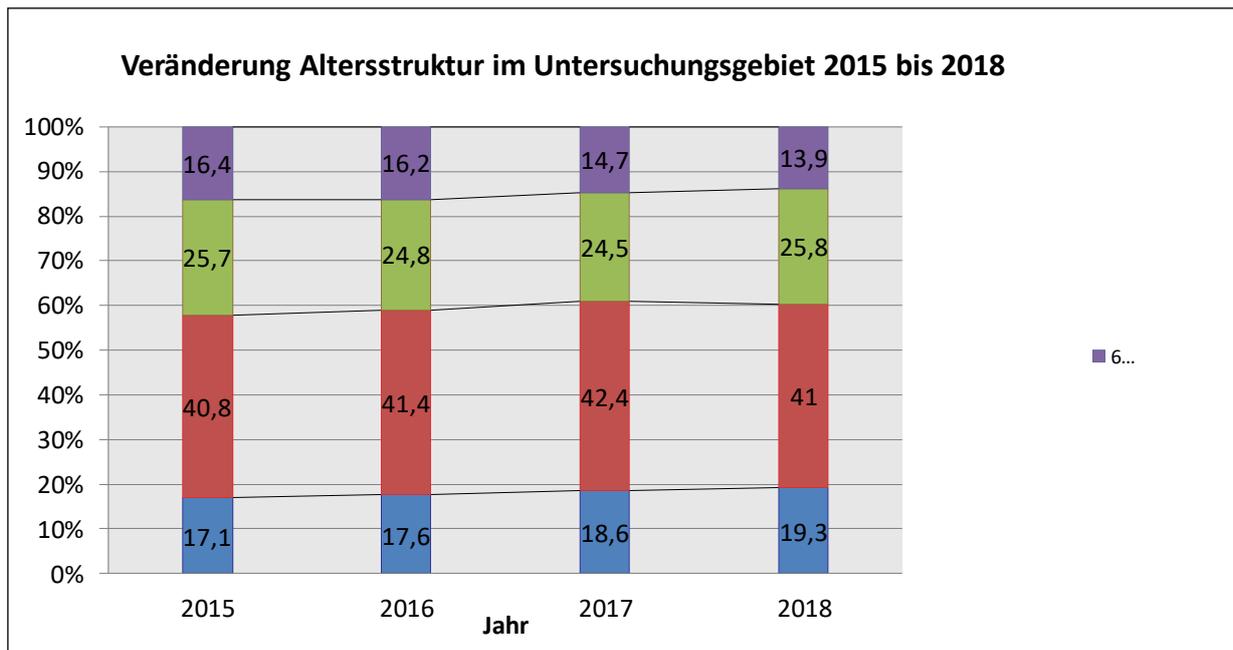


Abb. 75 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor

Da auf Ebene des Untersuchungsgebietes keine Angaben zur Anzahl der Menschen mit Migrationshintergrund verfügbar sind, kann an dieser Stelle lediglich die Entwicklung des Anteils der Menschen ohne deutsche Staatsangehörigkeit betrachtet werden.

Auffällig ist die starke Zunahme der Menschen ohne deutsche Staatsangehörigkeit im Untersuchungsgebiet von 2015 bis Ende 2018. So wuchs deren Anzahl an der Gesamtbevölkerung von 152 auf 205, was zu Ende 2018 einen prozentualen Anteil an der Bevölkerung von ca. 36,5 % entsprach. Am Ende des Jahres 2015 lag der Anteil der Bewohnerinnen und Bewohner, die nicht im Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit waren, noch bei 27,7%.

Die Zunahme war insbesondere zwischen 2015 und 2017 zu verzeichnen, von 2017 bis 2018 sind hingegen keine nennenswerten Veränderungen mehr erkennbar. Deutlich wird zudem, dass der Anteil der Kinder und Jugendlichen, die keine deutsche Staatsangehörigkeit besitzen, in den letzten Jahren nahezu konstant geblieben ist, und sich der Anstieg der nicht-deutschen Bevölkerung insbesondere auf die Zunahme von Menschen im erwachsenen Alter zurückführen lässt.

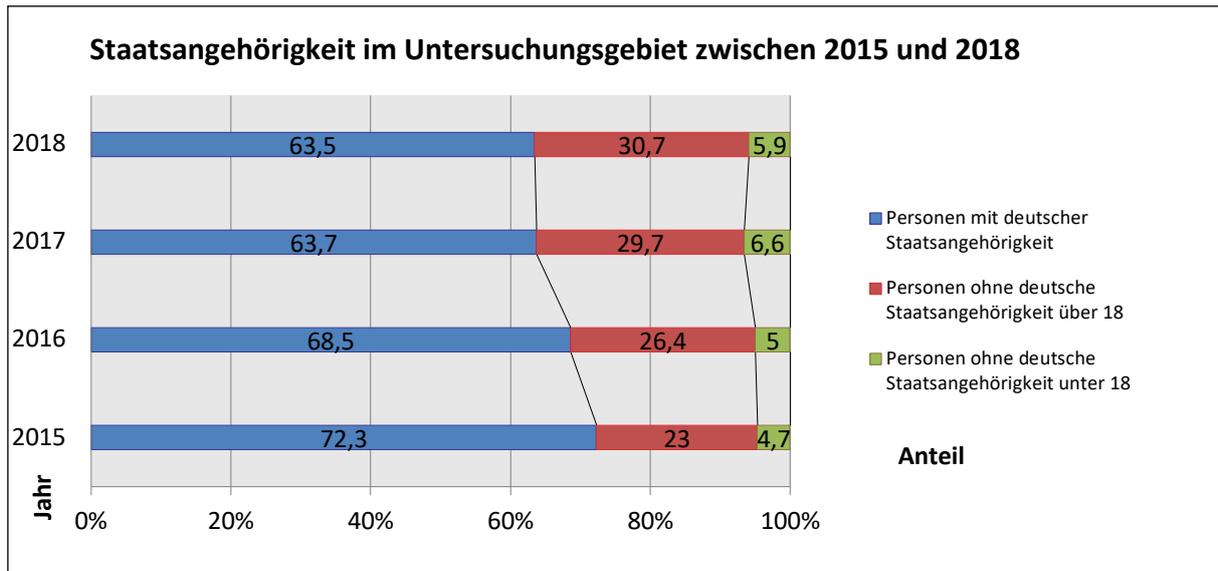


Abb. 76 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor

Zusammenfassung Sozialökonomische Situation und Entwicklung

Die beiden Statistischen Gebiete 28003 und 28007 nördlich der Luruper Hauptstraße scheinen geprägt zu sein von einer eher jüngeren, migrantischen und tendenziell sozial schwächer gestellter Bevölkerung. Im Statistischen Gebiet 28009 wohnen hingegen deutlich weniger Menschen mit Migrationshintergrund und mehr ältere Menschen, die in der Tendenz sozial besser gestellt zu sein scheinen, sowohl im Vergleich zu den anderen beiden Statistischen Gebieten als auch im gesamtstädtischen Vergleich.

Im Untersuchungsgebiet hat von 2015 bis 2018 eine leichte Zunahme der Gesamtbevölkerung um zwölf Personen stattgefunden. Im selben Zeitraum nahm der Anteil der Menschen unter 18 Jahren zu, der der 65-jährigen und älteren Bewohnerinnen und Bewohner ab.

Der Anteil der Menschen ohne deutsche Staatsangehörigkeit stieg ebenfalls an. Gleichzeitig bestehen nördlich und südlich der Luruper Hauptstraße „lokale“ Unterschiede, so spiegeln die beiden Statistischen Gebiete nördlich der Magistralen eine eher jüngere und migrantisch geprägte Bevölkerung wider, im Statistischen Gebiet südlich der Luruper Hauptstraße leben hingegen mehr ältere Menschen und weniger Personen mit Migrationshintergrund. Aller Voraussicht nach wird sich die Situation in den jeweils zu den jeweiligen Statistischen Gebieten gehörenden kleinen Teilbereichen des Untersuchungsgebietes analog darstellen.

Teil D

Probleme und Potenziale in thematischen Handlungsfeldern

Teil D Probleme und Potenziale in thematischen Handlungsfeldern

Zusätzlich zur Bewertung der Bestandssituation mithilfe von vorhandenen Gutachten, Untersuchungen, Plänen und weiteren Informationsquellen, wurden eigene städtebauliche, Wohnungsstrukturelle, freiraumbezogene, soziale und sozioökonomische Erhebungen, in Verbindung mit (teilnehmenden) Beobachtungen durchgeführt. Zudem wurde die Verkehrssituation an mehreren Tagen aufgenommen. Die Bestandsaufnahmen wurden ergänzt durch Gespräche mit Schlüsselpersonen, um Probleme, Potenziale und Entwicklungsvorstellungen zum Untersuchungsgebiet genauer zu ermitteln. Weitere Informationen kamen durch Gesprächsrunden im Bezirksamt Altona sowie durch Rundgänge mit Kolleginnen und Kollegen aus dem Bezirksamt, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung.

Ein zentraler Teil der Bestandsaufnahmen war die Bürgerveranstaltung am 3. März 2020, die sich an alle Betroffenen wie Eigentümerinnen und Eigentümer, Mieterinnen und Mieter, Akteurinnen und Akteure sowie Politikerinnen und Politiker richtete.²⁷ Ziel war auch hier, sich den Schwächen, Stärken und Entwicklungschancen zu nähern.

Gespräche mit Bürgerinnen und Bürger (nach dem Zufallsprinzip) während der Bestandsaufnahmen und bei der Verteilung von Einladungen zur Bürgerveranstaltung gaben vertiefende Einblicke in das Gebiet; ebenso eine Passantenbefragung, die – bedingt durch die Covid 19 Pandemie – mit einer vergleichsweise geringen Anzahl von Personen geführt werden konnte. Dennoch wurden in Verbindung mit den bereits geführten Gesprächen die Ergebnisse vervollkommen und die aus Bestandsaufnahmen und Literaturrecherche gewonnenen Eindrücke der Gutachterinnen und Gutachter bestätigt.

Durch die Anwendung dieser verschiedenen Methoden konnte ein insgesamt gutes Bild der Probleme und Potenziale gewonnen und – damit verbunden – Erkenntnisse zu den Handlungs- und Entwicklungsbedarfen gewonnen werden. Unter Einbeziehung städtebaulich investiver Aspekte wurden vier – für das Untersuchungsgebiet besonders wichtige – RISE-Handlungsfelder identifiziert:

1. Städtebauliche Strukturen
2. Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft
3. Wohnumfeld und öffentlicher Raum
4. Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr

Zusätzliche Bedeutung im Untersuchungsgebiet haben die Handlungsfelder Bildung, Kultur im Stadtteil, Zentren / Lokale Ökonomie sowie Soziales / Inklusion. Diese Handlungsfelder werden im Rahmen des RISE-Fördergebietes Lurup bearbeitet und sind in der VU nicht näher zu betrachten.

²⁷ vgl. Kap. A: Anlass und Auftrag.

D 1 Handlungsfeld Städtebauliche Strukturen

Für das Handlungsfeld Städtebauliche Strukturen werden nun zunächst übergeordnet die Probleme und Potenziale zu einzelnen Unterthemen dargestellt. Anschließend folgt eine Betrachtung zu den einzelnen Teilräumen.

D 1.1 Städtebauliche Strukturen im gesamten Untersuchungsgebiet

Probleme

Substanz- und Stadtbildschwächen

- Fehlendes erkennbares städtebauliches Ordnungsprinzip: Durch heterogene, kleinteilige Bebauung entsteht ein städtebaulich perforiertes Gesamterscheinungsbild verstärkt durch vereinzelt vorhandene, mehrgeschossigen Zeilen- und Blockrandbebauungen.
- Es fehlen klar definierte Raumkanten. Hierdurch entsteht ein städtebaulich unstrukturiertes Straßenbild.
- Bauhistorisch oder architektonisch bedeutsame Bebauung ist im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.
- Die Luruper Hauptstraße erscheint als breite vorstädtische Ausfallstraße, die als raumstrukturelles Merkmal eine Trennung des nördlichen vom südlichen Teil bewirkt. Die Barrierewirkung wird verstärkt durch die dominierende Verkehrsfunktion.
- Als Folge dieser Situation werden in dem weiträumigen Straßenraum sowohl die Orientierung als auch die Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger im öffentlichen Raum beeinträchtigt (siehe auch Barrierewirkung).
- Es fehlen städtebauliche Qualitäten und Maßstäbe für besondere Orte (z.B. das Ladenzentrum).

Nutzungsstruktur und Versorgung

- Die hohe Verkehrsdichte mit durchschnittlich täglich ca. 25.000 Kraftfahrzeugen und einem Lärmpegel an Werktagen von 70 db (tags) und 60 db (nachts) stellt einen signifikanten Störfaktor für die Wohnnutzung dar.
- Problematisch ist die Lage mehrerer Wohngebäude direkt an bzw. unter der Hochspannungstrasse. Dies betrifft die Gebäude Luruper Hauptstraße 260 mit sechs Wohneinheiten und Fahrenort 130 mit einer Wohneinheit sowie die Bebauung Luruper Hauptstraße 262a-c mit 18 Wohneinheiten, die ebenfalls im Nahbereich der Stromtrasse gelegen ist (insgesamt 25 Wohneinheiten, alle in Teilraum 2).
- Das Ladenzentrum wirkt aufwertungsbedürftig.
- In den Erdgeschossen fehlen belebende Nichtwohnnutzungen.

Eigentumsverhältnisse

- Fast drei Viertel der Flächen im Untersuchungsgebiet befinden im Privateigentum, mehrheitlich von Einzeleigentümerinnen und Eigentümern oder im privaten Streubesitz. Somit gibt es viele Einzelinteressen und wenig Handlungsspielräume einzelner.
- Die Freie und Hansestadt Hamburg Stadt besitzt keine Flächen im Gebiet auf denen eine bauliche Entwicklung initiiert werden könnte. Ihre Flächen sind überwiegend als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen.

Bausubstanz und Sanierungsbedarf

- Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet nach Inaugenscheinnahme nahezu zwei Drittel der Gebäude als teilweise oder umfassend sanierungsbedürftig identifiziert (vgl. Teil B, Abschnitt Gebäudezustand). Sie entsprechen damit i.d.R. nicht den aktuellen energetischen Anforderungen.
- Größtenteils unsanierter Bestand findet sich in den Teilräumen 2 und 3. Da es sich hier überwiegend um Geschosswohnungsbau handelt, liegen über 60% des gesamten Wohnungsbestandes in unsanierten Gebäuden.

Barrierewirkung der Luruper Hauptstraße

- Als Magistrale erzeugt die Luruper Hauptstraße durch ihre Breite, fehlende räumliche Orientierungspunkte und hohes Verkehrsaufkommen eine erhebliche Barrierewirkung. Die Quartiere nördlich und südlich werden durch die Straße getrennt und haben wenig Bezug zu einander. Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten liegen weit auseinander und sind unzureichend.

Flächenverbrauch

- Die geringe bauliche Ausnutzung der Grundstücke führt gegenüber einer starken Ausnutzung mit kompakter Bauweise zu einem vergleichsweise hohen Flächenverbrauch einher gehend mit einem hohen Erschließungsaufwand.

Bebauungsdichte im Verhältnis zum geltenden Planungsrecht

- Die Bereiche entlang der Luruper Hauptstraße sind mit zwei Bebauungsplänen (1969 und 1989, geändert 2004) und einem Durchführungsplan (1957) überplant. Die Bauleitpläne lassen zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen nur eine geringe Bebauungsdichte zu.
- In allen Teilräumen der Luruper Hauptstraße (West) liegt die bauliche Ausnutzung der Grundstücke signifikant unter den Ausnutzungsmöglichkeiten der BauNVO. Die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung für Reine Wohngebiete (WR) und Allgemeine Wohngebiete (WA) liegen bei GRZ 0,4 bzw. GFZ 1,2.
- Im Untersuchungsgebiet liegen die Ausnutzungsziffern der GRZ zwischen 0,13 bis 0,35 (GRZ Ø 0,20), der GFZ zwischen 0,13 bis 0,86 (GFZ Ø 0,29). Durchgehend ist die bauliche

Grundstücksausnutzung im Untersuchungsgebiet als sehr niedrig einzustufen, auch wenn teilweise auf einigen rückwärtigen Grundstücken nachverdichtet worden ist (vgl. Abschnitt: ‚Nachverdichtungen im Bestand‘).

Bisherige Veränderungen im Bestand

- Neubaumaßnahmen der letzten Jahre orientierten sich den Bedürfnissen der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie am geltenden Planungsrecht. Hierdurch ist eine eher kleinteilige Nachverdichtung entstanden, die nicht unbedingt den Zielsetzungen der Magistralenstrategie entspricht.

Potenziale

Nutzungsstruktur und Versorgung

- Die Gebietsversorgung erfolgt durch das Ladenzentrum zwischen Fahrenort und Swatten Weg (Teilraum 2) mit Discounter und Drogeriemarkt sowie kleineren Gewerbebetrieben. Das Ladenzentrum hat eine zentrale Bedeutung für die Nahversorgung und Kommunikation der Bewohnerschaft des Untersuchungsgebietes und auch für das weitere Umfeld.
- Eine Grundschule und Betreuungsangebote für Kinder sind im Gebiet bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft vorhanden. Auch eine Einrichtung und ein Treffpunkt für ältere Menschen liegen in unmittelbarer Nähe.
- Teilweise sind gewerbliche Nutzungen in die Wohnbebauung integriert. Zwischen gewerblichen Nutzungen in Erdgeschoss und Wohnnutzungen in Obergeschossen konnten keine Nutzungskonflikte festgestellt werden.

Eigentumsverhältnisse

- Die kleinteilige Eigentümerstruktur bietet die Chance, dass einzelne – evt. gemeinsam mit ihren Nachbarn – die Initiative ergreifen und somit positive Signale für eine weitere Entwicklung im Gebiet setzen. Es gibt bereits einige Eigentümerinnen und Eigentümer, die Interesse an einer Veränderung signalisiert haben.

Bebauungsdichte im Verhältnis zum geltenden Planungsrecht

- Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Lurup 68 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete Innenentwicklung und Nachverdichtung mit Wohnnutzung ermöglicht werden. Der B-Plan folgt damit dem Ziel des Wohnungsbauprogramms Altona 2017 „Aktivierung von Entwicklungspotenzialen entlang vielbefahrener Straßen/ Magistralen“.

Veränderungen im Bestand

- Auf einigen Grundstücken wurde in den vergangenen Jahren nachverdichtet, mehrere Bestandsgebäude wurden modernisiert. Dieser Gebäudebestand (insgesamt ca. 1/3) entspricht den aktuellen Standards.
- Bereits vollzogene Nachverdichtungen im Bestand lassen eine generelle Veränderungsbereitschaft der Grundstückseigentümer erkennen: Unabhängig vom Magistralenkonzept sind in kleinteilig bebauten Bereichen des Untersuchungsgebietes in den zurück liegenden Jahrzehnten auf hinteren Grundstücksteilen bereits bauliche Nachverdichtungen durch Wohnungsneubauten erfolgt. Ebenso wurden Bestandsgebäude abgebrochen und durch größere Wohnungsneubauten ersetzt.
- Einige der Eigentümerinnen und Eigentümer haben aktuelle Veränderungsabsichten signalisiert. Die in den vorbereitenden Untersuchungen festgestellten Gebäudeleerstände könnten ein Indiz für weitere sein.

D 1.2 Probleme und Potenziale in den Teilräumen

Im Handlungsfeld Städtebauliche Strukturen liegen die Entwicklungspotenziale vor allem in der Weiterentwicklung der Teilräume, sie werden deshalb jeder für sich genauer betrachtet.

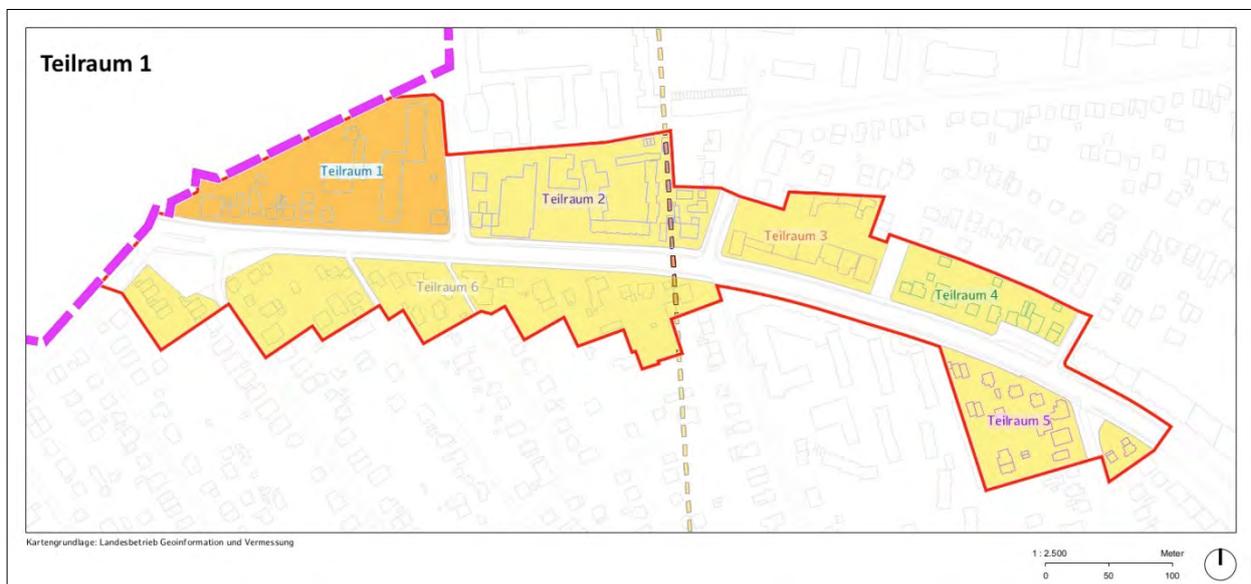


Abb. 77 Lage Teilraum 1 innerhalb des Untersuchungsgebietes

Teilraum 1

Der Bestand wird im Westen des Teilraums (Richtung Stadtgrenze) durch kleinere Gebäude in offener Bauweise gebildet, im Osten (Swatten Weg) findet sich mehrgeschossiger Wohnungsbau.

Probleme

- Geringe bauliche Ausnutzung der Grundstücke mit Einzel- und Mehrfamilienhäusern. Unterschiedlicher Modernisierungsstand der Einzelgebäude.
- Südausrichtung der Grundstücke zur Hauptverkehrsstraße, Ausrichtung einiger Einfamilienhäuser direkt zur Luruper Hauptstraße, kaum Schallschutz.
- Fehlende Raumbildung zur Luruper Hauptstraße insbesondere im Osten des Teilraumes / Swatten Weg.
- Die kleinteilige Grundstückstruktur im Westen des Teilraums sowie bereits getätigte Investitionen einzelner Eigentümerinnen und Eigentümer erschweren evt. umfassende zielführende Entwicklung dieses Teilraums.

Potenziale

- Großzügige Grundstückszuschnitte im Osten des Teilraums ermöglichen Handlungsspielräume einzelner Eigentümerinnen und Eigentümer.
- Ca. 50% der Gebäude ist bereits neu errichtet oder umfassend modernisiert.

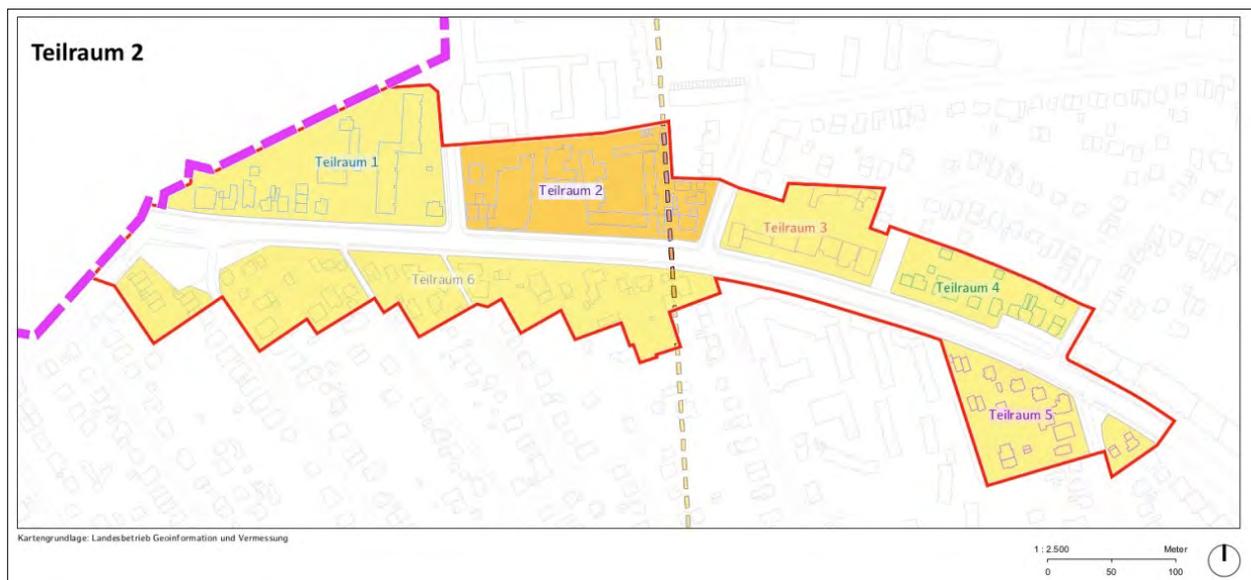


Abb. 78 Lage Teilraum 2 innerhalb des Untersuchungsgebietes

Teilraum 2

Der Ladenkomplex und mehrgeschossige Wohnungsbauten prägen die nördliche Straßenseite zwischen Fahrenort und Swattenweg.

Probleme

- Die städtebauliche Situation ist unbefriedigend, die Grundstücksausnutzung gering.
- Die Wohnnutzung ist belastet durch Verkehrsemissionen und die Hochspannungsstrasse (Nutzungskonflikte).
- Der Zustand der Gebäude (insbesondere Ladenzeilen und Wohngebäude) lässt deutlichen Modernisierungsbedarf erkennen.

Potenziale

- Das Ladenzentrum erfüllt mit Lebensmittel-Discounter und Drogeriemarkt eine wichtige Versorgungsfunktion für das Gebiet und darüber hinaus als Treffpunkt.
- Nahezu alle Grundstücke des Teilraums sind im Besitz eines einzigen Eigentümers.

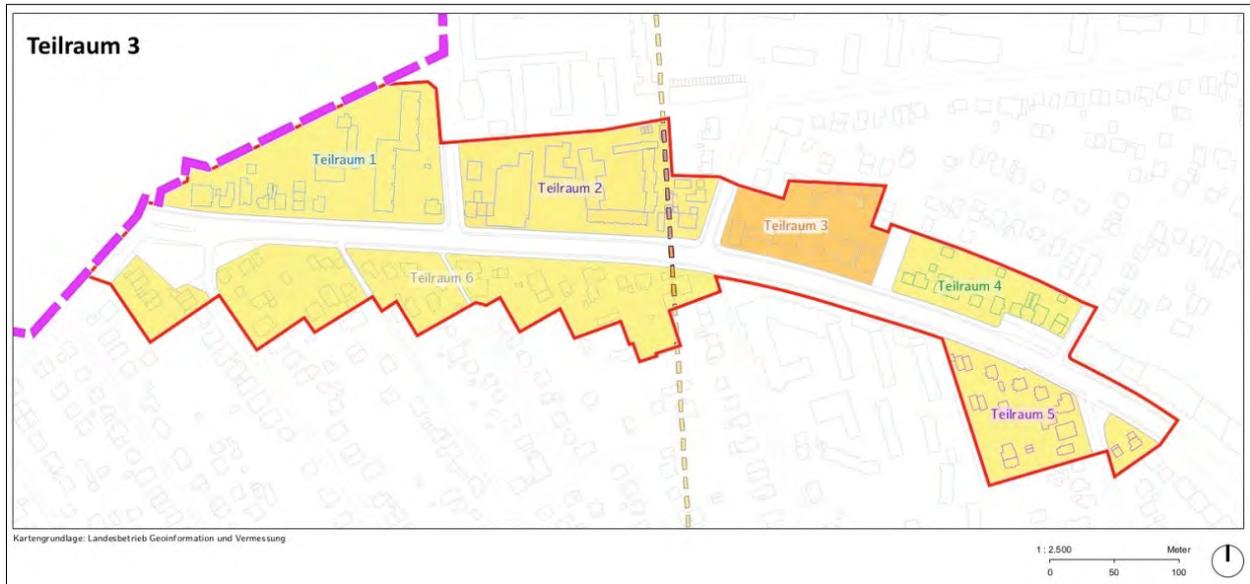


Abb. 79 Lage Teilraum 3 innerhalb des Untersuchungsgebietes

Teilraum 3

Östlich des Fahrenort findet sich fast durchgängig eine dreigeschossige, geschlossene Bebauung aus den 1960er Jahren. Die Erdgeschosszonen werden gewerblich genutzt, in den oberen Geschossen befinden sich Wohnungen.

Probleme

- Das Eckgrundstück Luruper Hauptstraße / Fahrenort ist mit zwei eingeschossigen Gebäuden gewerblich genutzt. Diese Situation ist städtebaulich unbefriedigend.
- Der Modernisierungsstand der Gebäude im Teilraum ist allgemein niedrig.
- Problematisch ist die direkte Ausrichtung der Wohnungen zur Luruper Hauptstraße (Wohnräume, Balkone), kaum Schallschutz.
- Die Vorgartenflächen dienen ausschließlich zum Parken f.

Potenziale

- Dieser Teilraum bietet Potenziale für eine Aufstockung der Bestandsbebauung. Die tiefen, heute durch Garagen und Mietergärten genutzten Grundstücke, ermöglichen außerdem eine Nachverdichtung in der zweiten Reihe.
- Das Eckgrundstück Luruper Hauptstraße / Fahrenort stellt ein städtebaulich bedeutendes Flächenpotential dar.

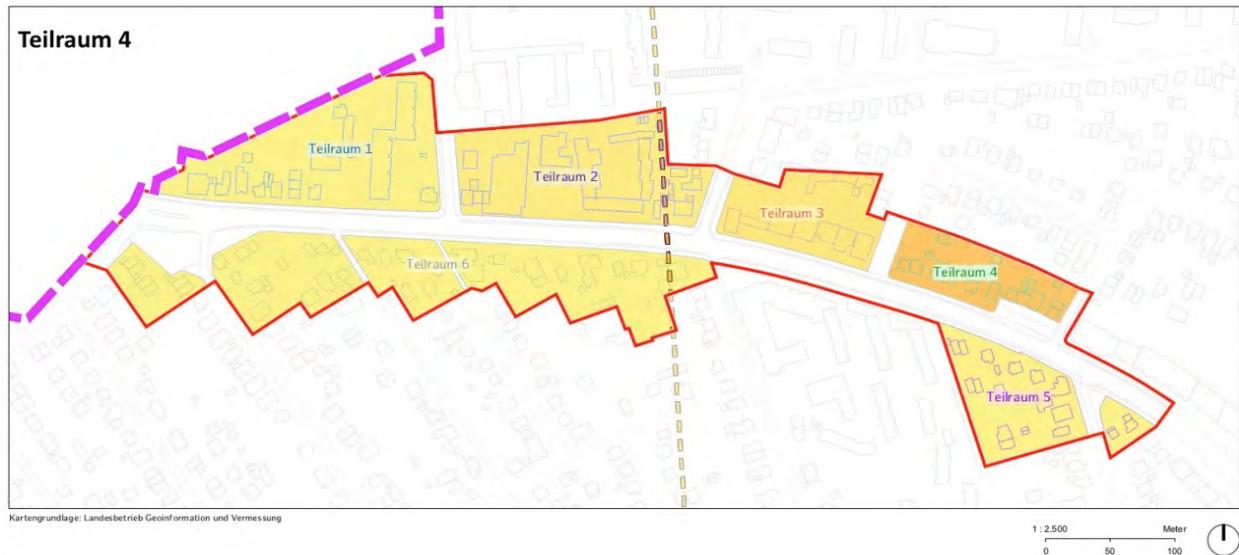


Abb. 80 Lage Teilraum 4 innerhalb des Untersuchungsgebietes

Teilraum 4

Im Teilraum 4 besteht eine kleinteilige ein- bis zweigeschossige offene Bebauung mit Einfamilien- und Doppelhäusern.

Probleme

- Kleinteilige und heterogene Grundstücks- und Eigentümerstruktur, geringe Ausnutzung der Grundstücke, eher niedriger Modernisierungsstand der Gebäude.
- Südausrichtung der Grundstücke zur Hauptverkehrsstraße, Ausrichtung der Einfamilienhäuser direkt zur Luruper Hauptstraße, starke Lärmbelastung des Wohnstandortes.
- Fehlende Raumkante zur Luruper Hauptstraße.

Potenziale

- Einige der Eigentümerinnen und Eigentümer erwägen eventuell eine gemeinsame Entwicklung ihrer Grundstücke.

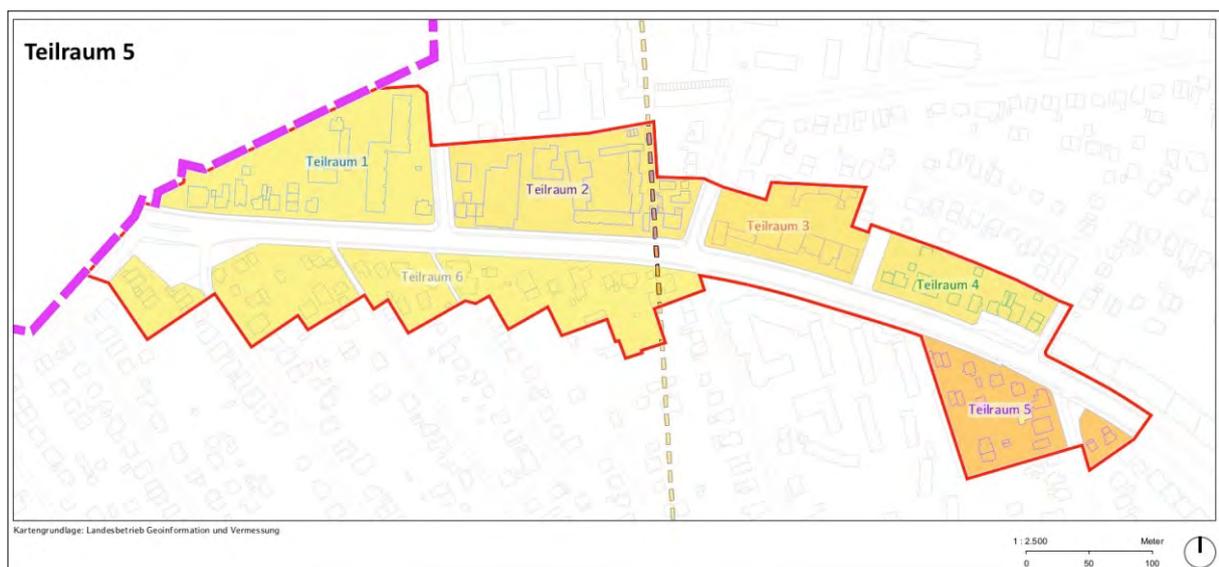


Abb. 81 Lage Teilraum 5 innerhalb des Untersuchungsgebietes

Teilraum 5

Auch hier besteht eine kleinteilige ein- bis zweigeschossige offene Bebauung mit Einfamilien- und Doppelhäusern.

Probleme

- Kleinteilige und heterogene Grundstücks- und Eigentümerstruktur sowie geringe Ausnutzung der Grundstücke.
- Fehlende Raumkante zur Luruper Hauptstraße. Lärmbelastung des Wohnstandortes.

Potenziale

- Nachverdichtungen haben in der Vergangenheit stellenweise bereits stattgefunden. Weiteres Potenzial für Nachverdichtung auf den rückwärtigen Grundstücken vorhanden.
- Südliche Lage an der Luruper Hauptstraße begünstigt eine Orientierung der Wohnräume nach hinten.

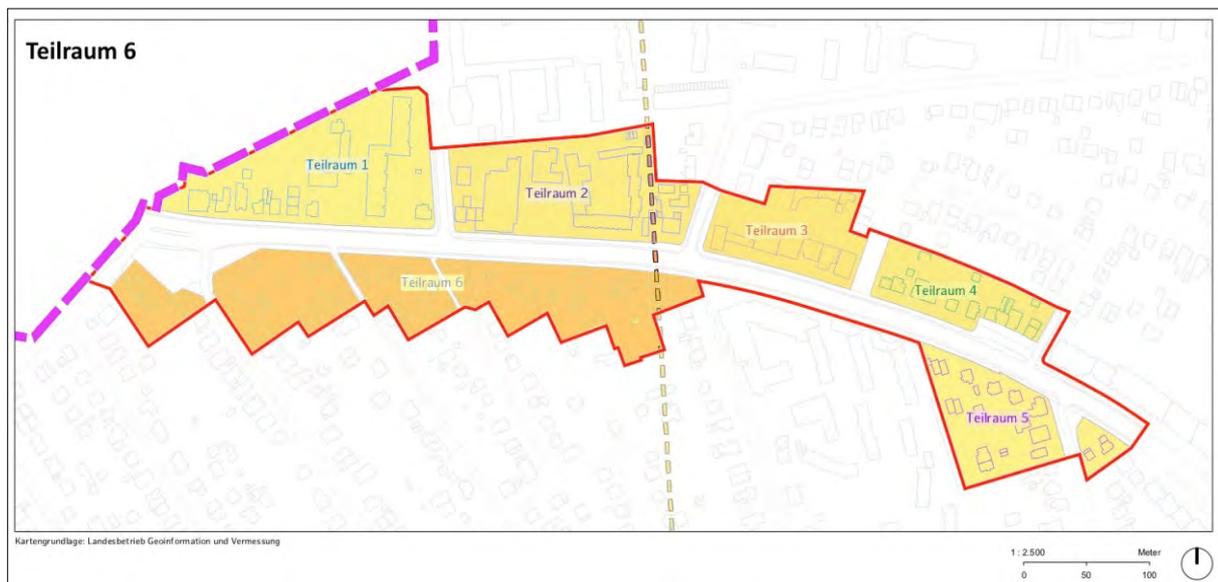


Abb. 82 Lage Teilraum 6 innerhalb des Untersuchungsgebietes

Teilraum 6

Überwiegend Einfamilienhäuser auf langgestreckten Grundstücken kennzeichnen den Teilraum südlich der Luruper Hauptstraße. Er ist ebenfalls Standort für mehrere Gewerbebetriebe (Handwerk).

Probleme

- Geringe Bebauungsdichte bei heterogener kleinteiliger (Einfamilienhaus)Bebauung.
- „Schräger“ Grundstückszuschnitt begünstigt fehlende Raumkante zur Luruper Hauptstraße, einige Gebäude weit von der Straße zurück liegend.
- Ausrichtung der Wohnhäuser zur Luruper Hauptstraße, kaum Schallschutz.

- Modernisierungsstand der Gebäude sehr unterschiedlich.
- Heterogene Eigentümerstruktur, nur vereinzelt besitzt ein Eigentümer mehrere Liegenschaften.
- Die Adressen Luruper Hauptstraße 257 – 261 (Wohnnutzung) liegen im Nahbereich (unter 60m) der Hochspannungstrasse, Luruper Hauptstraße 253/255 (Gewerbenutzung) befindet sich direkt darunter.

Potenziale

- Geringe Bebauungsdichte auf großen (tiefen) Grundstücken bedeutet ein vergleichsweise hohes Flächenpotenzial.
- Einige Nachverdichtungsaktivitäten haben in der Vergangenheit bereits stattgefunden.
- Die südliche Lage an der Luruper Hauptstraße, ermöglicht eine Orientierung der Wohnräume nach hinten.

D 2 Handlungsfeld Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft

Das gesamte Untersuchungsgebiet ist durch Wohnnutzung geprägt. Hier befinden sich 219 Wohneinheiten verteilt auf Ein- und Mehrfamilienhäuser. Durch Nachverdichtung entstanden ca. 20 neue Wohneinheiten in den letzten Jahren.

Probleme

Wohnnutzung, Wohnungsbestand mit Sanierungsbedarf

- Für rund Zweidrittel (67%) des Gebäudebestandes im Sanierungsgebiet besteht nach äußerem Anschein nach Sanierungsbedarf. Davon sind bei 43% der Gebäude keine Maßnahmen zur Ertüchtigung der Gebäudehülle erkennbar.
- Werden die Wohneinheiten betrachtet, so liegen 50% der Wohnungen in Gebäuden mit Sanierungsbedarf, weitere 11% in teilsaniertem Bestand.
- Etwa 2/3 des Wohnungsbestandes befindet sich in Geschosswohnungsbauten unterschiedlichen Baualters, die größtenteils unsaniert sind (TR 2 und TR 3).

Belastung durch Emissionen

- Im Untersuchungsgebiet sind alle Wohngebäude dem Verkehrslärm von der Luruper Hauptstraße ausgesetzt. Ein Teil der Wohnungen im Geschosswohnungsbau ist mit Aufenthaltsräumen und Balkonen direkt zur Straße orientiert. Durch die fehlende Blockrandbebauung sind zudem auch in zweiter Reihe liegende Häuser durch den Verkehrslärm belastet.
- Die Häuser Luruper Hauptstraße 260 und 262 a-c liegen unmittelbar an der Hochspannungstrasse. Dies betrifft auch das Einfamilienhaus Fahrenort 130 sowie im 60m-Bereich Luruper Hauptstraße 257 und 259.

Wohnungsbelegung und Leerstände

- Die Belegungsdichte ist hoch. Sie beträgt ca. 2,26 Personen je Wohneinheit und liegt über dem Wert für den Stadtteil Lurup (ca. 2,0 Personen/WE) und dem des Bezirks Altona (ca. 1,8 Personen/WE).
- Im Untersuchungsgebiet sind in Gebäuden mit ehemals überwiegender Wohnnutzung einige Leerstände zu verzeichnen. Es handelt sich um kleinere Wohnhäuser älteren Baujahrs mit niedrigem Modernisierungsstand.

Wohnungswirtschaft

- Unter wohnungswirtschaftlichen Aspekten ist die marktgerechte und rentable Entwicklung von Wohnimmobilien an Hauptverkehrsstraßen durch die Auswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens in Form von Lärmimmissionen, erhöhten Luftschadstoffbelastungen, Erschütterungen oder Unfallgefahren erschwert. Der Eintrag von Verkehrsimmissionen ist für Grundstückseigentümer und Projektentwickler ein Entwicklungshemmnis. In einem prosperierenden Ballungsraum mit hohem Nachfragedruck auf dem Wohnungsmarkt, können trotz der Lagenachteile im innerstädtischen Bereich Wohnungsentwicklungen immobilienwirtschaftlich betrachtet insgesamt jedoch rentable Standorte sein.

Entwicklungspotenziale

Der Schwerpunkt zur Entwicklung des Wohnens liegt im Neubau. Im Untersuchungsgebiet gibt es keine großen Wohnungsbaugesellschaften, sondern mehrheitlich Einzeleigentum oder privaten Streubesitz. Rund die Hälfte der Eigentümerinnen und Eigentümer nutzen ihren Besitz selbst. Dies lässt hohes, materielles und ideelles Interesse am eigenen Besitz vermuten. Gleichzeitig erschwert es die Handlungsmöglichkeiten in Bezug auf größere Projekte. Insofern hängt die Entwicklung im Untersuchungsgebiet von den Einzeleigentümerinnen und Eigentümer ab. Umso wichtiger ist es, auf die Eigentümerinnen und Eigentümer zuzugehen, mit ihnen gemeinsam nach Lösungen zu suchen sowie sie wirtschaftlich und planerisch zu beraten (vgl. D 6 und E).

Quantitative Entwicklungspotenziale

Für das Untersuchungsgebiet Luruper Hauptstraße kommen die städtebaulichen Grobkonzepte des ExWoSt-Berichtes zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung erhaltenswerter Geschoßwohnungsbauten ein Wohnflächen-Entwicklungspotenzial mit einer Größenordnung von ca. 53.000 qm Wohnfläche aktiviert werden könnten.

Für die Ermittlung dieser Flächen wurden eine GRZ von 0,3-0,4 und eine GFZ von 1,3-1,8 angenommen. Im Untersuchungsgebiet könnten danach etwa 500 neue Wohnungen entstehen. Bei der Ermittlung neuer Wohnflächenpotenziale können die GRZ und GFZ als "Stell-

schrauben" für städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Betrachtungen herangezogen werden.

Bei einer Belegung von 2,0 Personen pro Haushalt (Durchschnitt Lurup) würde die Einwohnerzahl im Gebiet bei insgesamt 650 Wohneinheiten auf ca. 1.300 ansteigen. Wird unterstellt, dass die Belegungsdichte der neuen Wohnungen der derzeitigen Belegung im Untersuchungsgebiet von 2,26 Personen/WE entspricht, dann könnten im Untersuchungsgebiet statt der momentan vorhandenen ca. 516 Personen künftig etwa 1.470 Personen wohnen, was etwa dem 2,8-fachen der heutigen Bewohnerschaft entspräche.

Die Ansiedelung von Wohnungsbau zieht insbesondere am Stadtrand ein verstärktes Mobilitätsaufkommen nach sich. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur muss entsprechend angepasst sowie andere attraktive Mobilitätsangebote entwickelt werden. Aus einem Anstieg der Wohnbevölkerung resultieren ebenfalls zusätzliche Bedarfe etwa an Gütern des täglichen Bedarfes sowie an sozialer Infrastruktur.

Qualitative Entwicklungspotenziale

Neuer Wohnungsbau im Untersuchungsgebiet eröffnet zugleich Entwicklungspotenziale für neue Wohnqualitäten. Die zum Zeitpunkt der Vorbereitenden Untersuchungen festgestellten, das Wohnen teilweise erheblich belastenden energetischen, ökologischen, lärm- und freiraumbezogenen Mängel und Defizite, entlang der Luruper Hauptstraße und deren hinteren Grundstücken könnten durch Standards eines zeitgemäßen Wohnungsbaus behoben werden. So lässt sich die Lärmbelastung der rückwärtigen Bereiche durch eine weitgehend geschlossene Bebauung um bis zu 12 dB(A) reduzieren, so dass nahezu flächendeckend die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags sowie 49 dB(A) nachts unterschritten werden.²⁸

Anspruchsvoller, attraktiv gestalteter, mit Lärmschutz²⁹ versehener Geschosswohnungsbau entlang der Luruper Hauptstraße, der gleichzeitig Ruhe bietet und Gemeinschaftserlebnisse ermöglicht, der Erholung in den grünen Innenhofgärten, in Wintergärten oder begrünten Dachterrassen bietet, eröffnet zugleich für das Leben in einer urbanen und nachbarschaftliche Atmosphäre Entwicklungschancen.

Auch für derzeit kaum vorhandene Angebote der Begegnung und Kommunikation im Gebiet bieten sich durch neue Perspektiven. Dazu zählen unter anderem auch Gemeinschaftsräume für Begegnung, "Home-Office"-Angebote, Cafés etc. in den Erdgeschossen neuer Wohngebäude. Dadurch würden das soziale Miteinander und die Identifikation von Grundstückseigentümerinnen und Eigentümern sowie Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Wohngbiet insgesamt gestärkt.

²⁸ Ingenieurbüro Bergann Anhaus GmbH: Lärmtechnische Untersuchung Bebauungsplan Lurup 68, Hamburg 2021.

²⁹ Ebda.: Schutz vor Verkehrslärm ist durch Anordnung der Baukörper, geeignete Grundrissgestaltung und bauliche Schallschutzmaßnahmen zu schaffen.

Zu den qualitativen Entwicklungspotenzialen des Wohnens zählt ebenso ein guter Wohnungsmix für Bewohnerinnen und Bewohner unterschiedlicher Herkunft. Die Wohnungen sollten daher zu jeweils 1/3 im Sozialen Wohnungsbau, frei finanzierten Wohnungsbau und Wohnungen im Eigentum entstehen. Damit würde auch die Zielsetzung einer Stabilisierung und Durchmischung der Bewohnerstruktur verfolgt.

Schutz vor Verkehrslärm beim Wohnungsbau entlang der Luruper Hauptstraße sind u.a. durch Anordnung der Baukörper, geeignete Grundrissgestaltung und bauliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich.³⁰

D 3 Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum

Die Probleme und Potenziale im Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum lassen sich größtenteils auch dem folgenden Handlungsfeld D 4: Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr (D4) zuordnen und werden in diesem dargestellt.

Probleme

Mangelnde Aufenthaltsqualität und Funktionalität

Der hohe Versiegelungsgrad und die hohe Belastung der Luruper Hauptstraße durch den motorisierten Kfz-Verkehr mit täglichen Staubbildungen in Spitzenzeiten führen zu starken Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität. Wie bei vielen Straßenräumen mit hohem Verkehrsaufkommen ist auch die Gestaltung der Luruper Hauptstraße verkehrsfunktional auf den motorisierten Individualverkehr und den ÖPNV ausgerichtet. Im öffentlichen Raum besteht für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer wenig Aufenthaltsqualität.

- Die Fuß- und Radwege im Untersuchungsgebiet sind für diese Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer zu eng bemessen und kaum gestaltet.
- Die Emissionsbelastung durch den motorisierten Verkehr ist hoch.
- Eine Vernetzung der nördlichen und südlichen Straßenseite der Luruper Hauptstraße ist nur an wenigen Punkten gegeben. (Siehe hierzu auch D4 – Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr).

Entwicklungspotenziale

- Im Bestand sollten eine Entsiegelung und Begrünung von privaten und öffentlichen Flächen sowie ihre Aufwertung unter sowohl ökologischen als auch funktionalen und gestalterischen Aspekten geprüft werden. Hiervon betroffen sind vor allem die gewerblich genutzten Bereiche sowie eine Umgestaltung der öffentlichen Räume.

³⁰ Vgl. Bergmann Anhaus, ebda: LTU, S. 8

- Eine städtebauliche Neuordnung des Untersuchungsgebietes eröffnet die Chance für eine qualitative und gestalterisch anspruchsvolle Entwicklung der öffentlichen Räume, Grün- und Freiflächen sowie der Wohnumfelder.
- Die Entwicklung von neuem Geschosswohnungsbau entlang der Magistrale ermöglicht es, dem weiträumigen Straßenraum eine städtebauliche Fassung zu geben.
- Durch gestalterische Kontinuität und eine Ausgestaltung, die eine Aneignung und Besspielung öffentlicher Räume fördert, kann eine Aufwertung dieser Flächen erreicht werden. Dabei müssen die Aspekte der Sicherheit und Barrierefreiheit Berücksichtigung finden.
- Orientiert an den städtebaulichen Grobkonzepten des Magistralenkonzeptes bestünde damit die Möglichkeit, auf den (derzeit neun) potenziellen Baufeldern den neuen Gebäuden zugeordnete ruhige Quartiersplätze und Freiräume zuzuordnen. Eingebunden in ein Freiraumkonzept, dass nördlich und südlich der Luruper Hauptstraße die neuen oder aufzuwertenden Freiräume und Grünbereiche jeweils miteinander vernetzt. Im Untersuchungsgebiet entstünden dadurch – vom Straßenverkehr weitgehend abgeschirmte – Freiflächen, die den Wohn- und Erholungswert insgesamt erhöhen.

D 4 Handlungsfeld Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr

In diesem Handlungsfeld gibt es eine deutliche Überschneidung mit anderen Handlungsfeldern. Aspekte des Klimaschutzes werden auch im Handlungsfeld Städttebauliche Strukturen (D 1) berührt sowie in Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft (D 2). Überschneidungen bestehen auch zum Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum (D 3).

Probleme

Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur

Flächenverbrauch siehe D1

Gebäudezustand siehe D1 und D2

Lärmbelastung

- Nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet ist erheblich durch den Verkehrslärm der Luruper Hauptstraße belastet. Die Tageswerte liegen über 70 dB(A), die Nachtwerte bis zu 60 dB(A). (vgl. hierzu auch Kap. B 1.4, Abschnitt Bebauungspläne).
- Die offene Bauweise und niedrigen Gebäudehöhen trägt den Lärm zum Teil weit in die tieferen Grundstückslagen. Auch Häuser und Grundstücke in der zweiten Reihe sind stark belastet.

Hoher Versiegelungsgrad

- Der öffentliche Raum im Untersuchungsgebiet besteht fast ausschließlich aus Verkehrsfläche, entsprechend hoch ist der Versiegelungsgrad.
- Gleiches gilt für Privatgrundstücke mit gewerblicher Nutzung. Vor allem in den Teilräumen 2 und 3 sind große Teile versiegelt und als Erschließungsstraße bzw. für Stellplätze genutzt.

Geringer Grünanteil im öffentlichen Raum

- Der Anteil der Grünflächen im Untersuchungsgebiet beträgt lediglich 3% der Gesamtfläche des Untersuchungsgebietes. Diese befinden sich an der Parkanlage Luruper Hauptstraße zur Straße Fahrenort sowie an der Einmündung zur Straße Luckmoor. Weitere öffentliche Grünbereiche befinden sich an der Einmündung Engelbrechtsweg/ Entenweg sowie am Ackerstieg. Die meisten kleinflächigen Grünbereiche befinden sich am Verbindungsweg direkt an der Luruper Hauptstraße zur Fahrenort, an der Einmündung Engelbrechtsweg und Luckmoor sowie am Ackerstieg.
- Die meisten kleinflächigen Grünbereiche liegen direkt an der Luruper Hauptstraße. Durch den hohen Verkehrslärm besitzen diese allerdings nur einen geringen bis keinen Erholungswert.
- Wertvoller und Stadtbild prägender Baumbestand findet sich im gesamten UG nur an wenigen Stellen; dabei konzentriert sich der Baumbestand auf die oben genannten Bereiche. Im Untersuchungsgebiet befindet sich ein geringer Anteil an Straßenbegleitgrün und Bäumen.

Fehlende Freiraumvernetzung

- Ein Verbindungsweg, welcher den Grünzug Veermoor mit dem Grünzug Müllergraben verknüpft, führt durch das Untersuchungsgebiet, ist aber nicht als solcher erkennbar,
- insbesondere, weil keine direkte Querungsmöglichkeit über die Luruper Hauptstraße besteht.

Private Freiflächen

- Einige Vorgärten sind zur Luruper Hauptstraße durch hohe Hecken abgeschirmt. Dies schränkt Kommunikation und soziale Kontakte im öffentlichen Raum ein.
- Die Vorgärten sind wenig einheitlich gestaltet.
- Teilweise werden Vorgartenzonen für KFZ-Stellplätze genutzt.

Verkehr

Da die Trasse der Luruper Hauptstraße das Untersuchungsgebiet dominiert, nimmt das Thema Verkehr in diesem Handlungsfeld einen Schwerpunkt ein.

Fußverkehr

- Fußgängerbereiche entlang der Luruper Hauptstraße sind engbemessen, kaum gestaltet und teilweise in schlechtem Zustand.
- Auch am Fahrenort steht Fußgängerinnen und Fußgänger wenig und kaum gestalteter Raum zur Verfügung. In den angrenzenden kleineren Querstraßen sind teilweise keine Fußwege vorhanden.

Radverkehr

- Breite, Beschaffenheit und Zustand der Radwege entlang der Luruper Hauptstraße sind über weite Strecken ungenügend.
- Die Radwege sind mit 1,60 m für 2-Richtungsverkehr zu schmal. Durch den ebenfalls schmalen Gehweg treten Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgänger auf.
- Wechselnde Beläge und Grundstücksauffahrten machen das Fahren unkomfortabel und teilweise auch gefährlich.

Das Untersuchungsgebiet ist nicht direkt an das Velorouten-Netz angebunden.

Flächenkonkurrenzen

- Konkurrenzen zwischen Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer um die knappen ihnen zur Verfügung gestellten Flächen. Dies betrifft insbesondere die Luruper Hauptstraße.

Straßenquerungen

- Im gesamten Untersuchungsraum gibt es auf eine Streckenlänge von ca. 730 Metern nur drei Quermöglichkeiten. Durch die geplante vierte Ampel am Fahrenort reduziert sich diese Distanz zwischen den Übergängen auf ca. 300 Meter.
- Auf Höhe der Grünverbindung fehlt ein Anschluss nach Süden (Flaßbarg) über die Luruper Hauptstraße.
- Der Überweg Luruper Hauptstraße / Fahrenort ist kaum gesichert.

ÖPNV

- Keine direkte Anbindung an das Schnellbahnnetz. Versorgung ausschließlich über mehrere Buslinien und einen Shuttle-Service. Hierdurch entstehen lange Fahrzeiten sowohl ins Bezirkszentrum Altona als auch in die Hamburger Innenstadt.

Motorisierter Kfz-Verkehr

- Die Luruper Hauptstraße ist mit ca. 25.000 Fahrzeugen pro Tag stark belastet. Zeitweise staut sich in Spitzenzeiten der Verkehr.
- Die Fahrbahn der Luruper Hauptstraße befindet sich in einem erneuerungsbedürftigen Zustand.
- Entlang der Luruper Hauptstraße besteht ein temporäres Halteverbot zu den Hauptverkehrszeiten.

Potenziale

Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur

Privates Grün

- Das Untersuchungsgebiet verfügt auf den rückwärtigen Flächen der Wohngrundstücke über einen relativ hohen Grünanteil mit Baumbestand. Dieser ist auf die vielen Privatgärten zurückzuführen.

Öffentliches Grün

- Die Grünverbindung von der Luruper Hauptstraße zum Fahrenort – die einzige ausgewiesene Grünfläche im Untersuchungsgebiet – ist wenig durch Verkehrsemissionen belastet. Hier fehlt allerdings eine Quermöglichkeit / Anbindung über die Luruper Hauptstraße hinweg.

Verkehr

Quermöglichkeiten

- Durch vierte Ampel am Fahrenort reduziert sich die Distanz zwischen den Übergängen auf ca. 300 Meter.

ÖPNV

- Das Untersuchungsgebiet ist durch drei Metrobus-Linien sowie eine Nachtbuslinie angebunden. Ergänzt wird das Angebot durch den Shuttle-Service IOKI.

Stellplatzangebot

- Auf Grund der geringen baulichen Ausnutzung verfügen alle Privatgrundstücke über Raum für eigene Stellplätze.

Entwicklungspotenziale

Im Bestand sollten eine Entsiegelung und Begrünung von privaten und öffentlichen Flächen sowie ihre Aufwertung unter sowohl ökologischen als auch funktionalen und gestalterischen Aspekten geprüft werden. Dies betrifft vor allem die gewerblich genutzten Bereiche sowie eine Umgestaltung der öffentlichen Räume.

Eine städtebauliche Neuordnung des Untersuchungsgebietes eröffnet die Chance für eine qualitative und gestalterisch anspruchsvolle Entwicklung der öffentlichen Räume, Grün- und Freiflächen sowie der Wohnumfelder. Orientiert an den städtebaulichen Grobkonzepten des Magistralenkonzeptes bestünde damit die Möglichkeit, auf den (derzeit neun) potenziellen Baufeldern den neuen Gebäuden zugeordnete ruhige Quartiersplätze und Freiräume

zuzuordnen. Eingebunden in ein Freiraumkonzept, dass nördlich und südlich der Luruper Hauptstraße die neuen oder aufzuwertenden Freiräume und Grünbereiche jeweils miteinander vernetzt. Im Untersuchungsgebiet entstünden dadurch – vom Straßenverkehr weitgehend abgeschirmte – Freiflächen, die den Wohn- und Erholungswert insgesamt erhöhen.

Die neu gewonnenen Freiräume können zur Inszenierung und zur Vernetzung von Stadtnatur sowie zur Verbesserung der Biodiversität genutzt werden. Dabei kann das ökologische System durch diverse Maßnahmen aktiv unterstützt werden (Tiere in der Stadt).

Sowohl unter ökologischen Aspekten als auch im Hinblick auf Mobilität bietet sich die Chance, das Gebiet über die Stadtgrenzen hinaus in die Region zu vernetzen. Bei der Ausgestaltung des Mobilitätsangebotes sollten alle Verkehrsarten Berücksichtigung finden, dem Umweltverbund jedoch Priorität eingeräumt werden. Insbesondere Wege- und Sichtbeziehungen für den Fuß- und Radverkehr könnten auf Quartiersebene gestärkt werden.

Durch die Gestaltung des öffentlichen Raumes, zum Beispiel eine Raumaufteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie die Neuordnung (möglichst Einschränkung) des ruhenden Verkehrs eröffnen sich hier Chancen, die Verkehrswende auch am Hamburger Stadtrandbereich zu beschleunigen.

D 5 Querschnittsthema Beteiligung – Aktivierung – lokale Partnerschaften – Vernetzung

Eine den Zielen des Magistralenkonzeptes entsprechende städtebaulich-/bauliche Entwicklung innerhalb des Untersuchungsgebietes erfordert grundlegende Veränderungen der vorhandenen städtebaulichen und grundstücksbezogenen Gegebenheiten. Die Dimension dieser Veränderungen setzt eine umfangreiche Einbindung und aktive Beteiligung von Grundstückseigentümerinnen und Eigentümer und Bewohnerinnen und Bewohner voraus. Dazu bedarf es eines zu entwickelnden, konsensualen Beteiligungsverfahrens. Es sollten dafür Strukturen aufgebaut werden, die die Zielsetzungen des gesamten Gebietes im Blick haben, bei gleichzeitiger persönlicher Sicht der Betroffenen.

Trotz der im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung festgestellten Probleme und Defizite in den vier Handlungsfeldern verfügt das Untersuchungsgebiet Luruper Hauptstraße über gute Potenziale als Voraussetzung für eine städtebaulich-freiräumliche und verkehrliche Entwicklung, die auch unter wohnungswirtschaftlichen Aspekten tragfähig sein wird. Bei allen Handlungsfeldern stehen die Probleme und Defizite miteinander in Wechselbeziehungen und lassen sich nur im Zusammenwirken lösen. Handlungsbedarfe und Handlungsmöglichkeiten ähneln sich daher in allen Handlungsfeldern.

Die erfolgreiche Aktivierung und Beteiligung lokaler Akteure im Gebiet sollte als eine Grundvoraussetzung für das Gelingen des anstehenden Entwicklungsprozesses dessen Umsetzung sich über einen längeren Zeitraum erstrecken wird, betrachtet werden.

Dies gilt in besonderem Maße für die Eigentümerinnen und Eigentümer, die für die Durchführung der Baumaßnahmen im Gebiet investieren und somit die Umsetzung der Entwicklungsziele betreiben. § 148 (1) BauGB geht davon aus, dass „Die Durchführung von Baumaßnahmen (...) den Eigentümern überlassen“ bleibt, „soweit die zügige und zweckmäßige Durchführung durch sie gewährleistet ist“.

Der größte Teil des Gebäude- und Wohnungsbestandes im Gebiet Luruper Hauptstraße (West) befindet sich in privaten Streubesitz. Um eine spürbare Veränderung im Gebiet zu erzeugen, müssen die einzelnen Eigentümerinnen und Eigentümer angesprochen und motiviert werden, einen Beitrag zur Wohnraumbeschaffung auf ihren Grundstücken zu leisten durch schrittweisen Neubau und behutsame Aufstockung.

Um geeignete Gesamtkonzepte für die einzelnen Nachbarschaften zu entwickeln, muss mit den Eigentümerinnen und Eigentümern parallel dazu gemeinsam nach Lösungen gesucht werden. Dies könnte z.B. im Rahmen von Workshops für die einzelnen Teilräume geschehen.

Für eine Umstrukturierung und Gestaltung der öffentlichen Flächen – also Luruper Hauptstraße samt angrenzender Grünbereiche – sollten über ein breit angelegtes Beteiligungsverfahren nicht nur die direkten Anliegerinnen und Anlieger, sondern auch Nutzerinnen und Nutzer sowie alle Interessierten die Möglichkeit erhalten, sich einzubringen. Dies könnte über ein mehrstufiges und vielschichtiges Verfahren vor Ort und digital gelingen.

Eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation des Prozesses sowie der Planungsinhalte über unterschiedliche Medien erscheint hier besonders wichtig.

Probleme

- Das Privateigentum im Untersuchungsgebiet verteilt sich auf viele Einzeleigentümerinnen und Eigentümer. Es gibt daher alleine bei den Eigentümerinnen und Eigentümern viele Einzelinteressen sowohl persönlicher als auch wirtschaftlicher Art. Unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse bestehen bei allen Bewohnerinnen und Bewohnern, z.T. sind dies Mieterinnen und Mieter, sowie weiteren Akteuren im Gebiet.
- In Bezug auf die öffentlichen Flächen müssen zusätzlich die sehr unterschiedlichen Interessen der Nutzerinnen und Nutzer der verschiedenen Verkehrsarten Berücksichtigung finden und mit den vielfältigen Erfordernissen an die Verkehrsfunktion der Luruper Hauptstraße abgeglichen werden.

Potenziale

- Ca. 50% der Eigentümerinnen und Eigentümer sind Selbstnutzer ihrer Immobilie. Hierdurch entsteht ein hohes persönliches Interesse sowohl an der Entwicklung des eigenen Objektes als auch am Gesamtgebiet.

D 6 Fazit: Probleme, Potenziale und Handlungsbedarfe für die Luruper Hauptstraße (West) und einzelne Teilräume

Die folgenden Übersichtstabellen fassen die Probleme und Potenziale für die einzelnen Handlungsfelder zusammen. Dargestellt sind auch daraus resultierende Handlungsbedarfe.

D 1.1	STÄDTEBAULICHE STRUKTUREN		
	Probleme	Potenziale	Handlungsbedarfe
Substanz- und Stadtbildschwächen			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ städtebauliches Ordnungsprinzip nicht erkennbar ↪ es fehlen städtebauliche Qualitäten und Maßstäbe für besondere Orte (z.B. das Ladenzentrum) ↪ perforiertes Gesamterscheinungsbild ↪ Fehlende Raumkanten ↪ Fehlende Orientierungspunkte ↪ keine bauhistorisch / architektonisch bedeutsame Bebauung ↪ Barrierewirkung 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Höhere Grundstücksausnutzung/ bauliche Verdichtung prüfen ↪ Entwicklung städtebaulicher Konzepte für einzelne Teilbereiche unter Berücksichtigung einer Gesamtkonzeption ↪ Städtebauliche Aufwertung ↪ Bildung einer Raumkante ↪ Identität des Ortes ↪ Reduzierung der Barrierewirkung
Nutzungsstruktur und Versorgung			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Nutzungskonflikt Wohnen – Verkehr ↪ Nutzungskonflikt Wohnen – Hochspannungstrasse ↪ Das Ladenzentrum wirkt aufwertungsbedürftig 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Ladenzentrum bietet Nahversorgung und Kommunikation ↪ Grundschule und Betreuungsangebote für Kinder vorhanden ↪ Seniorenwohnen und Treffpunkt für ältere Menschen vorhanden ↪ keine Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Reduzierung der vorhandenen Nutzungskonflikte ↪ Reduzierung Lärmaufkommen bzw. Schallschutzmaßnahmen ↪ Prüfung einer Neuordnung im Teilraum 2
Eigentumsverhältnisse			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Überwiegend Einzeleigentümer und Streubesitz ↪ Keine Baugrundstücke im öffentlichen Eigentum 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Teilraum 2 überwiegend im Besitz eines einzigen Eigentümers 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Beteiligung und Aktivierung der Eigentümerinnen und Eigentümer ↪ Vermittlung zwischen übergeordneten Interessen und Einzelinteressen
Bausubstanz und Sanierungsbedarf			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Sanierungsbedarf bei 2/3 des Gebäudebestandes 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Sanierung/Modernisierung des Bestandes bzw. Neuentwicklung
Geringe Bauliche Ausnutzung / Flächenverbrauch			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ hoher Flächenverbrauch mit hohem Erschließungsaufwand durch geringe bauliche Ausnutzung der Grundstücke 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung einer höheren Grundstücksausnutzung/ baulichen Verdichtung
Bebauungsdichte im Verhältnis zum geltenden Planungsrecht			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Grundstücksausnutzung im Unter Untersuchungsgebiet sehr niedrig ↪ Bauleitpläne lassen nur geringe Bebauungsdichte zu 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 6 (festgestellter Bebauungsplan) sowie Lurup 68 (in Aufstellung) ↪ Entwicklung eines zieladäquaten Bebauungsplanes für den Bereich Fahrenort / Swatten Weg (TR2)

Veränderungen im Bestand			
		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Nachverdichtungen auf rückwärtigen Grundstücken ↪ Veränderungsabsichten von Eigentümerinnen 	
D 1.2 TEILRÄUME			
	Probleme	Potenziale	Handlungsbedarfe
Teilraum 1			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Geringe bauliche Ausnutzung ↪ Unterschiedlicher Modernisierungsstand ↪ Südausrichtung zur Hauptverkehrsstraße ↪ kaum Schallschutz ↪ Fehlende Raumbildung zur Luruper Hauptstraße insbesondere im Bereich Swatten Weg. ↪ Z.T. kleinteilige Grundstückstruktur sowie bereits getätigte Investitionen erschweren evt. umfassende zielführende Entwicklung dieses Teilraums. 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Großzügige Grundstückszuschnitte im Osten ermöglichen Handlungsspielräume ↪ Ca. 50% der Gebäude neu errichtet oder umfassend modernisiert. 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 68 (in Aufstellung) ↪ Stärkere bauliche Ausnutzung der Grundstücke durch Aufstockung bzw. ergänzenden Geschosswohnungsbau, ↪ ggf. Modernisierung und Instandsetzung bzw. Anpassung des Bestandes. ↪ Entwicklung einer eigenen Identität des Ortes (Stadteingang) ↪ Bildung Raumkante insbesondere Ecke Swatten Weg
Teilraum 2			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Städtebauliche Situation unbefriedigend ↪ Grundstücksausnutzung gering. ↪ Wohnnutzung belastet durch Verkehrsemissionen und Hochspannungstrasse (Nutzungskonflikte). ↪ Modernisierungsbedarf der Gebäude (insbesondere Ladenzeilen und Wohngebäude) 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Wichtige Versorgungsfunktion des Teilraum 2 und ↪ Treffpunkt Anwohnerinnen und Anwohner ↪ Nahezu alle Grundstücke sind im Besitz eines einzigen Eigentümers. ↪ Das Ladenzentrum hat eine zentrale Bedeutung für die Nahversorgung und Kommunikation der Bewohnerschaft des Untersuchungsgebietes sowie für das weitere Umfeld und bietet entsprechende Aufwertungspotenziale 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung einer städtebaulichen Neuordnung des gesamten Teilraums zur Beseitigung von Nutzungskonflikten ↪ Entwicklung eines zieladäquaten Bebauungsplanes ↪ Entwicklung eines Quartiersmittelpunktes mit Läden, attraktiven Wohnungen und evt. weiteren Angeboten ↪ Anordnung des Gewerbes im Osten ↪ Wohnfunktion in ausreichendem Abstand zur Hochspannungstrasse ↪ Bauliche Verdichtung prüfen ↪ Entwicklung Raumkanten und städtebauliche Orientierungspunkte
Teilraum 3			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Eckgrundsituation Luruper Hauptstraße / Fahrenort städtebaulich unbefriedigend ↪ Modernisierungsstand niedrig ↪ direkte Ausrichtung der Wohnungen zur Luruper Hauptstraße (Wohnräume, Balkone), kaum Schallschutz 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Potenzial Aufstockung der Bestandsbebauung ↪ Nachverdichtung in der zweiten Reihe 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 6 (festgestellter Bebauungsplan). ↪ Städtebauliche Neuordnung Eckgrundstück Luruper Hauptstraße / Fahrenort ↪ Bildung von Raumkanten

	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Vorgartenflächen dienen ausschließlich Parken 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Modernisierung und Instandsetzung der Wohnbebauung (Schallschutz, Wärmeschutz), ↪ Prüfung einer Aufstockung der Bebauung sowie Nachverdichtung
			<ul style="list-style-type: none"> ↪ Einbindung der Kita ↪ Prüfung von Entsiegelung und Begrünung der privaten Freiflächen sowie Neuordnung der Parkplätze im Bereich der Vorgartenzonen. Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die Zone vor den Gebäuden
Teilraum 4			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Kleinteilige und heterogene Grundstücks- und Eigentümerstruktur ↪ geringe Ausnutzung der Grundstücke ↪ niedriger Modernisierungsstand ↪ Südausrichtung zur Hauptverkehrsstraße, ↪ kaum Schallschutz. ↪ Fehlende Raumkante 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Aktivitäten einiger der Eigentümerinnen und Eigentümer zu gemeinsamer Lösung 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 6 (festgestellter Bebauungsplan), ↪ Prüfung einer höheren Grundstücksausnutzung (überwiegend Wohnen) ↪ Entwicklung von Raumkanten, ↪ Evtl. Grundstücks übergreifende Entwicklung durch gemeinsames Handeln verschiedener Eigentümerinnen und Eigentümer oder Veränderung der Eigentümerstruktur
Teilraum 5			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Kleinteilige und heterogene Grundstücks- und Eigentümerstruktur ↪ geringe Ausnutzung der Grundstücke ↪ Fehlende Raumkante zur Luruper Hauptstraße ↪ Lärmbelastung des Wohnstandortes 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Potenzial der Nachverdichtung auf rückwärtigen Grundstücken ↪ Südliche Lage an der Luruper Hauptstraße ermöglicht Orientierung nach hinten 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung einer höheren Grundstücksausnutzung ↪ Schaffung Raumkante ↪ Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 6 (festgestellter Bebauungsplan)
Teilraum 6			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Geringe Bebauungsdichte ↪ heterogene kleinteilige (Einfamilienhaus)Bebauung. ↪ „Schräger“ Grundstückszuschnitt fehlende Raumkante, Gebäude teilw. weit zurück liegend ↪ Lärmbelastung des Wohnstandortes ↪ Unterschiedlicher Modernisierungsstand ↪ Heterogene Eigentümerstruktur, nur vereinzelt besitzt ein Eigentümer mehrere Liegenschaften. ↪ Luruper Hauptstraße 257 – 261 (Wohnnutzung) im Nahbereich der Hochspannungstrasse ↪ Luruper Hauptstraße 253/255 (Gewerbenutzung) unter Hochspannungstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Geringe Bebauungsdichte auf großen (tiefen) Grundstücken bedeutet ein vergleichsweise hohes Flächenpotenzial ↪ Nachverdichtungsaktivitäten haben stattgefunden ↪ südliche Lage ermöglicht Orientierung der Wohnräume nach hinten 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung einer höheren Grundstücksausnutzung ↪ Im Westen des Teilraums Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 68 (in Aufstellung) ↪ Im Nahbereich der Hochspannungstrasse; Prüfung: Umstrukturierung zugunsten von Gewerbe ↪ Entwicklung einer Raumkante unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ↪ Aktivierung der Eigentümerinnen und Eigentümer zu gemeinsamen baulichen Investitionen

D 2 WOHNEN, LOKALER WOHNUNGSMARKT UND WOHNUNGSWIRTSCHAFT			
	Probleme	Potenziale	Handlungsbedarfe
<i>Wohnnutzung, Wohnungsbestand mit Sanierungsbedarf</i>			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Sanierungsbedarf bei zweidrittel (67%) des Gebäudebestandes ↪ 43% der Gebäude keine Maßnahmen zur Ertüchtigung der Gebäudehülle erkennbar. ↪ 50% der Wohnungen in Gebäuden mit größerem Sanierungsbedarf, weitere 11% in teilsaniertem Bestand. ↪ 2/3 der Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau, dieser zu meist unsaniert 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Entwicklungspotenzial in Größenordnung von ca. 53.000 qm Wohnfläche bzw. 500 Wohneinheiten 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung von Modernisierung/ Instandsetzung, Aufstockung des Bestandes ↪ Prüfung von Neuentwicklung / Ergänzung des Geschosswohnungsbaus ↪ Einbindung von Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Mieterinnen und Mietern in Entwicklungsprozess (Beratung und Förderung) ↪ Ggf. Aufstellung von Sozialplänen
<i>Belastung durch Emissionen</i>			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Lärmbelastung der Wohngebäude, auch in der 2. Reihe, teilw. Aufenthaltsräume und Balkone direkt zur Straße ↪ Luruper Hauptstraße 260 und 262 a-c sowie Fahrenort 130 unmittelbar an Hochspannungstrasse, Luruper Hauptstraße 257 und 259 im 60m-Bereich 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Pflanzung von Straßenbäumen ↪ Bepflanzung der Vorgärten mit Bäumen, Hecken und Sträuchern ↪ Schaffung von rückwärtig beruhigten Bereichen 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Reduzierung der vorhandenen Nutzungskonflikte ↪ Aktiver und passiver Schallschutz ↪ Bildung Raumkante ↪ Neuordnung Teilraum 2
<i>Wohnungsbelegung und Leerstände</i>			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Hohe Belegungsichte (ca. 2,26 P/WE); Lurup ca. 2,0 P/WE) Bezirk Altona: ca. 1,8 P/WE) ↪ Leerstand von Einfamilienhäusern 		
<i>Wohnungswirtschaft</i>			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Lagenachteil durch Hauptverkehrsstraße - geringe Rentabilität 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Hoher Nachfragedruck auf dem Wohnungsmarkt 	

D 3 HANDLUNGSFELD WOHNUMFELD UND ÖFFENTLICHER RAUM			
	Probleme	Potenziale	Handlungsbedarfe
<i>Mangelnde Aufenthaltsqualität und Funktionalität</i>			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Hohe Verkehrs- und Emissionsbelastung ↪ Luruper Hauptstraße auf MIV und den ÖPNV ausgerichtet. ↪ Fuß- und Radwege eng bemessen und kaum gestaltet. ↪ Fehlende Vernetzung nördliche / südlicher Straßenseite (S. D 4) 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen und Grünflächen) ↪ Entwicklung eines Freiraumkonzept für die Luruper Hauptstraße unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten (insbesondere Fuß- und Radverkehr) ↪ Berücksichtigung der Grundsätze des kriminalpräventiven Städtebaus ↪ Vernetzung der Grünverbindung

D 4 KLIMASCHUTZ, KLIMAAANPASSUNG, GRÜNE INFRASTRUKTUR, VERKEHR			
Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur			
	Probleme	Potenziale	Handlungsbedarfe
Flächenverbrauch			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Hoher Flächenverbrauch mit hohem Erschließungsaufwand durch geringe bauliche Ausnutzung der Grundstücke 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung einer höheren Grundstücksausnutzung/ baulichen Verdichtung
Gebäudezustand			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Nur ca. 20 % entspricht aktuellen Standards 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung von Modernisierung/ Instandsetzung, Aufstockung des Bestandes, ggf. Ergänzung des Geschosswohnungsbaus
Hoher Versiegelungsgrad			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Hoher Versiegelungsgrad da viel Verkehrsfläche ↪ Hoher Anteil Verkehrsflächen im öffentlichen Raum ↪ Auch Privatgrundstücke stark versiegelt, insbesondere gewerblich genutzte Grundstücke (TR 2 und 3) 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung von Entsiegelung und Begrünung der öffentlichen und privaten Freiflächen ↪ Berücksichtigung bei Freiraumkonzept für die Luruper Hauptstraße
Lärmbelastung			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Lärmbelastung über 70 dB(A) tags und bis zu 60 dB(A) nachts ↪ Offene, niedrige Bauweise führt zu Belastungen auch in der 2. Reihe 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen
Grün im öffentlichen Raum			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Nur 3% Grünfläche ↪ öffentlichen Grünbereiche durch Lärmbelastung ohne Aufenthaltsqualität ↪ Wenig Baumbestand und wenig Grün im öffentlichen Raum 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Grünverbindung Luruper Hauptstraße – Fahrenort, durch Verkehrsemissionen wenig belastet, es fehlt: Querungsmöglichkeit / Anbindung über Luruper Hauptstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Aufwertung von öffentlichen Grünflächen ↪ Vernetzung der Grünverbindung ↪ Weiterentwicklung / Aufwertung Grünverbindung Fahrenort ↪ Aufwertung der Grünbereiche Entenweg und Luckmoor
Fehlende Freiraumvernetzung			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Fehlende Verbindung Grünzug Veermoor - Müllergraben über Luruper Hauptstraße 		
Private Freiflächen			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Vorgartenzonen wenig einheitlich gestaltet, z.T. starke Abschirmung zur Luruper Hauptstraße ↪ Teilw. Nutzung der Vorgartenzone als KFZ-Stellplatz 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Hoher Grünanteil mit Baumbestand auf Privatgrundstücken 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung von Entsiegelung und Begrünung der privaten Freiflächen

Verkehr			
	Probleme	Potenziale	Handlungsbedarfe
Fußverkehr			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Fußgängerbereiche in Luruper Hauptstraße eng bemessen, kaum gestaltet und teilweise in schlechtem Zustand ↪ Gilt auch an Fahrenort und angrenzenden kleineren Querstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Wege- und Sichtbeziehungen stärken 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung einer Neustrukturierung ↪ Aufwertung des Straßenraums
Radverkehr			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Beschaffenheit und Zustand der Radwege über weite Strecken ungenügend ↪ Die Radwege zu schmal für 2-Richtungsverkehr ↪ Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgänger ↪ Keine direkte Anbindung an Velorouten-Netz 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Wege- und Sichtbeziehungen stärken 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung einer Neustrukturierung
Flächenkonkurrenzen			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Knappes Flächenangebot führt zu Konkurrenz zwischen zu Fuß gehenden und Rad fahrenden 		<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung einer Neustrukturierung
Straßenquerungen			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Nur drei Übergänge auf ca. 730 m Streckenlänge ↪ Grünverbindung ohne Anschluss nach Süden ↪ Überweg Luruper Hauptstraße / Fahrenort kaum gesichert 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Ampel Höhe Fahrenort reduziert Distanz zwischen Übergängen auf ca. 300 m 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
ÖPNV			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Versorgung ausschließlich über Buslinien und Shuttle-Service ↪ Keine direkte Anbindung an das Schnellbahnnetz 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Drei Metrobus-Linien eine Nachtbuslinie ↪ Shuttle-Service IOKI. 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung / Entwicklung innovativer Mobilitätskonzepte
Motorisierter Kfz-Verkehr			
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Belastung durch ca. 25.000 Fahrzeugen pro Tag Staubbildung zu Spitzenzeiten ↪ Fahrbahn Luruper Hauptstraße erneuerungsbedürftig ↪ Temporäres Halteverbot zu Hauptverkehrszeiten (Luruper Hauptstraße) 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Privatgrundstücke verfügen über ausreichend Raum für Stellplätze ↪ Temporäres Parken in der Luruper Hauptstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Prüfung einer Neustrukturierung

	Probleme	Potenziale	Handlungsbedarfe
D 5	BETEILIGUNG–AKTIVIERUNG–LOKALE PARTNERSCHAFTEN–VERNETZUNG		
	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Viele Einzeleigentümerinnen und Eigentümer ↪ Unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse von Eigentümerinnen und Eigentümern, Bewohnerinnen und Bewohnern, Mieterinnen und Mietern, Nutzerinnen und Nutzern sowie weiteren Akteuren 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Hohes persönliches Interesse vieler Eigentümerinnen und Eigentümer als Selbstnutzer 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ Aktivierung und Beteiligung von Eigentümerinnen und Eigentümern, Mieterinnen und Mietern sowie weiteren Akteuren ↪ Aufbau von Beteiligungsstrukturen Einbindung in übergeordneten Planungsprozess (IHK) ↪ Information der Öffentlichkeit ↪ Beratung und Information Einzelner ↪ Zusammenführung von möglichen Akteuren

Plan 17 Städtebaulicher Mängel- und Konfliktplan: im Anhang

Plan 18 Potenzialplan: im Anhang

Teil E

Beurteilung der Notwendigkeit des Einsatzes des rechtlichen Instrumentes Städtebauliche Sanierung

TEIL E Beurteilung der Notwendigkeit des Einsatzes des rechtlichen Instrumentes Städtebauliche Sanierung

Das Untersuchungsgebiet ist Bestandteil des übergeordneten RISE-Fördergebietes Lurup (Programmsegment: Sozialer Zusammenhalt). Damit ist bereits die Voraussetzung für den Einsatz von RISE-Fördermitteln gegeben. Die weitere Entwicklung des Untersuchungsgebiets wird sich dementsprechend im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung des übergeordneten RISE-Fördergebietes Lurup vollziehen (integrierter Ansatz). Ob für die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung festgestellten Handlungsbedarfe und Zielsetzungen der Magistralenstrategie im Untersuchungsgebiet zusätzlich das Sanierungsrecht eingesetzt werden kann, soll nachfolgend betrachtet werden.

E 1 Wohn- und Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen

Die Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit aufgrund städtebaulicher Missstände erfolgt gemäß § 136 Abs. 3 BauGB Nr. 1 anhand einer Beurteilung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse bzw. der Sicherheit und Gesundheit der im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen sowie unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung. Diese werden für das Untersuchungsgebiet und für die Teilräume wie folgt beurteilt:

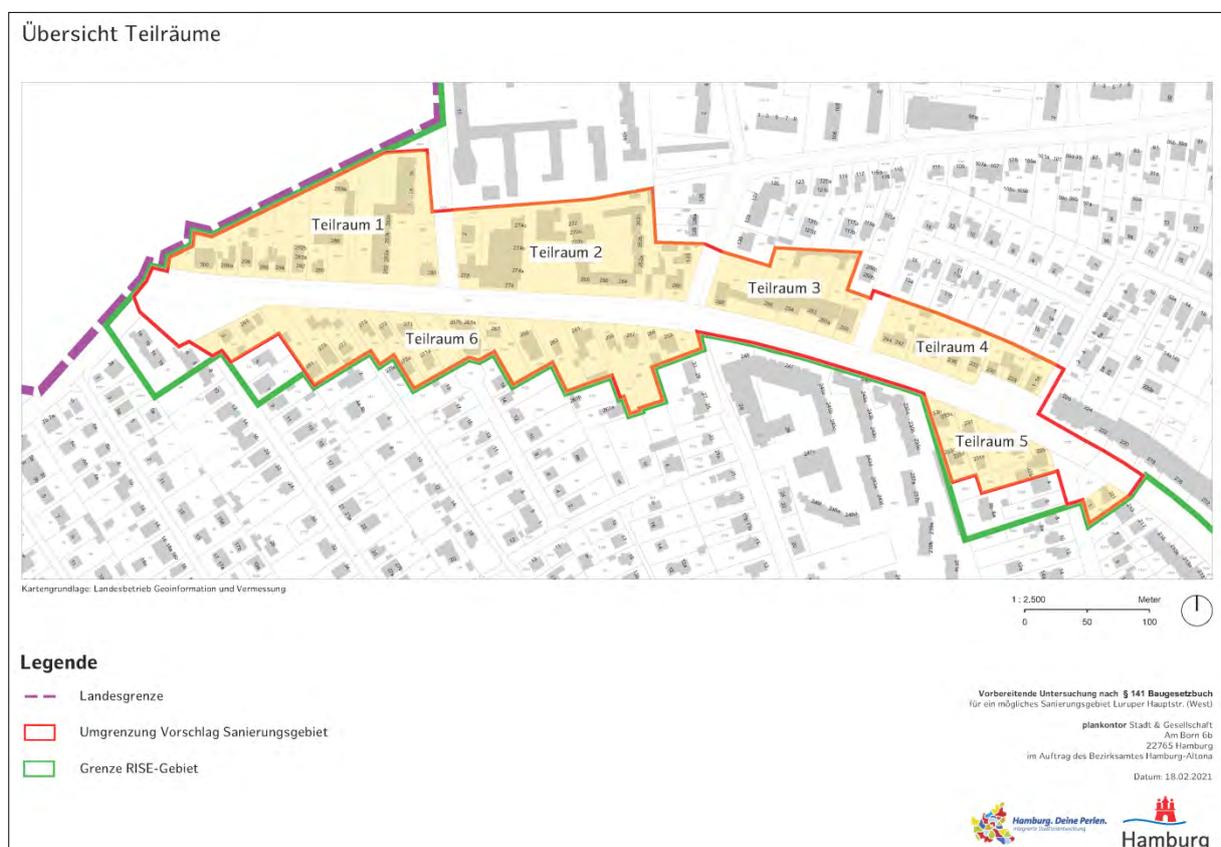


Abb. 83 Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes mit Teilräumen

Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet entsprechen in Bezug auf das städtebauliche Umfeld und dem baulichen Zustand nicht durchgängig den heutigen Anforderungen gemäß § 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB.

a) So ist aufgrund der niedrigen Bebauungsdichte zwar eine ausreichende **Belichtung, Besonnung** der Wohnungen, insbesondere der Einfamilienhäuser, überwiegend gegeben. Eine konventionelle **Belüftung** (Querlüftung) der Wohnungen im Geschosswohnungsbau ist hingegen durch die Lage an der Hauptverkehrsstraße nur eingeschränkt möglich.

b) Das Gebiet ist durch einen zum Teil erneuerungsbedürftigen Baubestand aus verschiedenen Bauepochen, meist aus der Nachkriegszeit, geprägt. Rund zwei Dritteln der Gebäude weisen Mängel auf, die auf einen teilweisen oder größeren Sanierungs-/ Modernisierungsbedarf im Sinne des § 136 Abs. 3 Nr. 1b BauGB hindeuten. Mehr als die Hälfte der Wohnungen (ca. 60%), befinden sich in Gebäuden ohne augenscheinliche Modernisierungsmaßnahmen. Dies bezieht den Aspekt der energetischen Sanierung ein (vgl. B 2.1).

Die bauliche Beschaffenheit ist allerdings in den einzelnen Teilräumen unterschiedlich.

In den **Teilräumen 3, 4 und 6** besteht erheblicher Handlungsbedarf.

So sind in Teilraum 3 kaum Modernisierungen erkennbar. Außer dem Neubau Luruper Straße 250 sind alle dort anliegenden sechs Gebäude in einem unmodernisierten und teilweise heruntergekommenen Zustand. Die gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse führt zu einer vollständigen Nutzung der Vorgärten für KfZ-Stellplätze und starker Versiegelung dieser Flächen. In Teilraum 4 überwiegt eine kleinteilige Bebauung mit niedrigem Modernisierungsgrad. Nur zwei Gebäude können als umfassend modernisiert betrachtet werden, fünf zeigen keine Modernisierungstätigkeiten, drei sind teilmodernisiert. Die Gebäude Nr. 228 und 238 stehen leer, das Grundstück Luruper Hauptstraße 238 steht zum Verkauf. Mehrere Eigentümer erwägen eventuell gemeinsam eine verdichtete Bebauung ihrer Grundstücke. In Teilraum 6 sind zwei Drittel der Gebäude sanierungsbedürftig, ein Drittel ist bereits modernisiert oder neu gebaut worden.

*Anders stellt sich die Situation in den **Teilräumen 1 und 5** dar:* Die Gebäude in Teilraum 1 sind etwa zur Hälfte modernisiert oder Neubauten, ein weiteres Drittel ist teilmodernisiert, lediglich zwei Gebäude weisen Modernisierungsbedarf auf. Teilraum 5 ist durch einen hohen Modernisierungsanteil und Neubau gekennzeichnet.

Teilraum 2 erfüllt eine wichtige Nahversorgungsfunktion im Gebiet. Gleichzeitig dient das Nahversorgungszentrum der sozialen Kommunikation. Die Gebäude des Einkaufszentrums sind funktionsfähig, aber in die Jahre gekommen. Das gleiche gilt auch für das Wohngebäude, in das in den Erdgeschosszonen Läden integriert sind. Ein Teil der Gewerbegebäude (Netto-Markt) ist neueren Datums. Die mehrgeschossigen Wohngebäude, sind weitgehend vor 50 Jahren errichtet worden. Sie befinden sich in einem nicht zeitgemäßen Ausbaustandard und liegen im Nahbereich einer Hochspannungsleitung.

Die zum Einkaufszentrum gehörenden Freiflächen sind versiegelt und mit Stell- und Parkplätzen belegt. Ein außen gelegener Treffpunkt ist nicht vorhanden, insofern mangelt es an Aufenthaltsqualität im Freiraum.

Im Hinblick auf eine Nachverdichtung des Gebietes kommt dem Nahversorgungszentrum eine besondere Rolle zu.

c) Zugänglichkeit und g) Erschließung: Eine ausreichende Erschließung der Grundstücke ist im gesamten Gebiet gegeben. (vgl. B 2.1).

d) Die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten beziehen sich auf den Stellplatzbedarf des Gewerbes, der die Wohnumfeldqualität herabsetzt. Bei einem Viertel der Gebäude ist eine Gewerbenutzung in die Wohnbebauung integriert, weitere 13% sind rein gewerblich genutzt. Tiefgreifende Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Arbeiten sind nicht vorhanden. (vgl. B 2.1).

e) Die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand. Die baulich geringe Ausnutzung der Grundstücksflächen entspricht weder den Erfordernissen der Bevölkerungsentwicklung Hamburgs als wachsende Stadt noch berücksichtigt sie die Ziele eines umweltschonenden Flächenverbrauchs.

Gemessen an den Zielen der Verdichtung zur Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum zum Wohl der Allgemeinheit und der städtebaulichen Zielsetzung der Magistralenstrategie (vgl. B 1.4) für das Gebiet, ist die Bebauung auf vielen Grundstücken zu gering (vgl. Abschnitt h). Entsprechend ist für einen Teil des Untersuchungsgebietes der B-Plan 68 in Arbeit, der die „planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete Nachverdichtung mit Wohnnutzung“ schaffen wird (vgl. Aufstellungsbeschluss v. 21.01.2019 und in Kap B 1.4 Bebauungspläne in diesen VU).

f) Das gesamte Untersuchungsgebiet ist **durch den Verkehrslärm** der Luruper Hauptstraße stark belastet: tagsüber 70 dB(A), nachts 60dB(A). Die Grenzwerte werden überschritten. Aufgrund der offenen Bebauungsstruktur mit niedrigen Einfamilienhäusern sind auch die zurück liegenden Wohnlagen hiervon betroffen. Hinzu kommen weitere Belastungen durch den Verkehr wie z.B. Erschütterungen. Der im Rahmen der vorliegenden strategischen Lärmkartierung 2017 festgestellte *Verkehrslärm stellt eine erhebliche Belastung für das Gebiet und Beeinträchtigung für die Bewohnerschaft dar.* (vgl. D 4 – Abschnitt Verkehr, Probleme und Defizite).

h) Energetische Beschaffenheit und Anforderungen an Klimaschutz und Klimaanpassung: Der Modernisierungsstand wurde nach äußerem Augenschein eingeschätzt (Außenhülle, Dach, Fassadendämmung, Fenster). Mehr als zwei Drittel der Gebäude entsprechen demnach nicht den zeitgemäßen Anforderungen an den Klimaschutz. Diese konzentrieren sich in den Teilräumen 2,3,4 und 6.

Im Hinblick auf die positiven Effekte einer kompakten Bebauungsstruktur (Flächensparnis) ist das Gebiet in seiner jetzigen zersiedelten Struktur und hohem Flächenverbrauch

als ungünstig für den Klimaschutz einzuschätzen. *Somit sind diese beiden Aspekte als Missstände zu bewerten.* (Vgl. Pkt. E 1 b und Kap. B 1.2.)

Fazit E 1: Städtebauliche Missstände nach § 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB liegen im Wesentlichen im hohen Flächenverbrauch und damit einhergehend einer Zersiedelung in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes. Damit beeinträchtigen unzureichende städtebauliche und stadträumliche Qualitäten die Attraktivität, aber auch die Weiterentwicklung des Gebietes zu einem urbanen Quartier. Zudem weisen mehr als die Hälfte der Gebäude Substanzschwächen und Mängel auf. Auch in Bezug auf den energetischen Zustand kann auf mangelnde energetische Maßnahmen an den Gebäuden geschlossen werden. Weitere Missstände, die die Wohn- und Lebenssituation sowie die Nutzung der Wohnungen und Grundstücke deutlich beeinträchtigt, sind auf den Verkehrslärm der Luruper Hauptstraße zurückzuführen.

E 2 Funktionsfähigkeit des Gebietes

Der Aspekt der Funktionsfähigkeit des Gebietes in Bezug auf mögliche städtebauliche Missstände gemäß § 136 Abs. 3 Nr. 2 BauGB wird wie folgt beurteilt:

a) Die Funktionsfähigkeit hinsichtlich des **fließenden und ruhenden Verkehrs** im Gebiet ist weitgehend gegeben. Die betrifft den MIV. Hinsichtlich der Anbindung **des ÖPNV** gibt es Verbesserungsbedarf. Dies betrifft die Anbindung an das S- und U-Bahn-Netz.

Die Funktionsfähigkeit für **Fußgänger und Radfahrer** ist deutlich eingeschränkt: Fußwege und Radwege befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand und sind zu schmal, um ihrer Funktion gerecht zu werden (Fußweg 2,00m, 2Richtungs-Radweg 1,60m – beides sollte mindestens 2,50m breit sein. Fußgängerinnen und Fußgänger - insbesondere Schulkinder – und Radfahrerinnen und Radfahrer sind unmittelbar den Emissionen und Auswirkungen (Lärm, Erschütterungen, Sogwirkung) des motorisierten Verkehrs ausgesetzt.

Die Barrierewirkung der Luruper Hauptstraße ist groß, gefahrloses Queren der Straße ist nur an drei Stellen möglich. Die Querung Fahrenort ist für unmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer nur unzureichend ausgebaut. Eine Vernetzung der Wohngebiete nördlich und südlich der Luruper Hauptstraße ist so kaum gegeben.

Die relativ geringen Frequenzen von Fußgängern und Radfahrern im Gebiet können neben dem Ausbaustandard der Wege und Kreuzungen auch durch den starken Lärm begründet sein, der die Aufenthaltsqualität deutlich mindert. Hier besteht Handlungsbedarf.

Barrierewirkung: Die Luruper Hauptstraße *als raumstrukturelles Merkmal bewirkt eine deutliche Trennung des nördlichen vom südlichen Teil.* Verstärkt wird diese Barrierewirkung durch die dominierende Verkehrsfunktion. Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten sind unzureichend. Nicht nur die Wohnqualität ist durch den Verkehrslärm deutlich

herabgesetzt, auch Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind so gut wie nicht vorhanden und sind lärmbedingt von geringer Qualität.

Ein störungsfreier Aufenthalt und nachbarschaftliche Kommunikation ist im unmittelbaren Nahbereich der Luruper Hauptstraße weder im Straßenraum noch in den direkt angrenzenden Grünbereichen, im Ladenzentrum oder in privaten Vorgartenzonen möglich.

Lärm: vgl. E 1 f) Das gesamte Untersuchungsgebiet ist durch den Verkehrslärm der Luruper Hauptstraße stark belastet: tagsüber 70 dB(A), nachts 60dB(A).³¹ Die Grenzwerte werden überschritten. Auch die zurück liegenden Wohnlagen sind hiervon betroffen. Hinzu kommen weitere Belastungen durch den Verkehr wie Erschütterungen.

Beide Faktoren, die Barrierewirkung und die hohe Überschreitung der Lärmimmissionswerte, setzen die Funktionsfähigkeit des Quartiers deutlich herab.

Zudem kann eine urbane Qualitätsentwicklung im Sinne einer Magistralenstrategie mit Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum nur mit einer Umgestaltung der Straße einhergehen.

b) Die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich erscheint hinreichend. Die vorhandenen Wirtschaftsbetriebe dienen der Nahversorgung und haben insgesamt eine gute Akzeptanz als nahe gelegene Einkaufsmöglichkeiten.

Die Funktions- und Entwicklungsfähigkeit des Untersuchungsgebiets wird aus stadtwirtschaftlicher Sicht beurteilt, insbesondere im Hinblick auf die **Bevölkerungsentwicklung** Hamburgs als wachsende Stadt und dem dadurch entstehenden Wohnraumbedarf. Das Gebiet ist technisch und infrastrukturell erschlossen und besitzt über die Magistrale Luruper Hauptstraße eine zentrale verkehrliche Anbindung, weist aber eine niedrige Bebauung bei gleichzeitig hohem Flächenverbrauch auf (vgl. E 1 e). Unter dem Gesichtspunkt einer Versorgungspflicht der Stadt mit Wohnraum ist der hohe Flächenverbrauch als Problem anzusehen, denn das Gebiet ist in der „Erfüllung seiner Aufgaben erheblich beeinträchtigt, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.“ Es bietet zugleich mit den untergenutzten Grundstücken ein Potenzial für die Verdichtung. Die vorhandene Siedlungsstruktur kann diesen Erfordernissen einer Verdichtung nach Lage und Qualität nicht entsprechen.

c) Bezüglich der Ausstattung des Gebietes mit Grünflächen ist das VU-Gebiet ungenügend ausgestattet. Die Grünverbindung zum Fahrenort erfüllt nicht die ihr zugeordnete Vernetzungsfunktion, da eine Verbindung nach Süden über die Luruper Hauptstraße fehlt.

Alle weiteren Grünbereiche sind unmittelbar den Emissionen der Luruper Hauptstraße ausgesetzt. Wegen des Verkehrslärms haben sie nur eine sehr geringe Aufenthaltsqualität und werden dementsprechend kaum zum Verbleib genutzt. Durch die Gartenstadtstruktur befinden sich allerdings auf den meisten Wohngrundstücken hausnahe Freiflächen.

³¹ Lärmkartierung der FHH, 2017

Die Mehrfamilienhäuser hingegen haben eine schlechte Ausstattung mit Grünflächen, häufig sind die Freiflächen versiegelt. Es gibt keine öffentlichen Spielplätze im Gebiet, nur im Nahbereich.

Die fehlende Ausstattung mit Grün als Kommunikationsorte und die geringe Aufenthaltsqualität stellen erhebliche Mängel dar. (vgl. a Barrierewirkung und Lärm).

Infrastrukturellen Erschließung: Im Gebiet existieren nur sehr wenige Gemeinbedarfseinrichtungen. Allerdings liegt eine Vielzahl von Einrichtungen des Stadtteils in erreichbarer Nähe. Kleinere Treffpunkte sind nicht vorhanden.

Bei einer Umsetzung des Magistralenprojektes muss die soziale Versorgungsinfrastruktur dem Bevölkerungszuwachs und der Bevölkerungsstruktur gemäß erweitert und angepasst werden. Demgegenüber würden im Zuge der Magistralenbebauung jetzige Defizite in der sozialen Infrastruktur auch in unmittelbarer Nähe gedeckt werden können. Dies gilt auch für die Ausstattung mit Grünflächen und Freiflächen (s.o.).

Hier zeigt sich eine enge handlungsorientierte Verzahnung und Kooperation zwischen dem RISE-Gebiet und dem Gebiet der VU, als Teil des RISE-Gebietes Lurup.

Eine Umsetzung und Umgestaltung der mit einer Quartiersverdichtung verbundenen Magistralenstrategie der Luruper Hauptstraße würde die Funktionsfähigkeit des Untersuchungsgebietes deutlich verbessern bzw. sichern, indem ruhige abgeschirmte Grünflächen hinter den Wohngebäuden und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum entstehen.

Die Wohnsituation im Wohnumfeld und in den Gebäuden mit den Wohnungen selbst sowie in der zweiten Reihe wird zudem aufgewertet (vgl. a).

Fazit E 2: Städtebauliche Missstände im Sinne der Funktionsfähigkeit des Gebietes liegen vor allem darin, dass das Gebiet aus stadtwirtschaftlicher Sicht trotz guter Lage und technisch-infrastruktureller Ausstattung in seinem Bestand nicht den städtischen Entwicklungserfordernissen gerecht wird. Indikatoren dafür sind der hohe Flächenverbrauch (E 2 d) sowie der Lärm und die Barrierewirkung der Luruper Hauptstraße, sowohl für die Bewohnerschaft als auch für sonstige Nutzerinnen und Nutzer. Dazu kommt der schlechte bauliche Zustand des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer sowie die nicht vorhandene Aufenthaltsqualität wie auch mangelndes öffentliches Grün. Die fehlenden kleinen Treffpunkte sind als infrastrukturelle Funktionschwäche zu betrachten.

E 3 Öffentliches Interesse

Die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen verdeutlichen, dass sich städtebauliche Missstände negativ auf das Wohnen, den Wohnstandort, die Qualität und Funktionalität des Gebietes, die städtebauliche Situation und die Lebenssituation der Bewohnerschaft auswirken.

Die Bestandsaufnahmen haben gezeigt, dass es im Untersuchungsgebiet ein öffentliches Interesse an einer Umsetzung von Verdichtungs- und Verbesserungsstrategien gibt. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Lurup 68 vom 3. Dezember 2017 formuliert entsprechend: „Mit dem Bebauungsplan (Lurup 68) sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete Nachverdichtung mit Wohnnutzung geschaffen werden“.

Es soll neuer qualifizierter Wohnraum mit ruhiger Seite und Innenhöfen geschaffen werden, ein funktionsfähiges Wohngebiet soll entstehen, das den Menschen ein gesundes Leben in ihren Wohnungen ermöglicht und im grünen Wohnumfeld Freiräume schafft, die zu nutzen sind sowie eine kleinteilige soziale Infrastruktur bietet, die den sozialen Zusammenhalt stärkt. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei der Umbau der Luruper Hauptstraße, die durch geeignete Maßnahmen weniger Lärm erzeugt, für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Sicherheit und Raum bietet, insbesondere für die benachteiligten Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Fahrradfahrerinnen und Radfahrer.

Zudem besteht ein öffentliches, stadtwirtschaftliches Interesse an einer Entlastung des Wohnungsmarktes für Lurup und den Bezirk durch den Neubau von Wohnungen (Wohnungsbauprogramm Altona 2017 und 2020). Die Bevölkerungsentwicklung und damit verbunden die Nachfrage auf dem Hamburger Wohnungsmarkt erfordert Wohnungsneubau in großem Umfang. In dem zwischen dem Hamburger Senat und den Bezirken 2016 geschlossene Vertrag wird für Hamburg-Altona eine Zielzahl von 1.500 genehmigten Wohneinheiten pro Jahr festgelegt. Da die Flächenressourcen in der Stadt begrenzt und teuer sind, kommt einer Verdichtung im Bestand ein besonderer Stellenwert zu. Dies ist gegenüber einer Neuerschließung und einer Ausdehnung in die Fläche unter ökologischen und Klimaschutz-Aspekten ebenso sinnvoll wie unter wohnungswirtschaftlichen und stadtwirtschaftlichen Gesichtspunkten. Hier im Verlauf der Luruper Hauptstraße (West) lassen sich gut erschlossene Flächen mit in Teilen bereits vorhandener Infrastruktur durch Nachverdichtung effizient nutzen. Das Wohnungsbauprogramm für den Bezirk Altona benennt das Wohnungsbaupotenzial hier bereits.

Um im Zusammenhang mit den übergeordneten Zielen einer Verdichtung und Magistralenstrategie einen Beitrag zur Wohnraumschaffung, Urbanität und Stadtgestalt zu leisten, ist eine gezielte Aufwertung des Untersuchungsgebietes durch eine integrierte Strategie zur Stadterneuerung durchzuführen und dabei einen Beitrag für das RISE-Gebiet Lurup zu leisten.

- Die städtebaulichen und funktionalen Problemlagen prägen das gesamte Untersuchungsgebiet. Die Behebung der städtebaulichen Missstände und Funktionsprobleme ist erforderlich und erscheint durchführbar, indem für die Teilräume *Schritt für Schritt* gemeinsam mit den betroffenen Eigentümern und den weiteren Betroffenen lösungsorientierte, umsetzungsfähige Konzepte erarbeitet werden. Konzepterarbeitung und Durchführung erfolgen *gesteuert im Sanierungsverfahren*. Ein Umlegungsverfahren würde sich so weitgehend erübrigen. Der Prozess der Umgestaltung der Luruper Hauptstraße innerhalb des

- Untersuchungsgebietes mit sämtlichen öffentlichen Räumen sollen dementsprechend im Sanierungsverfahren gesteuert und durchgeführt werden.
- Der gezielte Einsatz von Fördermitteln soll die Erneuerung des Gebietes und die Projektentwicklung unterstützen und Initialwirkung erzeugen.
- Die gängigen Instrumente (Umlegungsverfahren für Einzelgrundstücke, Einzelverträge, Bebauungsplan, Befreiungen, sektorale Einzelprojekte ohne Bezug zur Gesamtstrategie, städtebauliche Verträge) zur Lösung dieser städtebaulichen Aufgabe zur Wohnraumschaffung und Magistralenstrategie erscheinen bei der Vielzahl von Einzeleigentümerinnen und Eigentümern kaum geeignet, um zu einer *gemeinsamen* städtebaulichen und stadtgestalterisch ansprechenden Lösung im Sinne einer Verdichtung und Verbesserung zu kommen, ohne den ökologischen und Klimaschutzgedanken aus dem Auge zu verlieren. Die Lebenslagen, Interessen und ökonomischen Verhältnisse der Eigentümerschaft ist vielschichtig und kann nur mit einer gemeinsamen Strategie zu einem Gesamtkonzept führen.
- Die unter Kapitel F aufgeführten Ziele sind nur durch eine einheitliche, intensive Vorbereitung und zügige Durchführung zu erreichen. Dies gilt in besonderem Maße für die Konzepterarbeitung in den einzelnen Teilräumen und deren Umsetzung. Eine einheitliche, aktive Steuerung des Prozesses ist die Voraussetzung für die Behebung der städtebaulichen und funktionalen Missstände bei einer sinnvollen Ausnutzung der Grundstücke.
- Die einheitliche zügige Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen im Gebiet Luruper Hauptstraße (West) als Gesamtmaßnahme liegt gemäß § 136 Abs. 1 BauGB im öffentlichen Interesse.

E 4 Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen

Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Durchführung der städtebaulichen Sanierung ist die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen zu Beginn und während des gesamten Sanierungsverfahrens. Die Sanierung soll deshalb mit den Eigentümerinnen und Eigentümern, Mieterinnen und Mietern, Pächterinnen und Pächtern sowie mit den sonstigen Betroffenen möglichst frühzeitig erörtert werden.

Am 3. März 2020 wurde hierzu eine Bewohnerveranstaltung im Plenum und an Thementischen durchgeführt. Eingeladen wurden die Bürger*innen über informative Flyer, die an die Eigentümer*innen geschickt und vor Ort an die Haushalte, Gewerbetreibenden, Läden und Passant*innen erteilt worden sind. Bei der Verteilung ergaben sich Gespräche, die schon erste subjektive Sichtweisen zum Sanierungsgebiet vermittelten.

Auf der Veranstaltung, wurden die insgesamt 60 Teilnehmenden im Plenum über das Verfahren und den Stand der vorbereitenden Untersuchungen informiert. In der anschließenden Diskussion kamen die möglichen Folgen einer Sanierungsverordnung wie Sanierungsvermerk im Grundbuch im umfassenden Sanierungsverfahren zur Sprache.

Gelegenheit, diese Themen zu vertiefen, gab es im zweiten Teil der Veranstaltung sowie in Einzelgesprächen mit Vertreter*innen des Bezirksamtes Altona und Planungsbüros.

Der zweite Teil der Veranstaltung hatte Werkstattcharakter: An Thementischen erörterten die Teilnehmenden miteinander intensiv die Fragestellungen, Probleme und Potenziale, die das Untersuchungsgebiet betreffen, jeweils unter der fachlichen und technischen Hilfestellung der Moderator*innen. Gemeinsam wurden Schwierigkeiten aufgezeigt, Ideen genannt und diskutiert, Wege zur Verbesserung der Situation im Untersuchungsgebiet gesucht. Die Schwerpunkte waren im Wesentlichen auf die städtebauliche und funktionale Aufwertung des Wohnumfelds, Verkehr, Grün, Treffpunkte etc. ausgerichtet. Außerdem wurden städtebauliche Veränderungen im Sinne von Verdichtung erörtert mit dem Tenor, dass mehr Urbanität dem Gebiet „durchaus gut täte“.

Im Laufe der Bestandsaufnahmen gaben vertiefende Gespräche vor Ort Einblicke in die Problematik, Potenziale und vor allem in die Haltung der Betroffenen zu ihrem Gebiet: In den Gesprächen mit Experten, Schlüsselpersonen und Eigentümerinnen und Eigentümern, darunter auch ein Vertreter einer Gesellschaft (convivo), die im Laufe des Sommers geführt werden konnten, zeigte sich ein großes Interesse an einer städtebaulichen und funktionalen Veränderung des Gebietes. Die Magistralenstrategie einer Verdichtung in Verbindung mit der Umgestaltung der Luruper Hauptstraße, die außer den MIV auch die anderen Verkehrsteilnehmer*innen in den Blick nimmt und zudem Treffpunkte und Grün schafft, trifft auf positive Resonanz. Auch wurde durchaus Bereitschaft zu Investitionen in den eigenen Bestand und zur Zusammenarbeit mit Nachbarn signalisiert. Interesse an einer Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung auch durch Eigentümerinnen und Eigentümer, die bereits in ihre Gebäude investiert haben, hielten drei Schlüsselpersonen (Experten für das Gebiet) für denkbar.

Drei Befragte wiesen hingegen darauf hin, dass für sie selbst und einige andere Eigentümer*innen Vorbehalte gegenüber einer förmlichen Festlegung per Sanierungsverordnung bestünden. Sie verwiesen dazu auf die Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB. Sie würden dadurch in ihrer Gestaltungsfreiheit und in ihren Eigentumsrechten eingeschränkt.

Insgesamt – auch bei Passantengesprächen – wurden die Chancen, die in einer Erneuerung des Gebietes liegen, positiv beurteilt. Die Notwendigkeit, im Gebiet tätig zu werden, um die funktionalen und städtebaulichen Mängel im Gebiet zu beseitigen bzw. zu mindern, und das Gebiet Schritt für Schritt, in manchen Teilräumen in kleinen Schritten und unter Berücksichtigung der Schrittfolge der Bewohner*innen und Eigentümer*innen, ist erkannt worden.

Die Bürgerbeteiligungen zum B-Plan-Entwurf Lurup 68 werden noch erfolgen.

Im Rahmen der VU sind viele Betroffene bereits durch die öffentliche Veranstaltung, durch Gespräche mit Eigentümer*innen, Schlüsselpersonen und Passant*innen für die Stadtteilentwicklung in ihrem Gebiet interessiert worden. Im Weiteren gilt es, an diese Gesprächsbereitschaft und die privaten Aktivitäten zur baulichen Erneuerung anzuknüpfen.

Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden (vgl. D6).

E 5 Nachteilige Auswirkungen und Sozialplan

Im Zuge der beabsichtigten städtebaulichen Sanierung im Untersuchungsgebiet ergeben sich für unmittelbar Betroffene voraussichtlich auch nachteilige Auswirkungen auf ihre persönlichen Lebensumstände im wirtschaftlichen oder sozialen Bereich. Die Maßnahmen zur Umstrukturierung und Neubebauung von bereits bebauten Grundstücken lassen vornehmlich Auswirkungen wie den vorübergehenden Umzug in eine Ersatzwohnung bzw. den notwendigen Wohnungswechsel oder den Um- und Rückzug bzw. die Verlegung von Arbeitsplätzen und Betrieben erwarten. Um Belastungen und Nachteilen entgegenzuwirken und diese abzumildern, sind seitens der öffentlichen Hand gemäß § 180 BauGB ausgleichende Maßnahmen zu entwickeln und anzuwenden.

Zu diesem Zweck hat die Freie und Hansestadt Hamburg Förderregelungen für Sozialplanleistungen nach § 180 BauGB in Fördergebieten der Integrierten Stadtteilentwicklung aufgestellt.

Diese Hilfen beziehen sich auf sozialverträgliche und finanzielle Ausgleichsleistungen und sind grundsätzlich auf natürliche Personen beschränkt, die im Gebiet wohnen oder arbeiten. Dies gilt für Mieter*innen, Grundeigentümerinnen und -eigentümer sowie Mieterinnen und Mieter gewerblicher Objekte. Für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die eine Mietwohnung im eigenen Haus bewohnen, können die Vorschriften für Mieterinnen und Mieter entsprechend angewandt werden. Sozialplanleistungen für Grundeigentümerinnen bzw. Grundeigentümer können auch dann gewährt werden, wenn diese nicht in dem Gebiet wohnen oder arbeiten.

Anliegen der Sozialplanleistungen ist, die individuelle Lebenssituation der Betroffenen im Sanierungsverfahren zu berücksichtigen und einen ungewollten Fortzug aus dem vertrauten Wohnumfeld abzuwenden. Unzumutbare materielle Nachteile für Grundeigentümerinnen und Eigentümer im Zusammenhang mit den gewünschten Erneuerungsmaßnahmen sollen gemildert und Gewerbebetriebe in ihrer Existenz nicht gefährdet werden.

Die jeweils auftretenden Fälle werden in jedem Einzelfall individuell zu prüfen sein. Dies wird Aufgabe der mit der Durchführung der Verfahren befassten Dienststellen der Stadt, vorrangig des Bezirksamtes Altona, der Finanzbehörde (bei gewerblichen Nutzungen) und eines künftig mit der Bearbeitung von Sozialplanleistungen beauftragten Gebietsentwicklers/Sanierungsträgers, jeweils in Abstimmung mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.

E 6 Betrachtungen zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet wurde in der Abgrenzung der öffentlichen Bekanntmachung vom 13. August 2019 (vgl. Amtl. Anz. Nr. 63/2019, S. 1126f) untersucht. Im Ergebnis erscheint diese Abgrenzung in großen Teilen zweckmäßig für die Umsetzung der Sanierungsziele.

Für die Anwendung des Sanierungsrechts wird insofern, mit einigen Ausnahmen, das gesamte Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen vorgeschlagen.

Einige wenige Grundstücke des VU-Gebietes sind in der Gesamtbetrachtung als eher untergeordnet bedeutsam für die Magistralen-Entwicklung bewertet worden.

Die im Südwesten des VU-Gebietes (Teilbereich 6) gelegenen Grundstücke

- Engelbrechtweg 1a, 1b, 1c, 1d/ Entenweg 4, 6 (Gemarkung Osdorf, Flurstücksnummer 95)
- Entenweg 5 (Gemarkung Osdorf, Flurstücksnummer 111)
- Entenweg 7 (Gemarkung Osdorf, Flurstücksnummer 112)

liegen zum Teil auch nicht im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Lurup 68 und werden über die Nebenstraßen Entenweg bzw. Engelbrechtweg erschlossen. Sie befinden sich städtebaulich in einem Bereich, für den aktuell keine Intensivierung der Grundstücksausnutzung vorgesehen ist.

Im Südosten des VU-Gebietes (Teilbereich 5) handelt es sich um die Grundstücke:

- Luckmoor 4 (Gemarkung Osdorf, Flurstücknummer 5545)
- Luckmoor 6 (Gemarkung Osdorf, Flurstücknummer 5479)
- Luckmoor 6a, 6b (Gemarkung Osdorf, Flurstücknummer 5644)
- südlich Luruper Hauptstraße 233c (Gemarkung Osdorf, Flurstücknummer 5802)

Diese Grundstücke werden alle über die Nebenstraße Luckmoor erschlossen. Sie befinden sich ebenfalls städtebaulich in einem Bereich, für den aktuell keine Intensivierung der Grundstücksausnutzung vorgesehen ist. Das Flurstück 5802 ist zwar im Kataster der Belegenheit Luruper Hauptstraße 233c (Grundstück von einer durchschnittlichen Länge von 65 m) zugeordnet, befindet sich aber im Eigentum der Grundeigentümer Luckmoor 6b und wird von diesen gärtnerisch genutzt.

Die genannten sieben Flurstücke sind aufgrund ihrer Lage eher untergeordnet für die bauliche Entwicklung an der Luruper Hauptstraße von Bedeutung und liegen aus diesem Grund nicht innerhalb der empfohlenen Abgrenzung für das Sanierungsgebiet.

Damit umfasst das Sanierungsgebiet sämtliche Grundstücke nördlich der Luruper Hauptstraße von den Hausnummern Ackerstieg 1a (Flurstück 215) im Osten bis Luruper Hauptstraße 300 (Flurstück 97) direkt an der Stadtgrenze. Einbezogen sind auch Fahrenort 130 (Flurstück 189) und Swattenweg 2 (Flurstück 1810). Südlich der Luruper Hauptstraße werden die Grundstücke Luruper Hauptstraße 221/ Luckmoor 1 (Flurstück 280) bis 233a-d (Flurstück 244) sowie Luruper Hauptstraße 253 (Flurstück 201) bis Luruper Hauptstraße 283 (Flurstück 110) und Entenweg 3 (Flurstück 109) in das Sanierungsverfahren aufgenommen.

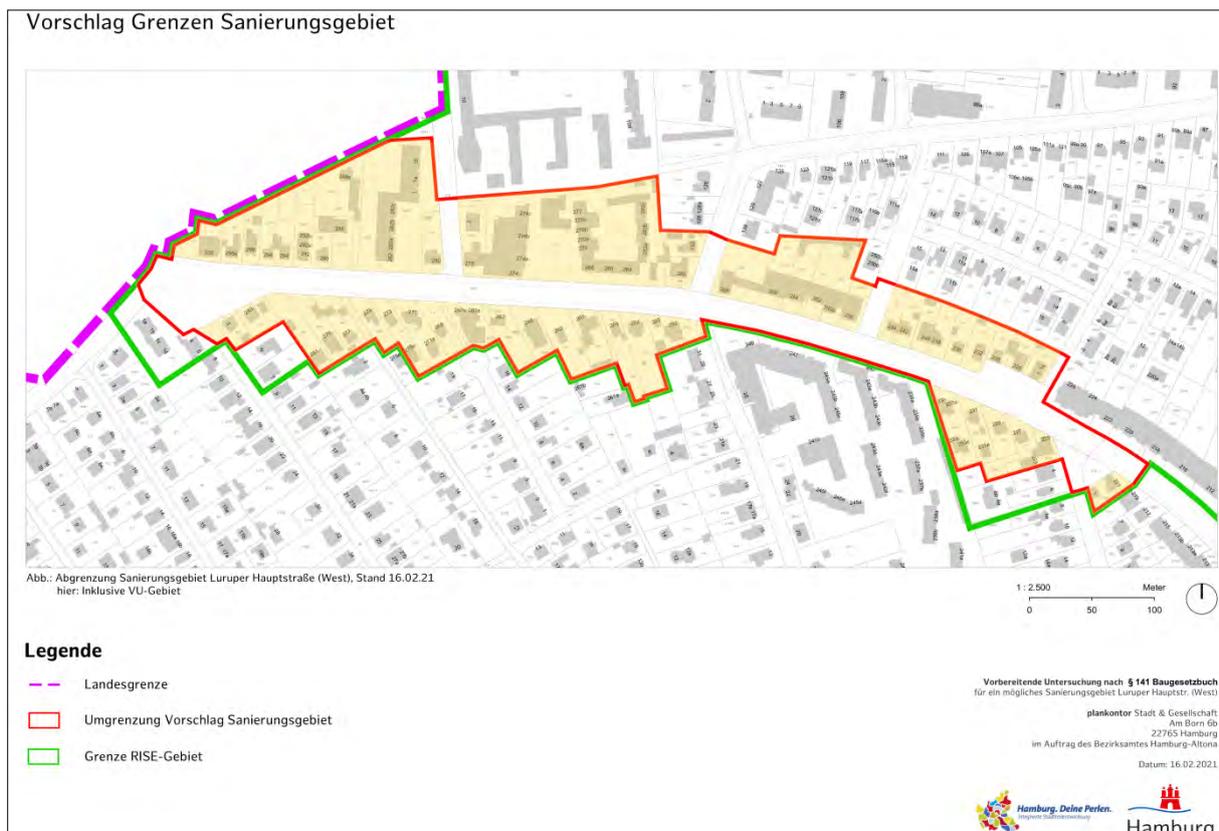


Abb. 84 Vorschlag Grenzen des Sanierungsgebietes ohne Teilräume

Plan 19 Vorschlag Grenzen Sanierungsgebiet (siehe Anhang)

E 7 Betrachtung des Zeitaspektes bei der Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme

Nach § 136 Abs. 1 BauGB sind städtebauliche Sanierungsmaßnahmen zügig durchzuführen. Aus dem Gebot der zügigen Durchführung folgt, dass der Ablauf der einzelnen Verfahrensschritte sowie die Vorbereitung und Durchführung der Einzelmaßnahmen zeitlich aufeinander abgestimmt sein müssen.

Die Gesamtdauer einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme soll gem. § 142 Abs. 3 BauGB einen Zeitraum von 15 Jahren nicht überschreiten.

Im vorliegenden Fall ist unter Würdigung der Komplexität der Aufgaben und der intensiven Aktivierung und Beratung der Eigentümerinnen und Eigentümer von einer Dauer von rund 10 Jahren auszugehen.

Für die aktivierende, beratende und koordinierende Rolle im Sanierungsverfahren sollte dabei ein Sanierungsträger zur Verfügung stehen.

E 8 Betrachtung wesentlicher Bestandteile des rechtlichen Instrumentariums zur Durchführung einer Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme – und Empfehlung zur Verfahrenswahl

Vor einer förmlichen Festsetzung des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes soll festgestellt werden, inwieweit die Sanierung im umfassenden oder vereinfachten Verfahren durchgeführt werden soll. Dazu muss festgestellt werden, ob die Vorschriften über die Behandlung sanierungsbedingter Bodenwerterhöhungen und die Preisprüfung auszuschließen sind. Dies wäre der Fall, wenn die Anwendung dieser Vorschriften zur Durchführung der Sanierung im Gebiet Luruper Hauptstraße West nicht erforderlich ist und die Durchführung der Sanierung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (§ 142 Abs. 4 BauGB).

Andererseits müssten diese Vorschriften angewandt werden, wenn sie für die Durchführung der Sanierung erforderlich sind oder die Durchführung durch den Ausschluss erschwert wird. Der Grundsatz der Erforderlichkeit bestimmt somit die Verfahrenart.³²

Grundlagen der Betrachtung sind die anzustrebenden Ziele der Sanierung im Vergleich zur vorhergehenden Situation des Gebietes sowie die im Ergebnis zu erwartenden Bodenpreissteigerungen (unter Berücksichtigung der ausschließlich sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen). Diese sind in der Regel zu erwarten, wenn die Sanierung eine Aufwertung der bodenwertrelevanten Standortqualitäten erwirkt (wie z.B. die Aufwertung eines innerörtlichen Einzelhandelsbereiches, hochwertige Grundstücksnutzungen, intensivere Grundstücksnutzungen durch Änderung der Art der baulichen Nutzung, Umnutzungen von Gewerbebrachen für höherwertige gewerbliche Nutzungen).

³² K.-H- Mathony, Von der Sanierung zum Ausgleichsbetrag, Bonn, 2014

Untersuchungsgebiet, Verfahren, Aufwertung

Für die Entwicklung des Gebietes wird das Leitziel „Die Luruper Hauptstraße (West) soll als urbaner Raum und Stadteingang mit neuen, attraktiven Wohnangeboten und verbesserter Aufenthaltsqualität gestärkt werden“ formuliert.

Als städtebauliche Ziele in Kapitel F sind dementsprechend für das Untersuchungsgebiet Luruper Hauptstraße (West) entlang der Hauptstraße neue Wohnungen im Geschosswohnungsbau vorgesehen. (vgl. F 3.2: vgl. rund 470 können möglich sein). Die Bebauung soll „zeitgemäß und mit klaren Raumkanten zur Magistrale verdichtet werden sowie ein attraktives Stadtbild aufweisen“. Dabei sollen die Wohngebiete nördlich und südlich der Magistrale deutlicher miteinander verknüpft und die Barrierewirkung deutlich gemindert werden.

Bei der städtebaulichen Erneuerung des Gebietes werden die Handlungsfelder Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr, Wohnumfeld und öffentlicher Raum / Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft sowie Städtebauliche Strukturen miteinander verknüpft. Die Vielfalt der Themen, Probleme und Konflikte, die sich aus dem Zusammenspiel der Handlungsfelder mit dem Städtebau ergeben, lassen sich am besten steuernd und umfassend durch ein Sanierungsverfahren lösen. Die hohe Anzahl der Betroffenen (Eigentümerschaft, Bewohnerschaft, Gewerbe und andere Akteure) erfordern ein aktivierendes, gemeinsames und gleichzeitig behutsames Vorgehen. Insofern wird eine umfangreiche Beteiligung aller Bevölkerungsgruppen im Gebiet erfolgen. (HF Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung als Querschnittsthema).

Für eine erfolgreiche Planung, Umsetzung der Maßnahmen müssen mit der Eigentümerschaft, als potenzielle Investoren, bereits die Konzepte in allen Teilräumen 1 bis 6 gemeinsam entwickelt werden (S. Kap. F).

Das Prinzip der Erneuerung und Erreichung des Zieles Wohnungsneubau und Verdichtung beruht darauf, die dort verankerten Eigentümerinnen und Eigentümer auf den privaten Teilflächen über zum Neubau und Modernisierung zu bewegen. In allen Teilräumen soll eine höhere Grundstücksausnutzung geprüft werden. Eine Verdichtung durch Neubau auf den eigenen Grundstücken soll Schritt für Schritt erfolgen und sich zu einem Gesamtensemble fügen. Die angestrebten Veränderungen in allen Teilräumen werden gemeinsam mit den Eigentümerinnen und Eigentümern konzipiert. Bei der weiteren Planung und Umsetzung sollen die Eigentümerinnen und Eigentümer wirtschaftlich und planerisch beraten und begleitet werden. Direkt betroffene Mieter oder Gewerbetreibende werden zu einem geeigneten Zeitpunkt in die Konzeptfindung einbezogen.

Durch die Neu- und ergänzende Bebauung der Teilräume 1 bis 6 erfährt das Gebiet eine Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung als Wohnstandort sowie eine Erhöhung der städtebaulichen Qualität als urbanes und zugleich durchgrüntes Quartier.

Eine Sonderstellung nimmt dabei der Teilraum 2 ein. Es handelt sich um ein Gewerbe- und Wohngrundstück mit einem Nahversorgungszentrum. Ein mehrgeschossiges Wohngebäude

befindet sich im Nahbereich einer Hochspannungsleitung. Im Zuge eines Bauantrages zur Markterweiterung wurde im Januar 2017 zwischen dem Bezirksamt Altona und dem Eigentümer ein städtebaulicher Vertrag vereinbart, der den Nutzungszeitraum auf 20 Jahre befristet. Von seiten des Bezirksamtes soll mit dem Grundeigentümer ein frühzeitiger und kontinuierlicher Austausch über die mögliche Grundstücksentwicklung beginnen. Hier soll eine Umstrukturierung von Wohnen und Gewerbe geprüft werden.

Gerade im Hinblick auf eine Nachverdichtung des Gebietes mit ggf. über 450 neuen Wohnungen kommt einer Ertüchtigung des Nahversorgungszentrum mit einem kleinen Begegnungsplatz eine besondere Rolle zu. Hierdurch und erführe das Gebiet eine deutliche Aufwertung.

Die Luruper Hauptstraße soll unter besonderer Berücksichtigung des Klimaschutzes und der Klimaanpassung umgestaltet und neu geordnet werden. Mit dieser Maßnahme wird das Gebiet eine deutliche Aufwertung erfahren, ebenso tragen die Gestaltung angrenzender Straßenräume, (kleine) Plätze und Aufenthaltsmöglichkeiten dazu bei.

Bodenwertsteigerungen

Es ist davon auszugehen, dass es im Zuge der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme zu erheblichen Bodenwertsteigerungen kommt. Dies hat unterschiedliche Gründe.

Zum einen sind zur Erreichung der Sanierungsziele für das Gebiet Luruper Hauptstraße (West) Ordnungsmaßnahmen gem. § 147 BauGB erforderlich, die in die Zuständigkeit der FHH fallen. Diese beinhalten z. B. mögliche Investitionen in die Erneuerung bzw. den etwaigen Umbau der Luruper Hauptstraße oder die Herrichtung von Grünflächen. Auch mögliche Grunderwerbsmaßnahmen im Rahmen einer etwaigen Inanspruchnahme des Vorkaufsrechts gem. § 24 BauGB zum Zweck der Sanierungszielerreichung gehören dazu. Die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen steht unter dem Vorbehalt des Hamburger Haushalts. Die Investitionen der FHH können durch Erhöhung der Attraktivität und Verbesserung der Funktionalität im öffentlichen Raum zur Steigerung des Bodenwertes beitragen.

Desweiteren gelten höherwertige und/oder intensivere Grundstücksnutzungen durch Änderung der Art und/ oder des Maßes der baulichen Nutzung als städtebauliche Kriterien für eine wesentliche Erhöhung der Bodenwerte³³. Wie ausgeführt, besteht in weiten Teilen des Gebietes gemessen am Lagepotential eine unterdurchschnittliche Grundstücksausnutzung. Hierzu sollte zu Beginn der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ein intensiver Dialog aller Beteiligten (z. B. für jeden Teilraum) erfolgen, in dem unter anderen zu prüfen ist, in welcher Form eine höhere Ausnutzung der privaten Bauflächen stattfinden kann.

³³ K.-H. Mathony: Von der Sanierung zum Ausgleichsbetrag, 2. Auflage, 2014

Die Ergebnisse fließen flurstückbezogen als städtebauliche Zielsetzung in das Integrierte Entwicklungskonzept für das RISE-Gebiet ein. Im Weiteren kann ggf. für Teilbereiche neues Planrecht in Form von neuen oder geänderten Bebauungsplänen geschaffen werden. Für die Teilräume 1 und 6 befindet sich der Bebauungsplan Lurup 68 bereits in der Aufstellung.

Empfehlung für das umfassende Sanierungsverfahren

Die genannten Maßnahmen im Gebiet Luruper Hauptstraße (West) ziehen sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nach sich.

Insofern wird das umfassende Sanierungsverfahren nach § 142 Abs. 3 angewendet werden müssen. Darüberhinaus ist das öffentliche Interesse an einer zügigen Sanierung in Verbindung mit einer umfassenden städtebaulichen Veränderung zum urbanen Raum mit attraktiven Wohnangeboten und verbesserter Aufenthaltsqualität gegeben (E 3).

Im Zusammenhang mit dem umfassenden Verfahren steht die in den besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB geregelte Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwerterhöhungen. Dadurch ist es der Gemeinde u.a. möglich, Grundstücke zum Sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert zu erwerben und zum Neuordnungswert zu verkaufen (§ 153 Abs. 1 und Abs. 4 BauGB).

Sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen können u.a. durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen ausgeglichen werden. (§154 ff BauGB). Der Ausgleichsbetrag bemisst sich an der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes des jeweiligen Grundstücks.

Steuerung der Sanierung

Mit der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes im umfassenden Verfahren bietet der §§ 144 und 145 BauGB, die notwendigen rechtlichen Steuerungsinstrumente, die die genehmigungspflichtigen Vorhaben und Rechtsvorgänge in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten beschreiben. Sie dienen einer geordneten Durchführung der Handlungsansätze und Sanierungsziele. Die nachfolgend aufgelisteten Genehmigungsvorbehalte sind für die erfolgreiche Umsetzung der Magistralenstrategie bei den Handlungsfeldern ‚Städtebauliche Strukturen‘ und ‚Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft‘ von besonderer Bedeutung.

- Veräußerungen und Bestellung eines Erbbaurechts (§ 144 Abs. 2)
Bei der Veräußerung von Grundstücken sowie Wohn- und Teileigentum ist insbesondere die Höhe von Kaufpreisen einer Bewertung zu unterziehen. Genehmigungsmaßstab ist der zu ermittelnde Verkehrswert. Im Falle bisheriger Sanierungsverfahren hat sich dies

Verfahren bewährt, um Spekulation, z. B. durch Fantasiepreise oder wiederholten Verkauf zu vermeiden, was wiederum die Wirtschaftlichkeit und Wahrscheinlichkeit von nachfolgenden Sanierungs- oder Neubaukosten verringern würde. Nicht betroffen sind Veräußerungen zur Vorwegnahme der Erbfolge.

- Grundbuchliche Belastungen eines Grundstücks (z. B. Hypotheken) (§ 144 Abs. 2)
Im Fall der Sanierungszielsetzung Erhalt (Instandsetzung/Modernisierung/ Aufstockung) eines Gebäudes hat es sich bewährt, nur Grundbuchbelastungen zu genehmigen, die 70% des Verkehrswertes eines Grundstücks nicht überschreiten, soweit sie nicht der Erreichung der Sanierungsziele dienen. So bleibt immer noch die Möglichkeit einer weiteren Belastung zur Durchführung von Baumaßnahmen. Im Untersuchungsgebiet dürfte für viele Grundstücke eine Neustrukturierung avisiert werden. Im Fall von Neubauvorhaben entfallen Belastungsgrenzen. Erkenntnisse über die aktuellen grundbuchlichen Belastungen der Grundstücke im Untersuchungsgebiet liegen nicht vor.
- Bau- und Abbruchvorhaben
Diese sanierungsrechtlichen Anträge laufen bei vereinfachten bauordnungsrechtlichen Verfahren als eigenständige Verfahren parallel. Maßstab ist das jeweilige Sanierungskonzept.
- Mietverträge mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr
Dies betrifft in der Regel gewerbliche Mietverträge. Abzulehnen sind solche Mietverträge nur, wenn die Gefahr besteht, dass durch sie die Sanierungszielerreichung wesentlich erschwert oder behindert wird. Die Regelung kann für die Zielerreichung sinnvoll sein, wenn durch den Mietvertrag zum Beispiel die Sanierung oder ein Abbruch und Neubau für mehrere Jahre unmöglich wird. Allerdings beeinträchtigt dies auch die Wirtschaftlichkeit eines Grundstücks, was für Einzeleigentümer von großer finanzieller Bedeutung sein kann.
- Gerade die Bau- und Abbruchtätigkeiten, aber auch unbekannte Mietverträge oder Verkaufsabsichten können den Bemühungen um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu erzielen, zuwiderlaufen. Dies gilt ganz besonders bei der kleinteiligen Eigentümerstruktur.
- In diesem Zusammenhang wird auf das Allgemeines Vorkaufsrecht (BauGB § 24 Abs.1 Nr. 3) verwiesen. In förmlich festgelegten Sanierungsgebieten steht der Kommune ein Vorkaufsrecht zum Ankauf eines Grundstücks zu. Für die Sanierung in Lurup (West) wird jedoch ein behutsames, beteiligungsorientiertes Verfahren gesetzt, dennoch wäre es möglich, um die Ziele der Sanierung nicht zu konterkarieren, in bestimmten Fällen ein Grundstück zu erwerben.

Die Umsetzung des Sanierungsverfahrens im Gebiet Luruper Hauptstraße West wird vom RISE-Gebietsentwickler Lurup übernommen werden.

Teil F

Strategischer Teil: Ziele, Handlungsfelder und erste Maßnahmen

F Strategischer Teil

F.1 Sanierungsziele / Gebietsbezogene Leitziele

Aus der Analyse der Probleme und Potenziale (D1 – D5) wird folgendes Leitziel für die Entwicklung im Sanierungsgebiet Luruper Hauptstraße (West) begründet:

Die Luruper Hauptstraße (West) soll als urbaner Raum und als Stadteingang mit neuen, attraktiven Wohnangeboten und verbesserter Aufenthaltsqualität gestärkt werden.

F.2 Handlungsfeldziele relevanter Handlungsfelder

Auf Basis der Analyseergebnisse werden im Folgenden für die als relevant erachteten Handlungsfelder erste Zielformulierungen vorgenommen.

Handlungsfelder	Ziele
Städtebauliche Strukturen	Die Bebauungsstruktur soll zeitgemäß und mit klaren Raumkanten zur Magistrale verdichtet werden sowie ein attraktives Stadtbild aufweisen. Die Wohngebiete nördlich und südlich der Magistrale sollen stadträumlich besser miteinander verknüpft und die Barrierewirkung der Luruper Hauptstraße vermindert werden.
Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr	Die Luruper Hauptstraße und der angrenzende Straßenraum sollen unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung und grüner Infrastruktur umgestaltet werden und mehr Raum für umweltfreundliche Mobilitätsangebote bieten.
Wohnumfeld und öffentlicher Raum	Das Wohnumfeld und der öffentliche Raum sollen attraktive Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner bieten.
Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft	Entlang der Luruper Hauptstraße (West) sollen bis zu 650 Wohnungen in neuen Geschosswohnungsbauten entstehen.
Querschnittsthema Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung	Die Eigentümerinnen und Eigentümer, Bewohnerinnen und Bewohner sowie weitere Akteure und Nutzerinnen und Nutzer des Quartiers sollen in den Entwicklungsprozess einbezogen werden und an der Sanierung mitwirken.

F.3 Erste Maßnahmen

Nachfolgend sind erste, für ein Erreichen der oben formulierten Ziele erforderliche Maßnahmen dargestellt. Anschließend werden diese im Zeit-Maßnahme-Kosten-Plan (ZMKP) in einer Übersicht zusammengefasst.

Einsetzen eines Sanierungsträgers (Gebietsentwickler RISE-Fördergebiet Lurup)			
Handlungsfeld: Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung			
Ziele: Die Eigentümerinnen und Eigentümer, Bewohnerinnen und Bewohner sowie weitere Akteure, Nutzerinnen und Nutzer des Quartiers sollen in den Entwicklungsprozess einbezogen werden und an der Sanierung mitwirken.			
Beschreibung: Steuerung des Entwicklungsprozesses im Sanierungsgebiet innerhalb des RISE-Gebietes Lurup. Aufgaben sind: Koordinierung des Gesamtprozesses vor Ort in Abstimmung mit dem Entwicklungsprozess im RISE-Fördergebiet, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit, Vernetzung von Akteuren, Durchführung von Sprechstunden vor Ort, Beratung von Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Gewerbetreibenden in Bezug auf Modernisierungs- und Sozialplanmittel sowie ggf. weitere Fördermöglichkeiten; Entwicklung und Aufstellung von Konzepten für die Teilräume (bzw. für einzelnen Teilbereiche / Grundstücke davon) gemeinsam mit den Eigentümerinnen und Eigentümern; Entwicklung von Sozialplanlösungen für einzelne Betroffene.			
Kosten: * Bereits berücksichtigt im Kostenrahmen des RISE-Fördergebiets Lurup.			
Laufzeit	Zeitraum	Kosten	Priorität
6 Jahre	2021 - 2026	*	1

Einrichtung und Betrieb eines Stadtteilbüros für das RISE-Fördergebiet Lurup zur Durchführung von Sprechstunden vor Ort			
Handlungsfeld: Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung			
Ziele: Einbeziehung der Eigentümerschaft, Bewohnerschaft weitere Akteure, Nutzerinnen und Nutzer des Quartiers in den Entwicklungsprozess und Mitwirkung an der Sanierung.			
Beschreibung: Das Stadtteilbüro dient als zentrale Anlaufstelle im Sanierungsgebiet (und für das gesamte RISE-Gebiet Lurup). Es ist ein bis zwei Mal pro Woche zu festen Sprechzeiten geöffnet. Während der Hauptphase der Entwicklung sollte das Büro direkt im Sanierungsgebiet angesiedelt sein, damit der Sanierungsträger / Gebietsentwickler direkt vor Ort Informationen zur Gesamtmaßnahme sowie individuelle Beratung für Eigentümerinnen und Eigentümern, Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Gewerbetreibende anbieten kann. Bei Bedarf können auch Arbeits- oder Eigentümergruppen die Räumlichkeiten für ihre Treffen und Gespräche nutzen. Mögliche Räumlichkeiten für ein Stadtteilbüro im Sanierungsgebiet finden sich im Bereich des Nachversorgungszentrums Luruper Hauptstraße 270 - 274 sowie Luruper Hauptstraße 254.			
Kosten: * Bereits berücksichtigt im Kostenrahmen des RISE-Fördergebiets Lurup.			
Laufzeit	Zeitraum	Kosten	Priorität
6 Jahre	2021 - 2026	*	1

Aufstellung eines Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK) / Rahmenplanung für das RISE-Gebiet Lurup

Handlungsfeld: Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung

Ziele: Die Eigentümerinnen und Eigentümer, Bewohnerinnen und Bewohner sowie weitere Akteure, Nutzerinnen und Nutzer des Quartiers sollen in den Entwicklungsprozess einbezogen werden und an der Sanierung mitwirken.

Beschreibung: Die Aufstellung für das gesamte RISE-Gebiet Lurup erfolgt durch den Gebietsentwickler zu Beginn der Gesamtmaßnahme unter intensiver, aktiver Beteiligung insbesondere der Eigentümerinnen und Eigentümer, Bewohnerinnen und Bewohnern sowie weiterer Akteure des Gebietes. Das IEK dient als Grundlage und „roter Faden“ für den gesamten Entwicklungsprozess.

Kosten: * Bereits berücksichtigt im Kostenrahmen des RISE-Fördergebiets Lurup.

Art der Maßnahme	Zeitraum	Kosten	Priorität
Konzeptentwicklung	2021	*	1

Konzeptverfahren Verkehrs- und Freiraumflächen

Handlungsfelder: Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr; Wohnumfeld und öffentlicher Raum; Städtebauliche Strukturen

Ziele: Die Luruper Hauptstraße und der angrenzende Straßenraum sollen unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung umgestaltet werden und mehr Raum für umweltfreundliche Mobilitätsangebote bieten.

Das Wohnumfeld und der öffentliche Raum sollen attraktive Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner bieten.

Die Wohngebiete nördlich und südlich der Magistrale sollen stadträumlich besser miteinander verknüpft und die Barrierewirkung der Luruper Hauptstraße vermindert werden.

Unterziele: Konzeptentwicklung unter Berücksichtigung folgender Aspekte: Ausreichend Raum und Funktionalität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmern sowie insbesondere Steigerung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer; Verringerung der Barrierewirkung sowie Vernetzung mit den angrenzenden Wohnquartieren, Einbindung der Bushaltestellen in die Planung sowie Prüfung von Standorten für Carsharing, StadtRad und Elektromobilität; Lärmschutz/-reduktion und Straßen-Begrünung; Aufwertung des „Engelbrechtplatzes“ als Stadteingang und ÖPNV-Haltepunkt; Aufwertung des Einmündungsbereiches Fahrenort als Verknüpfung zum Flusseviertel und zur Elbgaupassage / S-Elbgaustraße unter Berücksichtigung von Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, Aufenthaltsqualität und öffentlichem Nahverkehr; Aufwertung der Grünverbindung zum Fahrenort.

Beschreibung: Entwicklung von Varianten unter Berücksichtigung übergeordneter verkehrsplanerischer Zielsetzungen und unter Einbindung von Eigentümerinnen und Eigentümern, Bewohnerinnen und Bewohnern, Gewerbetreibenden, Vertreterinnen und Vertretern von Senioren, der Fridtjof-Nansen-Grundschule sowie den Kitas in den Planungsprozess.

Art der Maßnahme	Zeitraum	Kosten	Priorität
Konzeptentwicklung	2021	60.000€	1

Vorbemerkung zu den Handlungsfeldern Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft und Städtebauliche Strukturen:

Die konzeptionellen und planerischen Überlegungen zeigen, dass auch bei einer neuen, die Grundstücke stärker ausnutzenden Bebauung entlang der Luruper Hauptstraße im Untersuchungsgebiet ein Potenzial von ca. 470 Wohneinheiten durch Neubau besteht. Dies bedeutet ein Plus von ca. 360 Wohneinheiten im Gebiet. Innerhalb des Untersuchungsgebietes könnten sich bei Berücksichtigung sanierungsbedingter Anpassungen und behutsamer Vorgehensweise in Verbindung mit Anpassungen der B-Pläne insgesamt ca. 580 Wohneinheiten ergeben, davon ca. 105 WE im Bestand und ca. 470 WE im Neubau.

Dialogorientiertes Beteiligungsverfahren zur IEK-Entwicklung in den Teilräumen des optionalen Sanierungsgebietes

Handlungsfelder: Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft; Städtebauliche Strukturen; Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung

Ziele: Entlang der Luruper Hauptstraße (West) sollen bis zu rund 650 Wohnungen in neuen Geschosswohnungsbauten entstehen. Die Bebauungsstruktur soll zeitgemäß und mit klaren Raumkanten zur Magistrale verdichtet werden sowie ein attraktives Stadtbild aufweisen.

Unterziele: Zielgenauer Wohnungsbau entsprechend der Bedarfe im Stadtteil, aber auch für „Neu-Luruper“; Entwicklung von abgestimmten Konzepten für einzelne Teilräume: Weiterentwicklung von Teilraum 2 als Wohn- und Versorgungsstandort; Erhöhung der städtebaulichen Qualität als urbanes und zugleich durchgrüntes Quartier: Bildung von Raumkanten durch Wohnungsbau zur Aufwertung des Stadtbildes und Schirm für die zweite Reihe; Schutz vor Verkehrslärm bei Wohnungsbau an der Hauptstraße durch Anordnung der Baukörper, geeignete Grundrissgestaltung und bauliche Schallschutzmaßnahmen. Stärkere Verdichtung, bessere Ausnutzung gut erschlossener Flächen; Stellplatz-/Mobilitätskonzept; bessere Ausnutzung und Funktionsmischung in einzelnen Teilräumen / Grundstücken; Abbildung der charakteristischen kleinteiligen Grundstücksstruktur durch zeitgemäße verdichtete Bebauung (Stadthäuser).

Die Eigentümerinnen und Eigentümer, Bewohnerinnen und Bewohner, Gewerbetreibende sowie weitere Akteure, Nutzerinnen und Nutzer des Quartiers sollen in den Entwicklungsprozess einbezogen werden und an der Sanierung mitwirken.

Beschreibung: Ableitung und Entwicklung von umsetzungsorientierten Konzepten für die einzelnen Teilbereiche auf Basis des IEK; unter Einbindung o.g. Bevölkerungsgruppen, insbesondere der Eigentümerinnen und Eigentümer; Entwicklung von verschiedenen Umsetzungsvarianten; ggf. Durchführung von kooperativen Gutachterverfahren für einzelne Teilräume (TR 2, TR3) s.u.

Kosten: Dialogorientierte Beteiligung, Interviews, Workshops, Auswertung für Konzeptentwürfe für die Teilräume

* Zusätzliche Kosten entstehen für Gutachterverfahren (Teilräume 2 und 3).

Art der Maßnahme	Zeitraum	Kosten	Priorität
Konzeptentwicklung	2022	100.000 €*	2

Teilraum 1

Entwicklung eines mit den Eigentümerinnen und Eigentümern abgestimmten Gesamtkonzeptes für den Teilraum mit folgenden Schwerpunkten:

- Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 68 (Bebauungsplan in Aufstellung) - höhere Grundstücksausnutzung (überwiegend Wohnen) - Schaffung von Raumkanten
- Prüfung von Modernisierung/Instandsetzung, Aufstockung bzw. Ergänzung des Geschosswohnbaus im Osten des Teilraums (Swatten Weg).

Gemeinsame Entwicklung des Konzeptes durch die Eigentümerinnen und Eigentümer (Workshop), Befragung, Beratung und Information der Eigentümerinnen und Eigentümer zu ihren Vorstellungen, Umsetzungsmöglichkeiten und Fördermöglichkeiten (Einzelgespräche).

Einbeziehung der Mieterinnen und Mieter in den Planungsprozess.

Teilraum 2

Entwicklung eines mit den Eigentümern und (Gewerbe)Mieter abgestimmten Gesamtkonzeptes für den Teilraum mit folgendem Schwerpunkt:

- Prüfung einer Umstrukturierung von Wohnen/Gewerbe.

Gemeinsame Entwicklung des Konzeptes durch den Eigentümer sowie die Ankermieter der Gewerbeflächen unter Einbeziehung der weiteren Eigentümerinnen und Eigentümer (Arbeitsgruppe).

Befragung und Beratung der Eigentümerinnen und Eigentümer der Grundstücke Luruper Hauptstraße 260 und Fahrenort 130 (Einzelgespräche).

Einbeziehung und Information auch der Mieterinnen und Mieter (Wohnen und kleineres Gewerbe).

Das Ergebnis dient als Grundlage für ein Gutachterverfahren (s.u.).

Teilraum 3

Entwicklung eines mit den Eigentümerinnen und Eigentümern abgestimmten Gesamtkonzeptes für den Teilraum mit folgenden Schwerpunkten:

- Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 6 (Aufgestellter Bebauungsplan) - Prüfung von Entsiegelung und Begrünung der privaten Freiflächen
 - Eckbereich Fahrenort: Schaffung von Raumkanten
- Prüfung von Modernisierung/Instandsetzung, Aufstockung bzw. Ergänzung des Geschosswohnbaus.

Gemeinsame Entwicklung des Konzeptes durch die Eigentümerinnen und Eigentümer (Workshop), Befragung zu ihren Vorstellungen, Beratung und Information der Eigentümerinnen und Eigentümer zu Umsetzungs- und Fördermöglichkeiten (Einzelgespräche).

Einbeziehung der Mieterinnen und Mieter in den Planungsprozess.

Das Ergebnis dient als Grundlage für ein Gutachterverfahren (s.u.).

Teilraum 4

Entwicklung eines mit den Eigentümerinnen und Eigentümern abgestimmten Gesamtkonzeptes für den Teilraum mit folgenden Schwerpunkten:

- Prüfung einer höheren Grundstücksausnutzung (überwiegend Wohnen)/ Schaffung von Raumkanten

Gemeinsame Entwicklung des Konzeptes durch die Eigentümerinnen und Eigentümer (Workshop), Befragung zu ihren Vorstellungen, Beratung und Information der Eigentümerinnen und Eigentümer zu Umsetzungs- und Fördermöglichkeiten (Einzelgespräche).

Einbeziehung der Mieterinnen und Mieter in den Planungsprozess.

Teilraum 5

Entwicklung eines mit den Eigentümerinnen und Eigentümern abgestimmten Gesamtkonzeptes für den Teilraum mit folgenden Schwerpunkten:

- Prüfung einer höheren Grundstücksausnutzung (überwiegend Wohnen) / Schaffung von Raumkanten
- Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 6 (Aufgestellter Bebauungsplan) im Bereich Luruper Hauptstraße 221

Gemeinsame Entwicklung des Konzeptes durch die Eigentümerinnen und Eigentümer (Workshop), Befragung, Beratung und Information der Eigentümerinnen und Eigentümer zu ihren Vorstellungen, Umsetzungsmöglichkeiten und Fördermöglichkeiten (Einzelgespräche).

Einbeziehung der Mieterinnen und Mieter in den Planungsprozess.

Teilraum 6

Entwicklung eines mit den Eigentümerinnen und Eigentümern abgestimmten Gesamtkonzeptes für den Teilraum mit folgenden Schwerpunkten:

- Förderung der baulichen Entwicklung nach Lurup 68 (Bebauungsplan in Abstimmung) - höhere Grundstücksausnutzung (überwiegend Wohnen) - Schaffung von Raumkanten
- Höhere Grundstücksausnutzung / Bildung von Raumkanten- Prüfung einer Umstrukturierung Gewerbe statt Wohnen im Bereich der Hochspannungstrasse

Gemeinsame Entwicklung des Konzeptes durch die Eigentümerinnen und Eigentümer (Workshop), Befragung, Beratung und Information der Eigentümerinnen und Eigentümer zu ihren Vorstellungen, Umsetzungsmöglichkeiten und Fördermöglichkeiten (Einzelgespräche, insbesondere östlicher Bereich).

Einbeziehung der Mieterinnen und Mieter in den Planungsprozess.

Gutachterverfahren für zwei Teilräume

Handlungsfelder: Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft; Städtebauliche Strukturen.

Ziele: Entlang der Luruper Hauptstraße (West) sollen bis zu 650 Wohnungen in neuen Geschosswohnungsbauten entstehen. Die Bebauungsstruktur soll zeitgemäß und mit klaren Raumkanten zur Magistrale verdichtet werden sowie ein attraktives Stadtbild aufweisen.

Unterziele: Entwicklung von Geschosswohnungsbau entlang der Luruper Hauptstraße; Zielgenauer Wohnungsbau entsprechend der Bedarfe im Stadtteil aber auch für „Neu-Luruper“; Entwicklung von abgestimmten Konzepten für einzelne Teilräume; Weiterentwicklung von Teilraum 2 als Wohn- und Versorgungsstandort; Erhöhung der städtebaulichen Qualität als urbanes und zugleich durchgrüntes Quartier: Bildung von Raumkanten durch Wohnungsbau zur Aufwertung des Stadtbildes und Schirm für die zweite Reihe.

Gutachterverfahren für zwei Teilräume 2

Stärkere Verdichtung, bessere Ausnutzung gut erschlossener Flächen; bessere Ausnutzung und Funktionsmischung in einzelnen Teilräumen / Grundstücken; Abbildung der charakteristischen kleinteiligen Grundstücksstruktur durch zeitgemäße verdichtete Bebauung (Stadthäuser).

Beschreibung: Durchführung von kooperativen Gutachterverfahren zur Entwicklung innovativer und umsetzungsorientierter Bebauungsvarianten. Auf Basis des IEK Lurup sowie des Beteiligungsprozesses, insbesondere der Eigentümerinnen und Eigentümer (s.o.); Vorbereitung und Begleitung durch den Sanierungsträger/ Gebietsentwickler; Kosten für Honorare und Nebenkosten.

Art der Maßnahme	Zeitraum	Kosten	Priorität
Konzeptentwicklung	2022	50.000 €	2

Aufwertung Grünverbindung Luruper Hauptstraße / Fahrenort

Handlungsfelder: Wohnumfeld und öffentlicher Raum; Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr;

Ziele: Das Wohnumfeld und der öffentliche Raum sollen attraktive Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner bieten. Die Luruper Hauptstraße und der angrenzende Straßenraum sollen unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung umgestaltet werden.

Unterziele: Aufwertung von Grün- und Freiflächen abseits der Luruper Hauptstraße, Vernetzung der Freiräume, Verringerung der Barrierewirkung der Luruper Hauptstraße und stärkere Verknüpfung der Wohngebiete, Verbesserung von Artenvielfalt und Mikroklima.

Beschreibung: Vorgezogene Teilmaßnahme des Gesamtkonzeptes Umgestaltung der Luruper Hauptstraße.

Kalkulation pauschal: Die Kostenangabe bedarf weitergehender Überprüfung und Klärung im Rahmen des Verkehrs- und Freiraumkonzepts.

Art der Maßnahme	Zeitraum	Kosten	Priorität
Umsetzung	2022	60.000 €* [*]	2

Umgestaltung der Luruper Hauptstraße

Handlungsfelder: Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr; Wohnumfeld und öffentlicher Raum

Ziele: Die Luruper Hauptstraße und der angrenzende Straßenraum sollen unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung umgestaltet werden und mehr Raum für umweltfreundliche Mobilitätsangebote bieten.

Umgestaltung der Luruper Hauptstraße

Unterziele: Neuordnung und -gestaltung des Straßenraums der Luruper Hauptstraße mit der Zielsetzung einer Stärkung unmotorisierter Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer, einer Stärkung des ÖPNV sowie innovativer Mobilitätskonzepte; Verringerung der Versiegelung; Verbesserung von Artenvielfalt und Mikroklima durch Begrünung des Straßenraums; Entwicklung von Identität stiftenden Orten entlang der Luruper Hauptstraße (Stadteingang/ „Engelbrechtplatz“ sowie Einmündung Fahrenort); Verringerung der Barrierewirkung der Luruper Hauptstraße und stärkere Verknüpfung der Wohngebiete nördlich und südlich der Straße.

Beschreibung: Umsetzung der unter **Verkehrs- und freiraumplanerisches Konzept Luruper Hauptstraße** entwickelten und abgestimmten Planung:

Kosten / Kalkulation: ca. 20.300m² x 210€/m² = ca. 4.300.000€

Sollte es für die Umgestaltung der Luruper Hauptstraße erforderlich sein, zusätzlichen Grund zu erwerben, sind diese Kosten gesondert zu ermitteln.

Art der Maßnahme	Zeitraum	Kosten	Priorität
Baumaßnahme	2024	4.300.000€	3

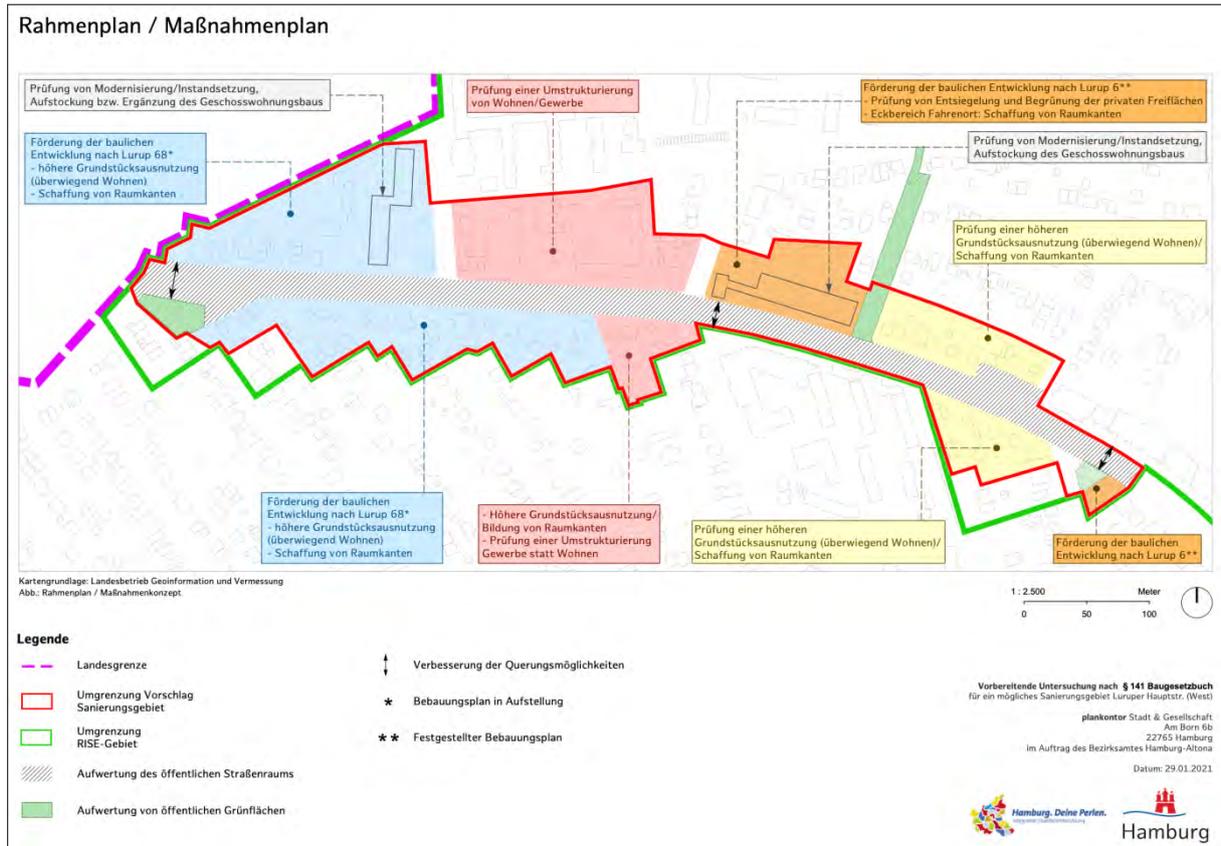


Abb. 85 Rahmenplan / Maßnahmenplan

F 3.1 Erläuterungen und Überlegungen zur Umgestaltung Luruper Hauptstraße

Umgestaltung der Luruper Hauptstraße

Ziele: Die Luruper Hauptstraße und der angrenzende Straßenraum sollen unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung umgestaltet werden und mehr Raum für umweltfreundliche Mobilitätsangebote bieten.

Überlegungen zu einer möglichen Umsetzung:

Die Aufteilung des Straßenraums orientiert sich heute vorwiegend an den Erfordernissen des motorisierten Individualverkehrs. Soll die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer verbessert werden, müssen die Flächen neben der Fahrbahn deutlich aufgewertet und die Barrierewirkung der Straße reduziert werden. Dies bedeutet u.a. mehr Raum für zu Fußgehende und Radfahrende zur Verfügung zu stellen und ihnen so viel Abstand zum fließenden Verkehr zu gewähren, dass Fortbewegung und Aufenthalt im öffentlichen Raum wirklich an Qualität gewinnen, Belastungen reduziert werden sowie ein Queren der Hauptstraße und der Nebenstraßen gefahrlos möglich ist.

Der heutige Straßenraum hat eine Breite von ca. 20m und reicht hierfür nicht aus. Mit einer Breite von ca. 23m bis 24m ließe sich der Straßenraum jedoch deutlich aufwerten.

Da die nördliche Straßenseite durch das Nahversorgungszentrum, die Grundschule und die Kita-Standorte die Seite mit der höheren Personen-Frequenz ist, wird empfohlen, den Fußweg auf dieser Straßenseite auf durchgängig mindestens 3,00m zu erweitern und auf dieser Seite einen 2-Richtungsradweg einzurichten.

Der Radweg hat ebenfalls eine Breite von 3,00m. Eine Baumreihe zwischen Fußweg und Radweg begrünt und beschattet die nördliche Straßenseite. Der Radweg sollte von der Fahrbahn der Luruper Hauptstraße durch eine deutliche Barriere – niedrige Schutzwand oder Kantstein + Poller – abgetrennt sein. Der nördliche Straßennebenraum hat so insgesamt eine Breite von ca. acht Metern.

Dem fließenden motorisierten Verkehr sollten - so wie aktuell auch nutzbar - drei Spuren zur Verfügung stehen. Die mittlere Fahrspur sollte je nach Tageszeit in der Hauptverkehrsrichtung befahren werden können. Die heute vorhandene vierte Spur wird zur Parkspur. Hier auf der südlichen Straßenseite entsteht eine weitere Baumreihe, zwischen den Bäumen werden straßenbegleitend Parkplätze angeordnet. Durch Bäume und ruhenden Verkehr von der Fahrbahn abgeschirmt, würde sich auf der südlichen Straßenseite ein Fußweg von mindestens 3,00m Breite anschließen.

Durch die Fridtjof-Nansen-Grundschule und drei Kindertageseinrichtungen nördlich der Straße sind an der Luruper Hauptstraße viele Eltern mit Kindern aber auch Kinder alleine anzutreffen. Die Schulwegsicherheit ist deshalb ein wichtiger Aspekt.

Das Ladenzentrum ist ebenfalls ein Ziel im Gebiet für die Anwohnerinnen und Anwohner und durch die Senioreneinrichtung sind hierhin auch häufig ältere Menschen unterwegs.

Um die trennende Wirkung der Straße für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrerinnen und Radfahrer zu reduzieren, sind bequem zu erreichende Querungsmöglichkeiten nötig. Nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer müssen die Straße möglichst direkt und sicher überqueren können ohne lange Umwege und lange Wartezeiten. Es sollte deshalb eine Querung beidseitig des Swatten Weg und beidseitig des Fahrenort geben. Auch sollte ein weiterer Übergang in Form einer Querungshilfe im Bereich der Grünverbindung zum Fahrenort eingerichtet werden kann. Damit wäre die Lücke im übergeordneten grünen Wegenetz geschlossen.

Entlang der Luruper Hauptstraße gibt es drei Orte mit mehr Publikumsverkehr. Insbesondere diese gilt es aufzuwerten und angemessen auszugestalten. Der Südwesten Lurups ist vorrangig durch Busse an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Die Haltestellen werden entsprechend frequentiert, ihre gute Lage, Ausstattung und Anbindung sind wichtig. Bisher stellt sich die Situation für Passagiere der Haltestelle Trebelstraße (Linie 21) eher ungünstig dar. Wartende in beide Richtungen müssen direkt am Straßenrand ausharren und der Platz ist knapp.

Auf der Ostseite des Fahrenort an der Einmündung in die Luruper Hauptstraße könnte mit einer neuen, etwas zurückgezogenen Bebauung ein kleiner Platz entstehen und der gesamte Bereich mit der Haltestelle Richtung S-Bahn Elbgaustraße großzügiger gestaltet werden. Eine Ladennutzung im Erdgeschoss z.B. durch einen Bäcker oder Kiosk würde den Platz zusätzlich aufwerten. Eine Lichtzeichenanlage am Fahrenort wird auch die Anbindung der Haltestelle deutlich verbessern.

Die Haltestelle Engelbrechtweg ist stadteinwärts stark frequentiert. Der Ort ist sehr vom Verkehr dominiert und bietet wartenden Fahrgästen wenig Aufenthaltsqualität. Der kleine Grünbereich zwischen Engelbrechtweg und Entenweg birgt mit seinem Baumbestand jedoch ein Potential, das zu einem einladenden Platz, der Fahrgästen und Passanten Freiraum, Lärm- und Witterungsschutz bietet, aufgewertet werden sollte.

Mit zusätzlichem Wohnungsbau und einer Neugestaltung Ladenzentrums zu einem richtigen Quartiersmittelpunkt wird auch der Straßenraum davor an Bedeutung gewinnen. Vorplatz und Hof sollten einerseits als Ganzes begriffen und entsprechend gestaltet sowie ausgestattet, gleichzeitig jedoch auch als (lärm)geschützter Hofbereich wahrgenommen werden. Es sollte auch geprüft werden, ob eine Verlegung der Bushaltestelle Engelbrechtweg stadtauswärts in den Nahbereich des Ladenzentrums, also östlich des Swatten Weg realisierbar ist.

Der motorisierte Verkehr auf der Luruper Hauptstraße wird immer eine Lärmbelastung für den öffentlichen Raum und die anliegenden Grundstücke bedeuten. Durch Maßnahmen wie Flüsterasphalt und ein Tempolimit lässt sich diese jedoch reduzieren. Baumbestand entlang der Straße kann dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität in der Luruper Hauptstraße zu ver-

bessern und der Straße eine Identität zu verleihen; gleichzeitig wird durch Baumbestand entlang der hochversiegelten Trasse das Mikroklima positiv beeinflusst werden.

In den Grobkonzepten des Magistralenkonzeptes sind die zuvor genannten Entwicklungspotenziale für Veränderungen des Straßenraums und der straßenbegleitenden Bebauung skizzenhaft in ersten Entwürfen enthalten.

F 4 Entwurf vorläufiger Zeit-Maßnahmen-Kosten-Plan (ZMKP)

Zeit-Maßnahme-Kosten-Plan VU Luruper Hauptstraße (West) TEIL I

Nr.	Projektangaben	Art der Leistung		Gesamtkosten	Jahr					
		invest.	nicht investiv		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Handlungsfeld: Beteiligung, Aktivierung, lokale Partnerschaften, Vernetzung										
P01	Projektname									
	Einsetzung eines Sanierungsträgers / Gebietsentwicklers (RISE)		x	Bereits berücksichtigt im Kostenrahmen des RISE-Fördergebiets						
	Projektträger			Kostenträger	laufend ...					
	NN			BSW / RISE						
P02	Projektname									
	Einrichtung und Betrieb eines Stadtteilbüros für das RISE-Fördergebiet Lurup zur Durchführung von Beratung und Sprechstunden vor Ort		x	Bereits berücksichtigt im Kostenrahmen des RISE-Fördergebiets						
	Projektträger			Kostenträger	laufend ...					
	NN			BSW / RISE						
P03	Projektname									
	Aufstellung eines Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK) / Rahmenplanung für das RISE-Gebiet Lurup		x	Bereits berücksichtigt im Kostenrahmen des RISE-Fördergebiets Lurup						
	Projektträger			Kostenträger						
	NN			BSW / RISE						
Handlungsfelder: Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr; Wohnumfeld und öffentlicher Raum; Städtebauliche Strukturen										
P04	Projektname									
	Konzeptverfahren Verkehrs- und Freiraumflächen		x	60.000	60.000					
	Projektträger									
	NN									
P05	Projektname									
	Aufwertung Grünverbindung Luruper Hauptstraße / Fahrenort	x		35.000	35.000					
	Projektträger									
	NN									
Handlungsfelder: Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft; Städtebauliche Strukturen; Beteiligung, Aktivierung, Lokale Partnerschaften, Vernetzung										
P06	Projektname									
	Dialogorientiertes Beteiligungsverfahren zur IEK-Entwicklung in den Teilräumen des optionalen Sanierungsgebietes		x	100.000	50.000	50.000				
	Projektträger									
	NN									
Handlungsfelder: Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft; Städtebauliche Strukturen.										
P07	Projektname									
	Gutachterverfahren für zwei Teilräume		x	50.000	50.000					
	Projektträger									
	NN									
Gesamtkosten aller Handlungsfelder ZMKP Teil I										
				Gesamtkosten €						
	Jahr				2021	2022	2023	2024	2025	2026
	Kosten €			245.000		195.000	50.000	0	0	0

Abb. 86.1 Entwurf vorläufiger Zeit-Maßnahmen-Kosten-Plan Teil I

Zeit-Maßnahme-Kosten-Plan VU Luruper Hauptstraße (West) TEIL II

Nr.		Art der Leistung		Gesamtkosten €	Kosten / Jahr €					
		invest	nicht investiv		2021	2022	2023	2024	2025	2026

Handlungsfelder: Wohnumfeld und öffentlicher Raum; Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr										
P07	Projektname									
	Umgestaltung der Luruper Hauptstraße	x		4.300.000 *				4.300.000 *		
	Projekträger									
	NN									

Gesamtkosten aller Handlungsfelder ZMKP Teil II										
				Gesamtkosten €	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	Jahr									
	Kosten €			4.300.000	0	0	0	4.300.000 *	0	0

* Die Kostenangabe bedarf weitergehender Überprüfung und Klärung im Rahmen des vorlaufenden Verkehrs- und Freiraumkonzepts. Die Finanzierung ist mit den Bedarfsträgern und fachlich zuständigen Dienststellen abzustimmen

Abb. 86.2 Entwurf vorläufiger Zeit-Maßnahmen-Kosten-Plan Teil II

Anhang

Verzeichnis Pläne, Tabellen, Anlagen

Verzeichnis der Pläne

Nr.	Titel	Kapitel	Seite
Plan 1	Lage Lurups und des Untersuchungsgebietes im Bezirk Altona	B.1.1	15
Plan 2	Übersicht Flurstücke, Hausnummern und Baublockgrenzen	B.1.1	15
Plan 3	Anbindung an übergeordnete Verkehrsachsen und Zentren	B.1.1	15
Plan 4	Schwarzplan des Untersuchungsgebietes	B 1.2	19
Plan 5	Geschossigkeit	B 1.2	19
Plan 6	Baualterstufen Gebäude	B 1.2	19
Plan 7	Gebäudezustand	B 1.2	33
Plan 8	Eigentümerstruktur	B 1.3	36
Plan 9	Rechtsverbindliche B-Pläne	B 1.4	39
Plan 10	Rechtsverbindliche B-Pläne im Überblick	B 1.4	39
Plan 11	Gebäude- und Erdgeschossnutzungen	B 2	42
Plan 12	Entfernungen Nahversorgungszentren	B 2.2	48
Plan 13	Bestandsplan Freiraum	B 2.3	52
Plan 14	Bestandsplan Verkehr	B 4	70
Plan 15	Dauer Distanzen mit Fahrrad und zu Fuß	B 4	70
Plan 16	Statistische Gebiete	C	77
Plan 17	Städtebaulicher Mängel- und Konfliktplan	D	109
Plan 18	Potenzialplan	D	109
Plan 19	Vorschlag Grenzen Sanierungsgebiet	E	118
Plan 20	Rahmenplan / Maßnahmenplan	F	127
Plan 21	Teilräume Übersicht	F	127

Im Bericht finden sich Verweise auf Pläne zu verschiedenen Themen. Die Pläne wurden im Anhang zusammenfasst.

Alle Pläne: Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor.

Verzeichnis der Tabellen in Teil A

- Tabelle 1 Allgemeine Gebietskennzahlen
- Tabelle 2 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 1
- Tabelle 3 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 2
- Tabelle 4 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 3
- Tabelle 5 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 4
- Tabelle 6 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 5
- Tabelle 7 Grundstücks- und Gebäudenutzungen in Teilraum 6
- Tabelle 8 Zustand der Gebäude in den Teilräumen
- Tabelle 9 Gebäudenutzung und Anzahl der Nutzungseinheiten
- Tabelle 10 Typen der Wohngebäude und Wohneinheiten
- Tabelle 11 Gewerbliche Angebote im Untersuchungsgebiet
- Tabelle 12 Beschaffenheit der Fuß- und Radwege entlang der Luruper Hauptstraße
- Tabelle 13 Querungsmöglichkeiten für Fußgängerinnen und Radfahrerinnen
- Tabelle 14 Beschaffenheit der Fußwege in Fahrenort und Swatten Weg
- Tabelle 15 Beschaffenheit der Radwege

Verzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1 Luftbild des Untersuchungsgebietes, Kartengrundlage: Google, Bilder C2021, GeoBasis-DE/BKG, GeoContant, Maxar Technologies, Kartendaten C2021, GeoBasis-DE/BKG; eigene Darstellung plankontor
- Abb. 2 Einbindung des Untersuchungsgebietes Luruper Hauptstr. (West) in das RISE-Gebiet, Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 3 Das Untersuchungsgebiet Luruper Hauptstraße (West), Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 4 Stadteingang: Weiter Straßenraum mit kleinen Siedlungshäusern.
- Abb. 5 Dreigeschossiger Wohnungsbau aus den 1960er Jahren (Luruper Hauptstr. 250-256).
- Abb. 6 Kleine Siedlungshäuser auf der Südseite der Luruper Hauptstraße.
- Abb. 7 Ladenzentrum mit mehrgeschossigem Wohnungsbau aus den 1960er Jahren
- Abb. 8 Übersicht über die Teilräume entlang der Luruper Hauptstraße, Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 9 Kleinmaßstäbliche Bebauung aus verschiedenen Jahrzehnten.
- Abb. 10 Geschosswohnungsbau aus den 1970er Jahren
- Abb. 11 Teilraum 1 Gebäudezustand
- Abb. 12 Wohneinheiten nach Zustand der Gebäude in Teilraum 1
- Abb. 13 Wohnbebauung und Ladenzeilen
- Abb. 14 Geschosswohnungsbau parallel zur Luruper Hauptstraße

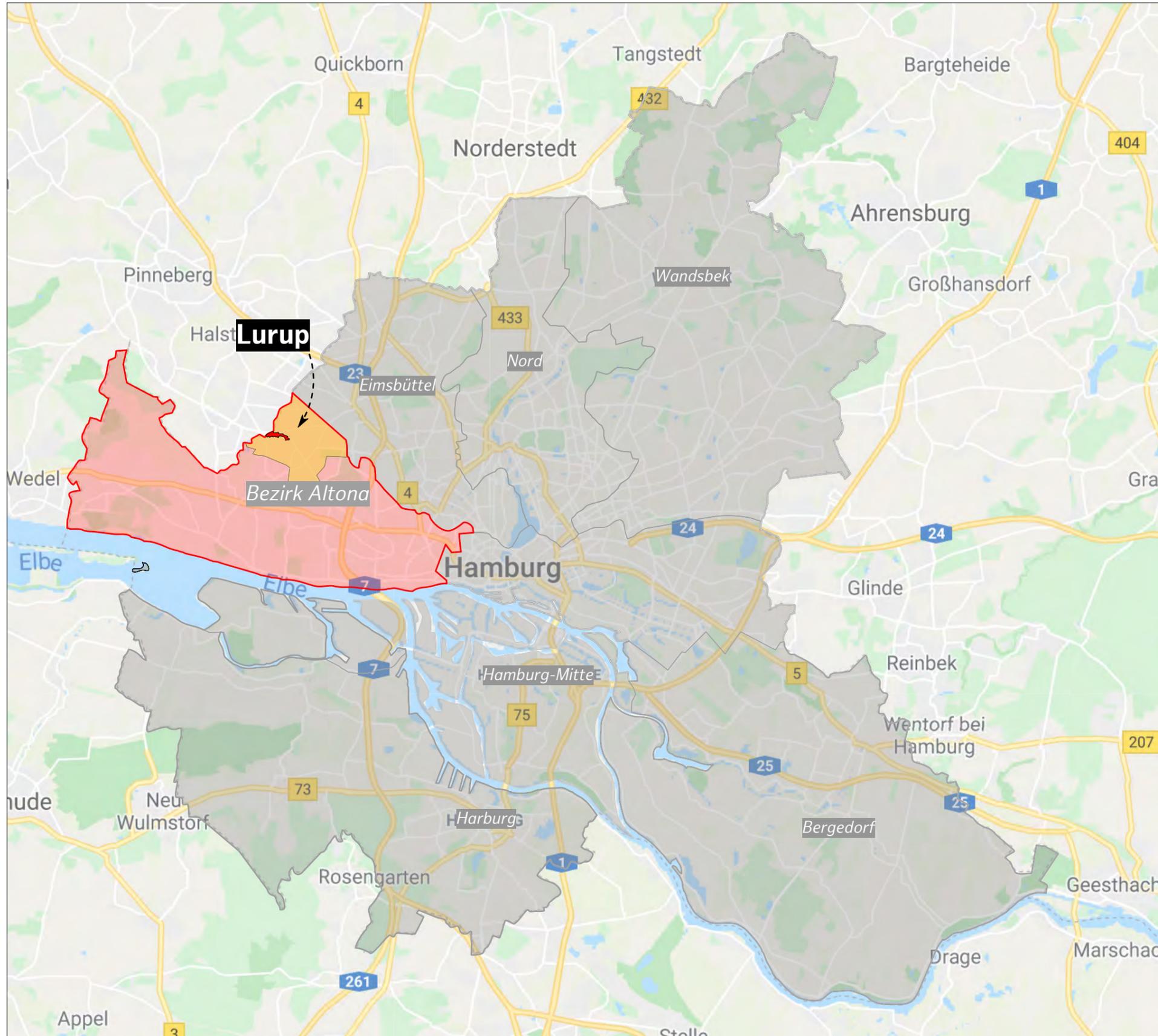
- Abb. 15 Teilraum 2 Gebäudezustand
- Abb. 16 Wohneinheiten nach Zustand der Gebäude in Teilraum 1
- Abb. 17 Eckbebauung zum Fahrenort und 60er Jahre-Bebauung.
- Abb. 18 Geschosswohnungsbau mit Ladennutzung im EG.
- Abb. 19 Teilraum 3 Gebäudezustand
- Abb. 20 Wohneinheiten nach Zustand der Gebäude in Teilraum 3
- Abb. 21 Aufstockung Haus Luruper Hauptstraße 240.
- Abb. 22 Häuser Luruper Hauptstraße 228 und 230 und Ackerstieg 1
- Abb. 23 Teilraum 4 Gebäudezustand
- Abb. 24 Wohneinheiten nach Zustand der Gebäude in Teilraum 4
- Abb. 25 Bebauung entlang der Luruper Hauptstraße.
- Abb. 26 Bebauung in der 2. Reihe (Luruper Hauptstr. 225a, 225)
- Abb. 27 Teilraum 5 Gebäudezustand
- Abb. 28 Wohneinheiten nach Zustand der Gebäude in Teilraum 5
- Abb. 29 Bebauung Luruper Hauptstraße 259 und 261.
- Abb. 30 Luruper Hauptstraße 263 und 267
- Abb. 31 Teilraum 6 Gebäudezustand
- Abb. 32 Wohneinheiten nach Zustand der Gebäude in Teilraum 6
- Abb. 33 Anzahl der Gebäude nach Zustand im gesamten Untersuchungsgebiet
- Abb. 34 Anzahl der Wohneinheiten nach Zustand im gesamten Untersuchungsgebiet
- Abb. 35 Gebäudezustand nach Teilräumen
- Abb. 36 Wohneinheiten nach Gebäudezustand und Teilräumen
- Abb. 37 Neue Bebauung Luruper Hauptstraße 235 – 149
- Abb. 38 Geschlossene Bebauung östlich des Ackerstiegs.
- Abb. 39 Eigentumsverhältnisse
- Abb. 40 Gebäudenutzung im Untersuchungsgebiet
- Abb. 41 Verhältnis Einfamilien-, Doppel-, Mehrfamilienhäuser
- Abb. 42 Anteil Wohneinheiten nach Haustypen
- Abb. 43 Geschosswohnungsbau zur Straße orientiert und im Nahbereich der 110kV Trasse.
- Abb. 44 Wohnräume und Balkone zur Straße: Luruper Hauptstraße 250 - 256
- Abb. 45 Anzahl gewerblicher Nutzungen und Angebote
- Abb. 46 Öffentliche Grünfläche: Verbindungsweg zw. Luruper Hauptstr. und Fahrenort
- Abb. 47 Grünbereich zwischen Engelbrechtweg und Entenweg
- Abb. 48 Grünbereich mit umfangreichen Baumbestand an der Einmündung Luckmoor
- Abb. 49 Rasenfläche mit Baumbestand an der Einmündung Ackerstieg
- Abb. 50 Gebietstypischer Straßenquerschnitt (auf Höhe Luruper Hauptstraße 255)
- Abb. 51 Verkehrsbelastung am 25.02.2020 und 26.02.2020 gemittelt
- Abb. 52 Verkehrsbelastung am 25.02.2020 und 26.02.2020 gemittelt
- Abb. 53 Parkregelung auf der südlichen Straßenseite der Luruper Hauptstraße.
- Abb. 54 Beidseitiges Parken an der Luruper Hauptstraße außerhalb der Hauptverkehrszeit.

- Abb. 55 Parken vor den Häuser Luruper Hauptstraße 250 - 258
- Abb. 56 Parkplatz des Ladenzentrums
- Abb. 57 Unterschiedliche Beläge im Bereich der LZA Swatten Weg
- Abb. 58 Beeinträchtigungen durch Unebenheit des Pflasters ...
- Abb. 59 Gemeinsame Nutzung am Swatten Weg
- Abb. 60 Situation am Fahrenort
- Abb. 61 Radweg-Markierung am Überweg Fahrenort
- Abb. 62 Schadhafter asphaltierter Radweg zwischen Brooksheide und Luckmoor
- Abb. 63 Unterbrochener Fahrradweg an der Haltestelle Engelbrechtweg
- Abb. 64 Radweg und Fußweg im Bereich Luruper Hauptstraße 238
- Abb. 65 Bushaltestelle Engelbrechtweg stadteinwärts
- Abb. 66 Bushaltestellen der Linie 21 / Trebelstraße im Fahrenort
- Abb. 67 Strategische Lärmkartierung der FHH 2017, Tagwerte (Auszug), Quelle: Behörde für Umwelt und Energie
- Abb. 68 Strategische Lärmkartierung der FHH 2017, Nachtwerte (Auszug), Quelle: Behörde für Umwelt und Energie
- Abb. 69 Strategische Lärmkartierung der FHH 2017, Legende, Quelle: Behörde für Umwelt und Energie
- Abb. 70 Modellierte NO₂-Konzentration, FHH 2017, Quelle: Behörde für Umwelt und Energie
- Abb. 71 Ausschnitt aus Sozialmonitoring Integrierte Stadtteilentwicklung, Gesamtindex 2019, Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 72 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 73 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 74 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 75 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 76 Quelle: Statistikamt Nord, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 77 Lage Teilraum 1 innerhalb des Untersuchungsgebietes, Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 78 Lage Teilraum 2 innerhalb des Untersuchungsgebietes, Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 79 Lage Teilraum 3 innerhalb Untersuchungsgebietes, Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 80 Lage Teilraum 4 innerhalb des Untersuchungsgebietes, Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 81 Lage Teilraum 5 innerhalb des Untersuchungsgebietes, Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 82 Lage Teilraum 6 innerhalb des Untersuchungsgebietes, Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor

- Abb. 83 Rahmenplan / Maßnahmenplan, Kartengrundlage:
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 84 Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes, Kartengrundlage:
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 85 Rahmenplan / Maßnahmenplan Kartengrundlage:
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, eigene Darstellung plankontor
- Abb. 86.1 – 86.2 Vorläufiger Zeit-Maßnahmen-Kosten-Plan

Alle Pläne, Tabellen und Abbildungen: plankontor Stadt & Gesellschaft GmbH, wenn nicht anders angegeben.

Lage Lurups und des Untersuchungsgebietes im Bezirk Altona



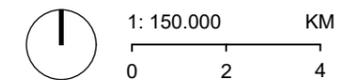
Legende

-  **Lurup** Stadtteil
-  Lage Untersuchungsgebietes Luruper Hauptstraße (West)
-  Freie und Hansestadt Hamburg
-  Bezirk Altona
-  Weitere Bezirke

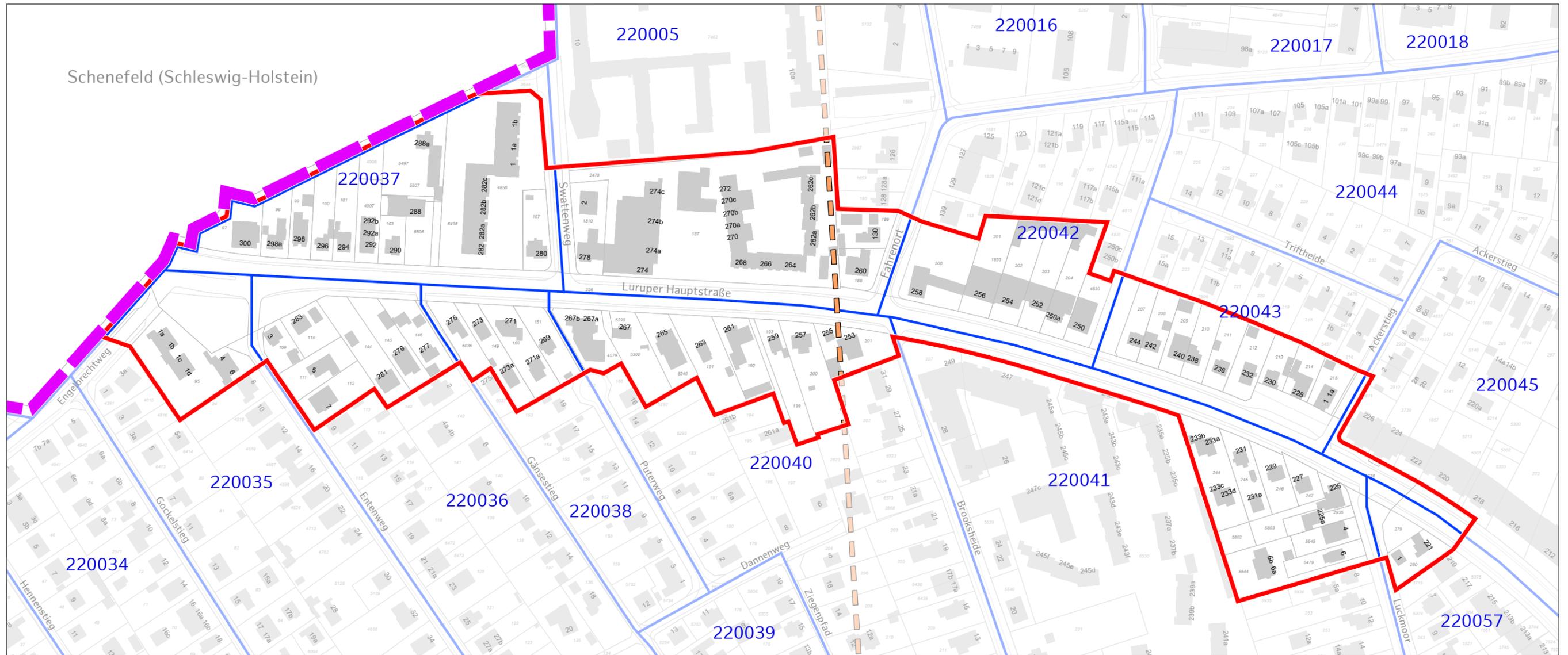
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 02.05.2020



Übersicht Flurstücke, Hausnummern und Baublockgrenzen



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

- Umgrenzung VU
- Landesgrenze
- Umgrenzung Flurstück
- Flurstücksnummer
- Baublockgrenze
- 220034 Baublocknummer
- 10 Hausnummer
- Hochspannungsleitung

Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 21.10.2020



Anbindung an übergeord. Verkehrsachsen und Zentren

Legende Verkehr

- Veloroute
- Hauptverkehrsstraße
- Bundesstraße 431 (Magistrale 1)
- Bundesautobahn BAB 7
- S-Bahnstrecke
- geplante S-Bahnstrecke
- S-Bahnhaltepunkt
- geplanter S-Bahnhaltepunkt
- geplanter U-Bahnhaltepunkt
- geplante U-Bahnstrecke

Zentrensystem nach Hamburger Zentrenkonzept der BSW

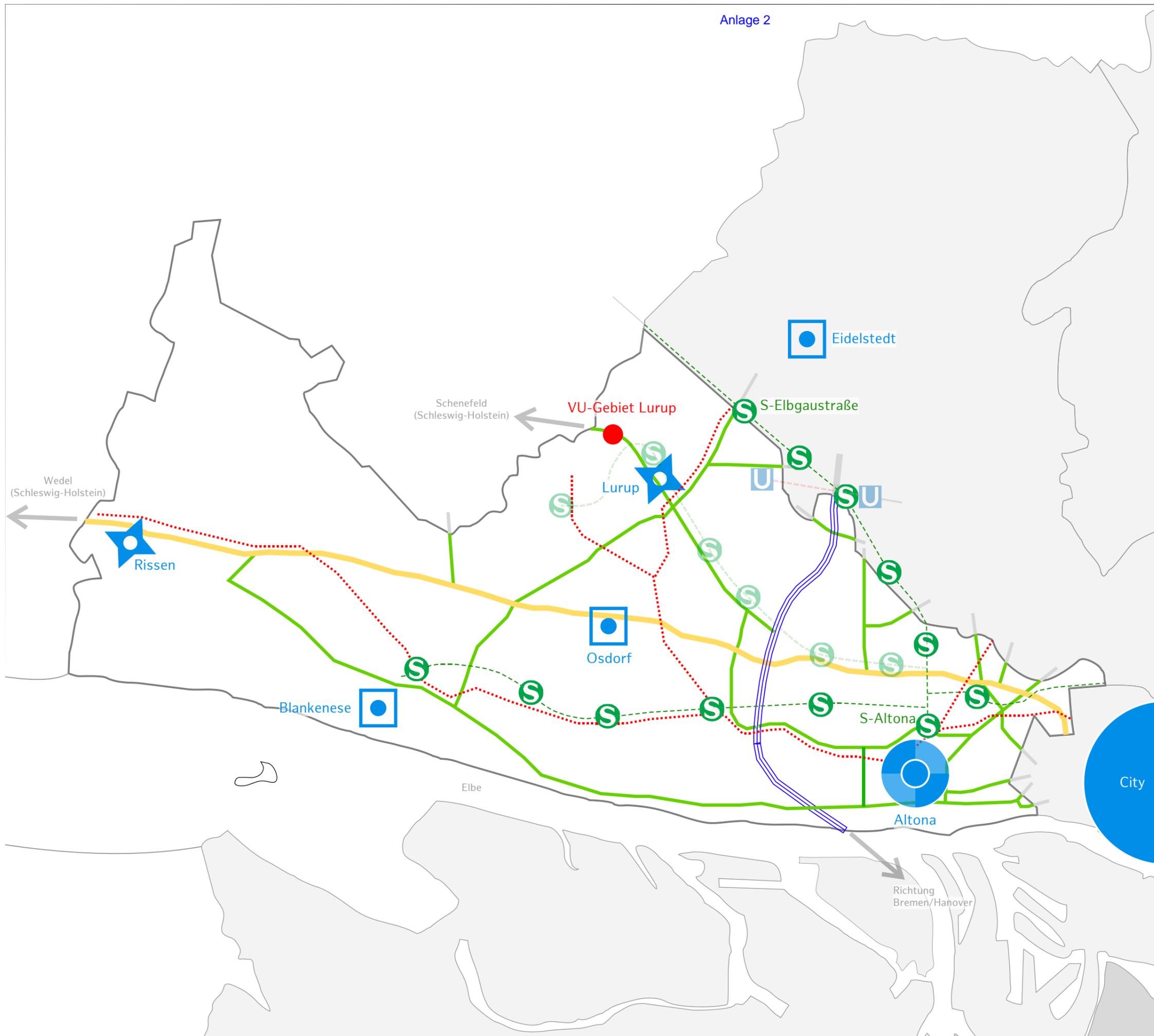
- Ortszentrum
- Stadtteilzentrum
- Hauptzentrum
- City/Innenstadt

Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 02.05.2020

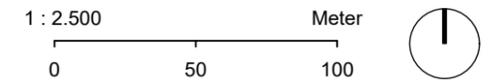
1: 50.000 KM
0 0,5 1



Schwarzplan des Untersuchungsgebietes



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

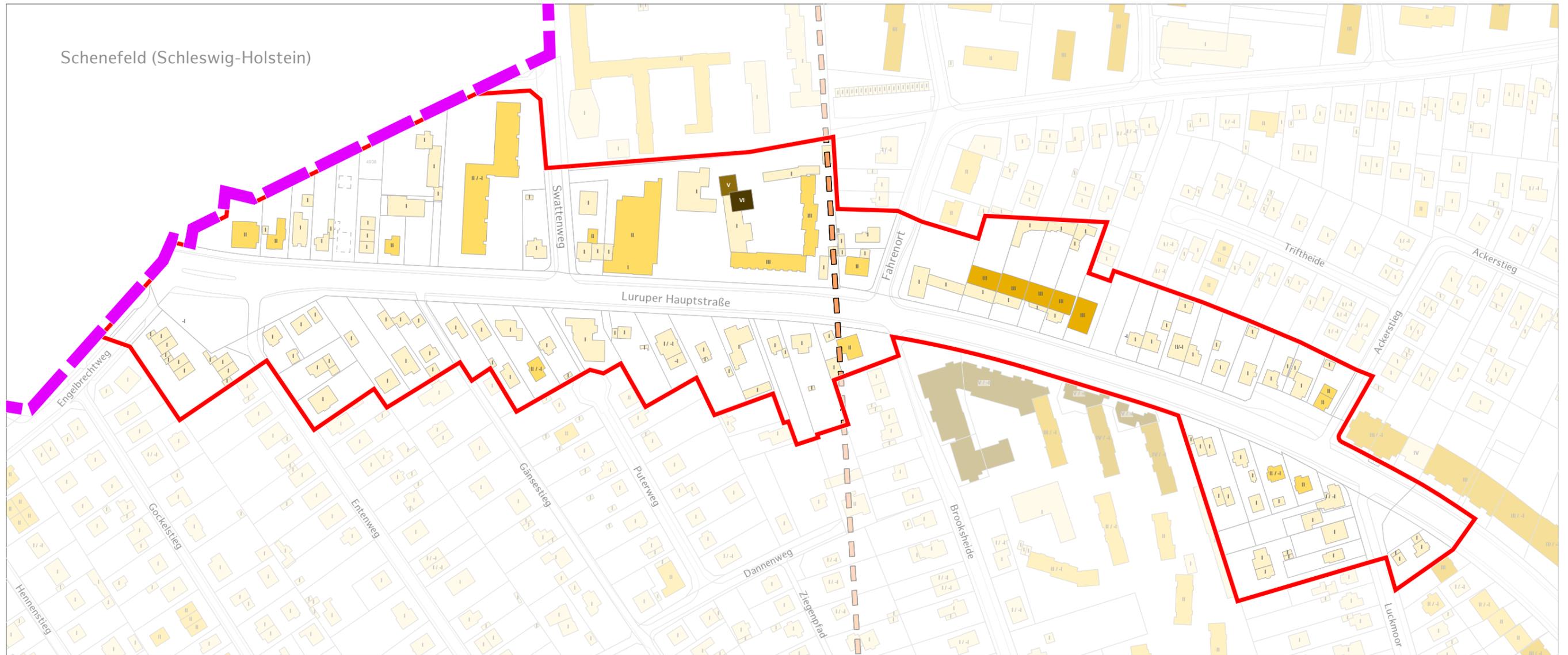
-  Landesgrenze
-  Umgrenzung VU-Gebiet
-  Hochspannungsleitung

Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch
für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 21.10.2020

Geschossigkeit



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

Anzahl Geschosse



Sonstiges

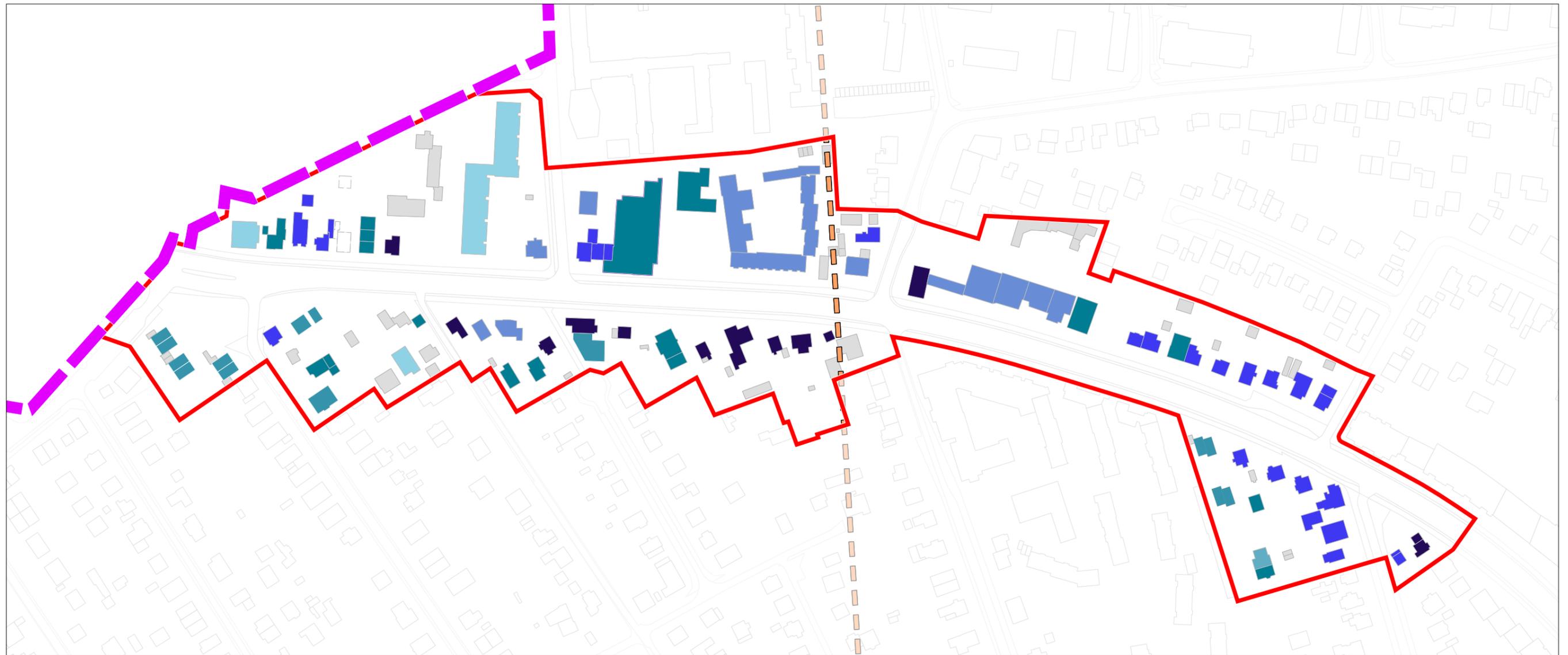


Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

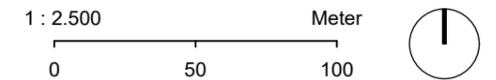
plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 21.10.2020

Baualterstufen Gebäude



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



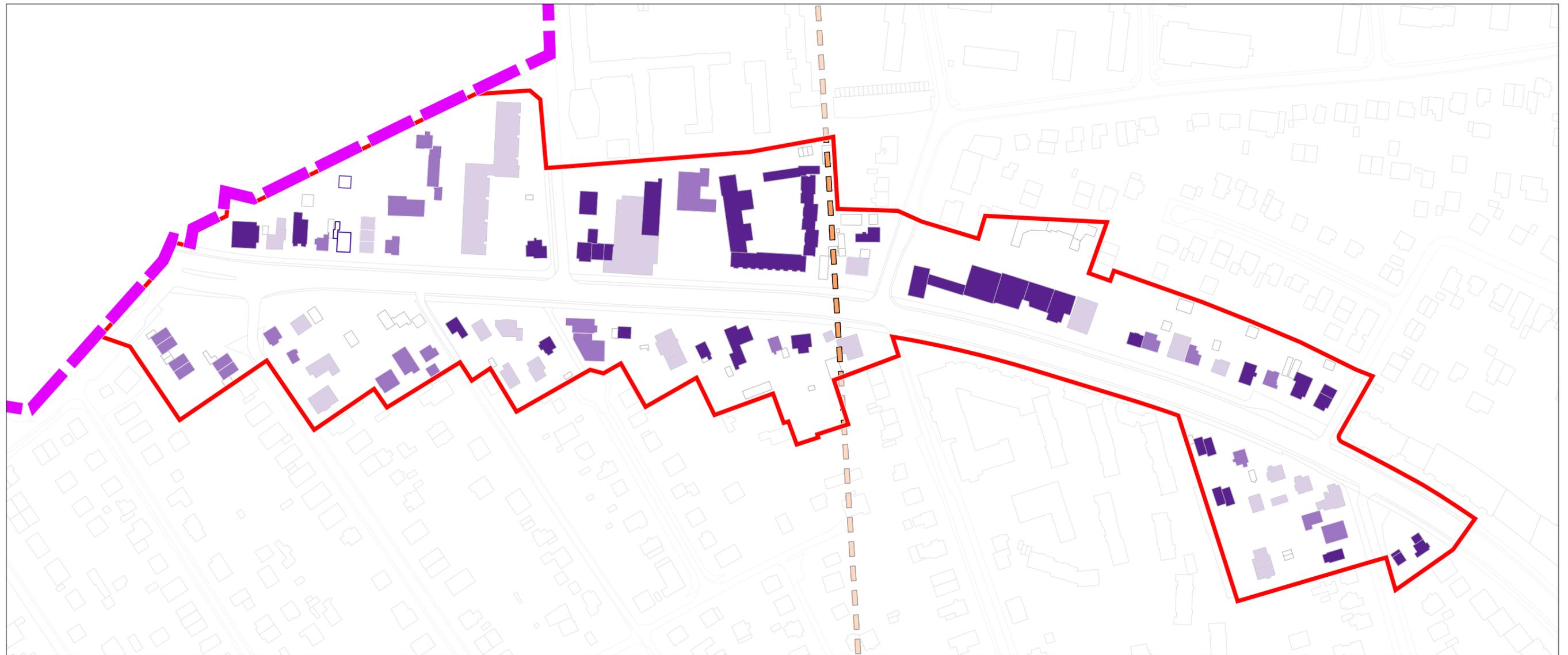
Legende		Baualter					
	Umgrenzung VU		1920 - 1949		1970 - 1979		Keine Angabe
	Landesgrenze		1950 - 1959		1980 - 1999		
	Hochspannungsleitung		1960 - 1969		2000 - 2017		

Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

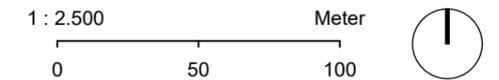
plankontor Stadt & Gesellschaft
 Am Born 6b
 22765 Hamburg
 im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 21.10.2020

Gebäudezustand



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

-  Umgrenzung VU
-  Landesgrenze
-  Hochspannungsleitung

Gebäudezustand

-  Neu oder umfassend saniert / modernisiert
-  Einige Modernisierungsmaßnahmen erkennbar
-  Keine Modernisierungsmaßnahmen erkennbar
-  Baustelle
-  Keine Angabe

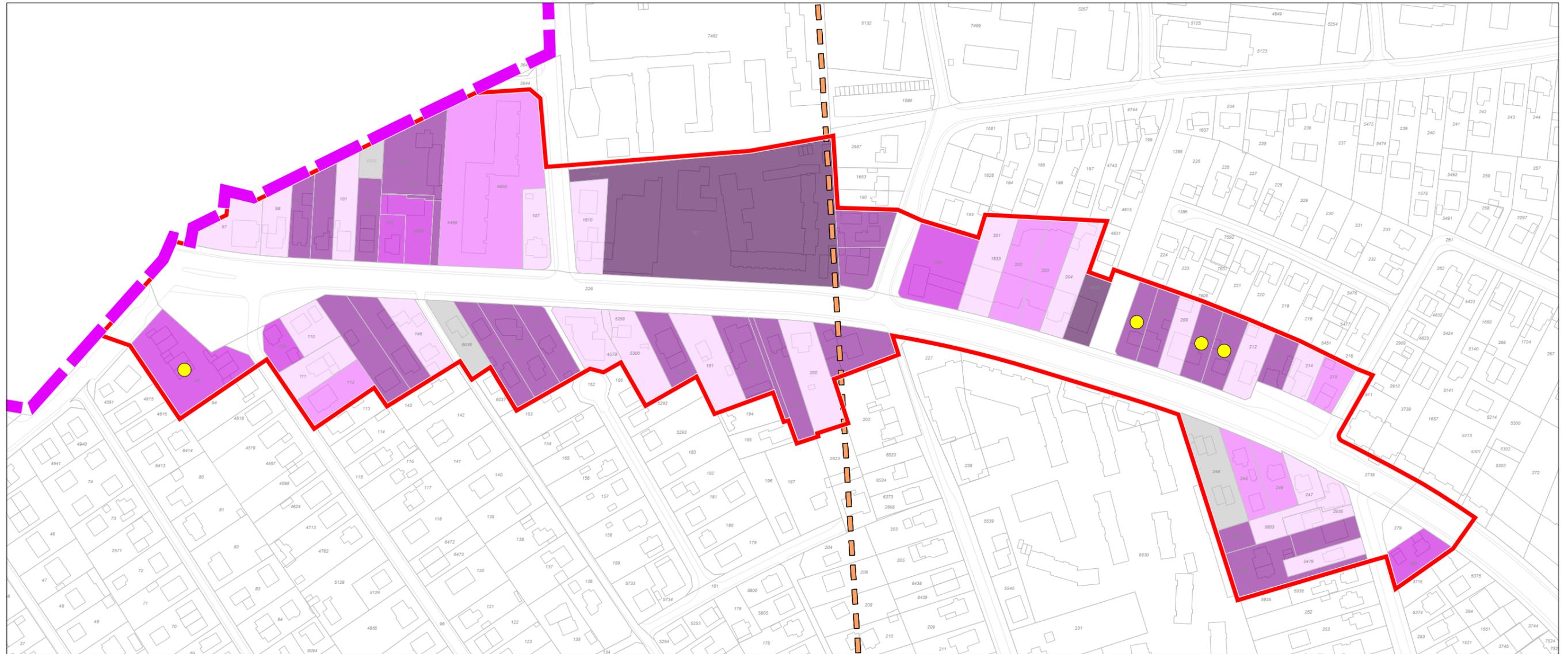
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch
für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

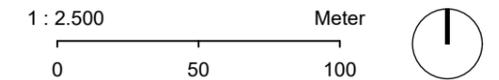
Datum: 21.10.2020



Eigentümerstruktur



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

-  Umgrenzung VU
-  Landesgrenze
-  Hochspannungsleitung

Eigentümerstruktur

- | | | |
|---|--|--|
|  Einzeleigentum, Privatperson |  Privater Streubesitz, 2-3 Eigentümer |  Keine Angabe |
|  Einzeleigentum, jur. Person (Gesellschaft, Verein etc.) |  Privater Streubesitz, > 4 Eigentümer | |
|  Erbengemeinschaft |  Erbpacht | |

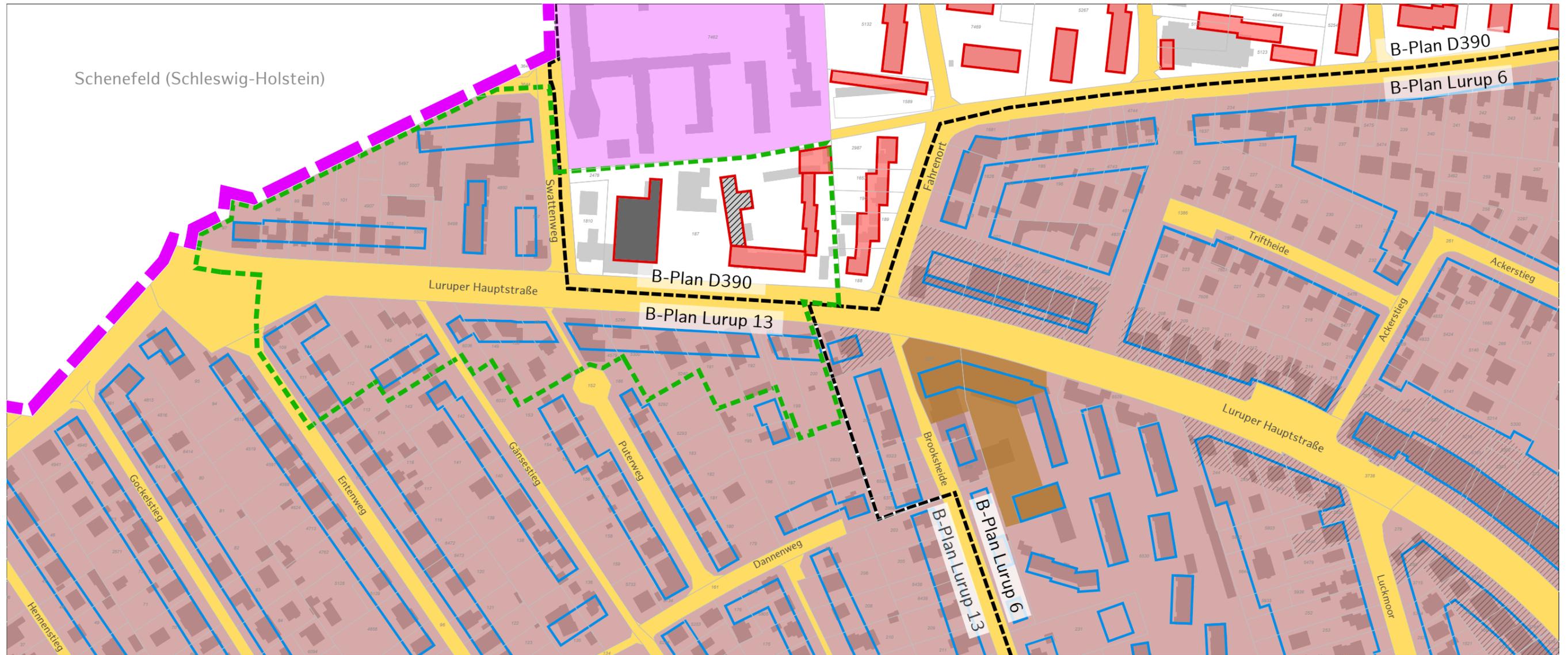
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

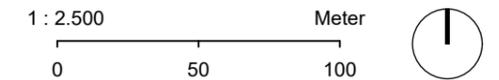
Datum: 21.10.2020



Rechtsverbindliche B-Pläne



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

- | | | | | | |
|---|--|--|-------------------------------|---|--|
|  | Umgrenzung VU |  | Flächenausweisung nach BauNVO |  | Flächenausweisung nach Durchführungsplan D 390 |
|  | Landesgrenze |  | WR (Reines Wohngebiet) |  | W (Wohnbebauung) |
|  | Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des B-Plans |  | WA (Allg. Wohngebiet) |  | Flächen für den Gemeinbedarf |
|  | Baugrenze |  | MK (Kerngebiet) |  | G (Geschäftsbebauung) |
|  | Baulinie | | | | L (Ladenbebauung) |
|  | Lurup 68 (Aufstellungsbeschluss 2019) | | | | |
|  | Umgrenzung Flurstück | | | | |
| | Flurstücksnummer | | | | |

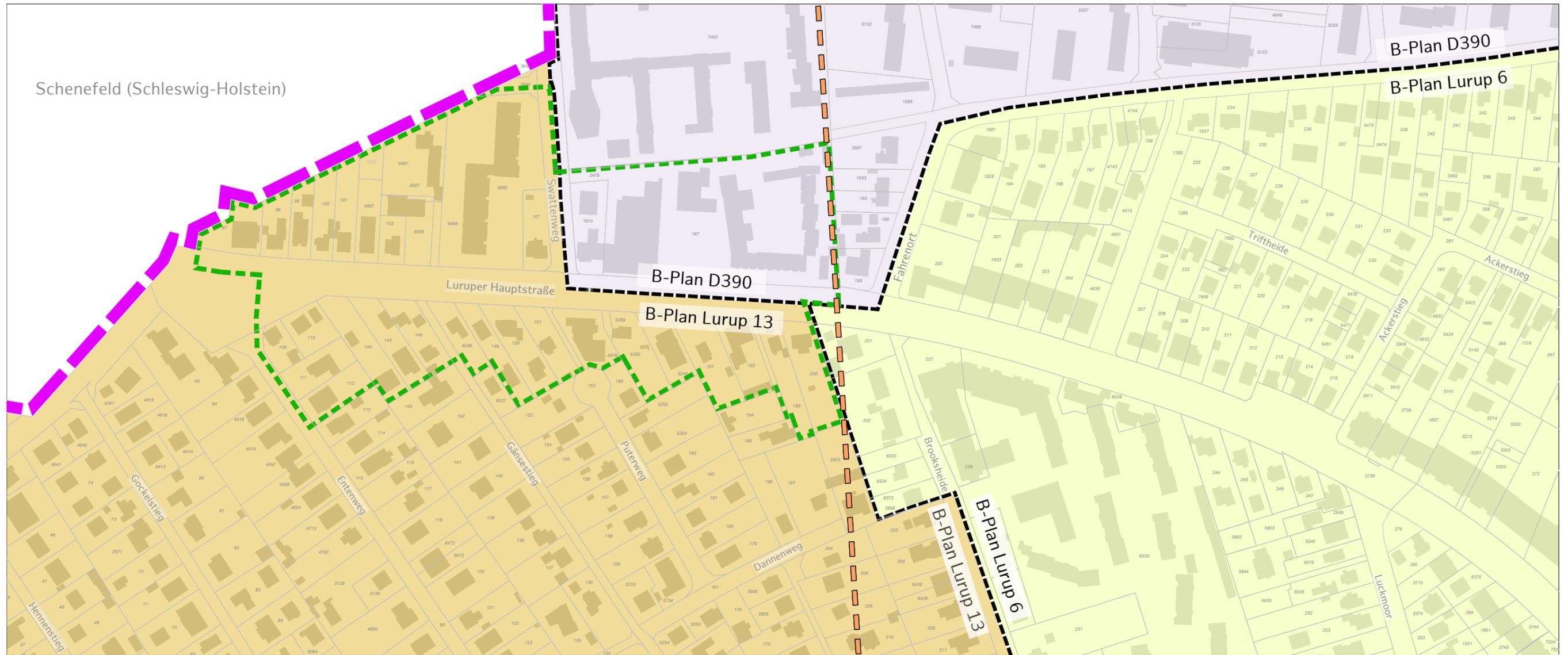
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 26.10.2020



Rechtsverbindliche B-Pläne im Überblick



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

-  Umgrenzung VU
-  Landesgrenze
-  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs der jeweiligen B-Pläne
-  Lurup 68 (Aufstellungsbeschluss 2019)
-  Hochspannungsleitung
-  B-Plan D 390 (in Kraft getreten 1959)
-  B-Plan Lurup 6 (Festgestellt 1989)
-  B-Plan Lurup 13 (Festgestellt 1964)
-  Umgrenzung Flurstück
Flurstücksnummer

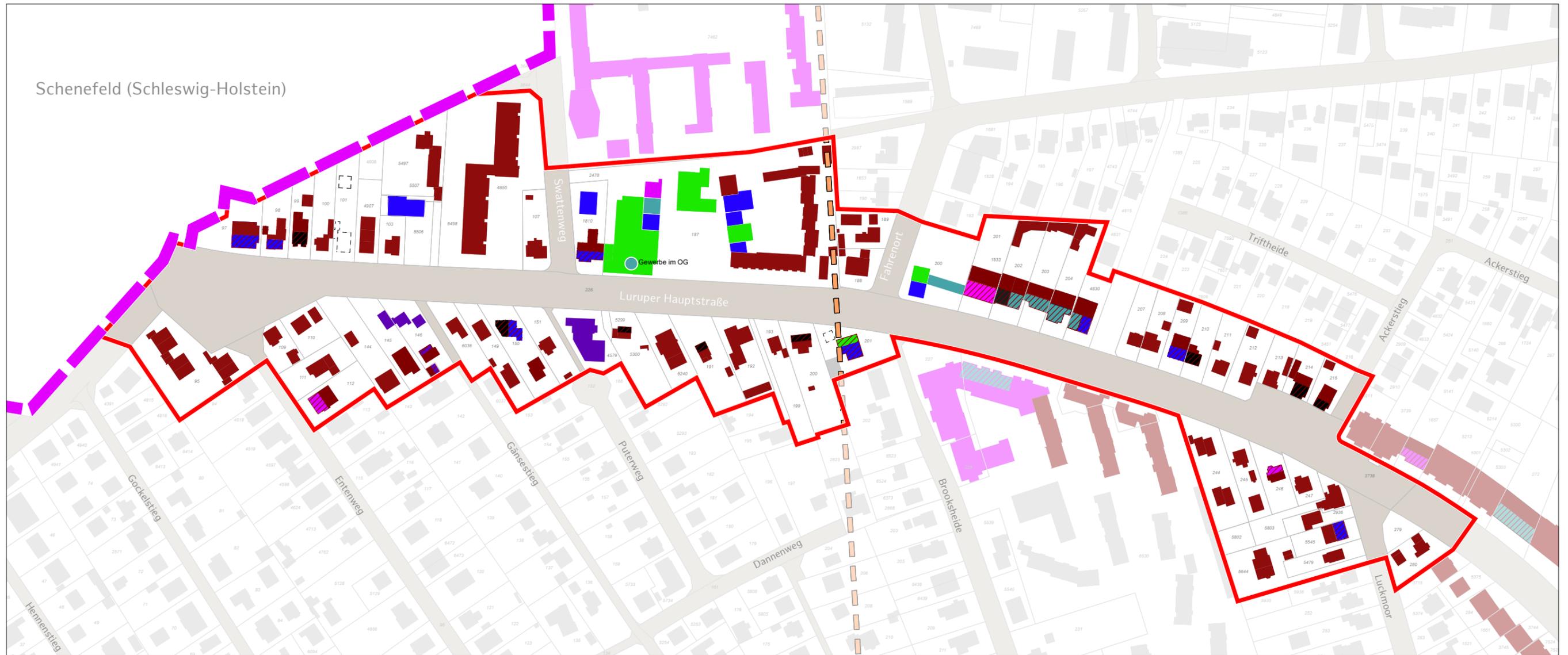
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

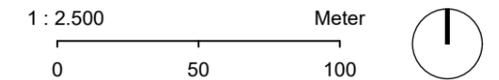
Datum: 26.10.2020



Gebäude- und Erdgeschossnutzungen



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

- | | | | | | |
|---|-------------------------------------|---|--------------------------------------|---|--|
|  | Umgebung VU |  | Gastronomie |  | Baustelle, Renovierung |
|  | Landesgrenze |  | Soziale und kulturelle Infrastruktur |  | ← Umgrenzung Flurstück
← Flurstücksnummer |
|  | Wohnnutzung |  | Handwerk |  | Hochspannungseitung |
|  | Wohnen kombiniert mit Gewerbe im EG |  | Dienstleistung | | |
|  | Einzelhandel |  | Leerstand | | |

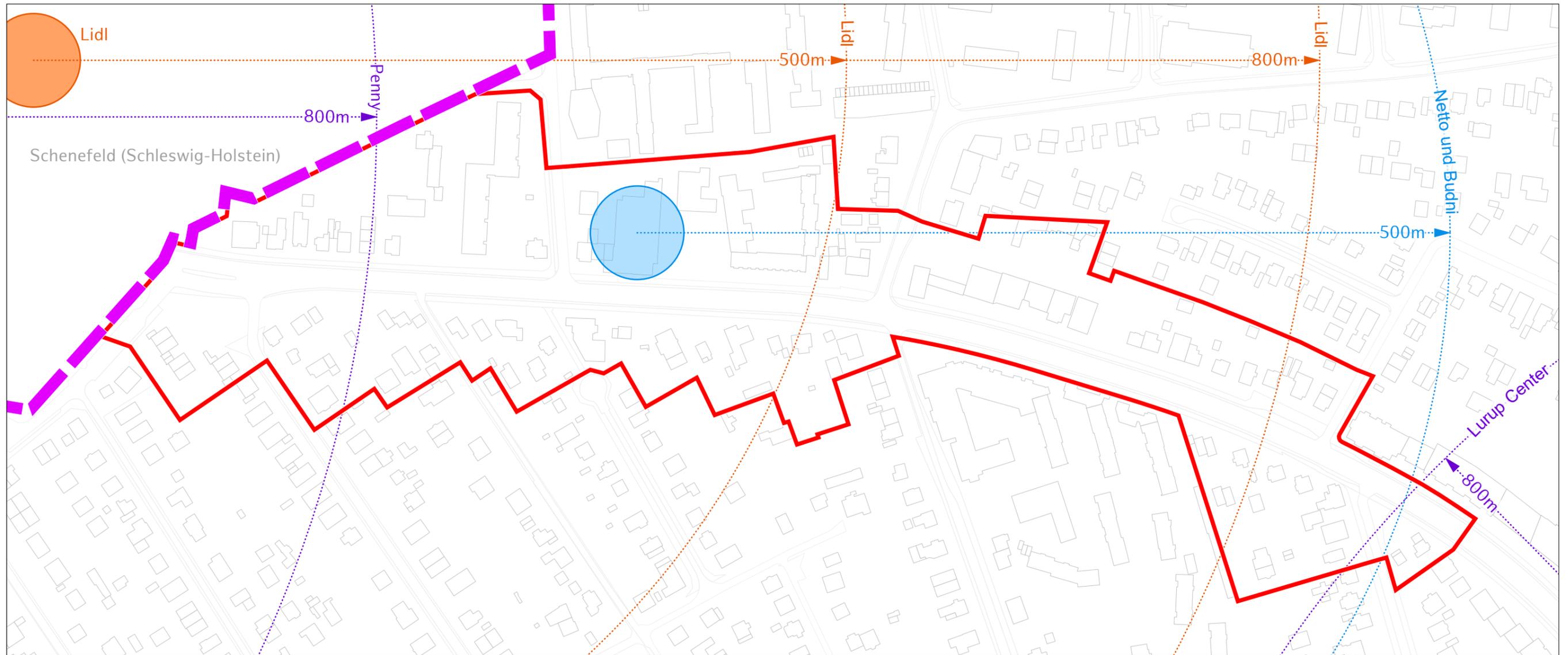
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

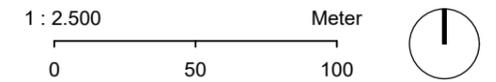
Datum: 21.10.2020



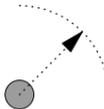
Entfernung Nahversorgungszentren



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

-  Umgebung VU
-  Landesgrenze
-  Einzugsradius Nahversorger

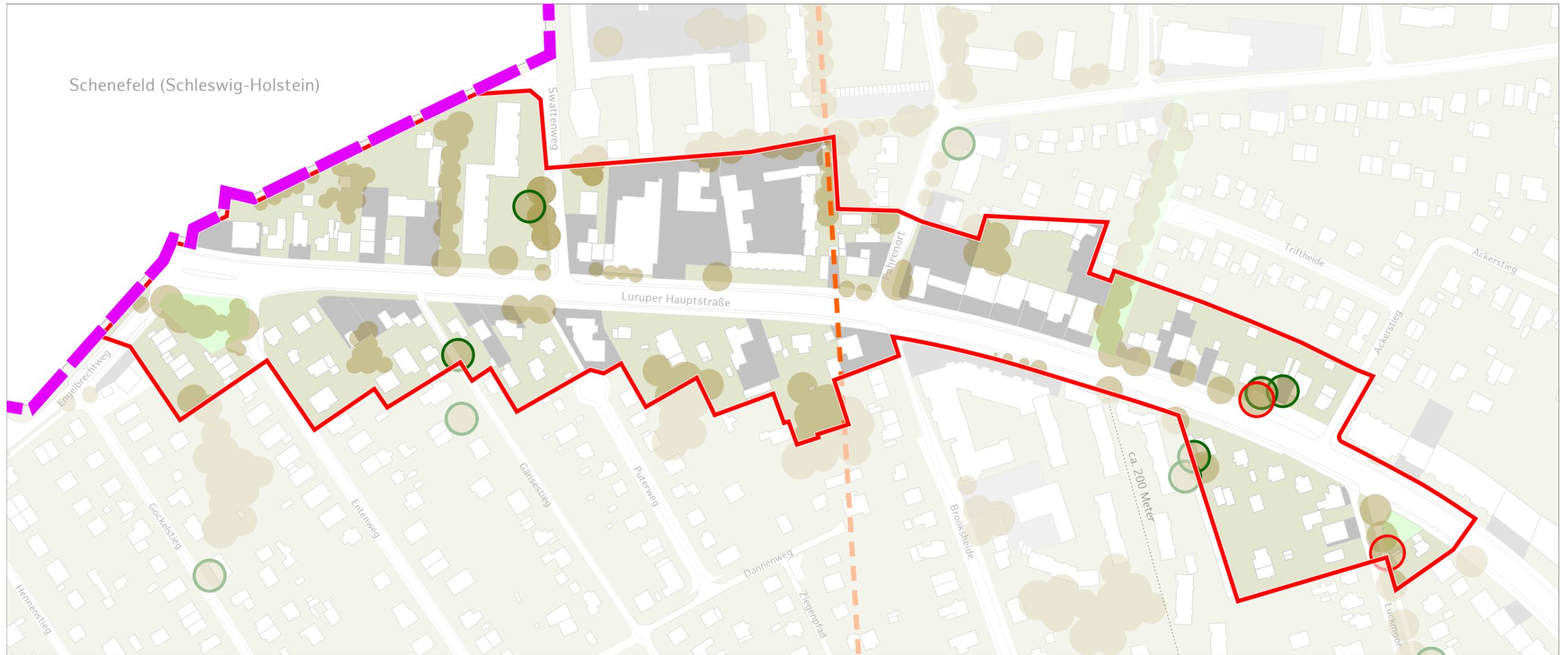
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 02.05.2020



Bestandsplan Freiraum



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Legende

- Straßenbaum
- Straßenbaum > 100 Jahre
- Biotopbaum
- Baumgruppen
- Hochspannungsleitung
- Landesgrenze
- Umgrenzung VU-Gebiet
- Private, versiegelte Freiflächen
- Private Freiflächen
- Öffentliche Freiflächen



Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

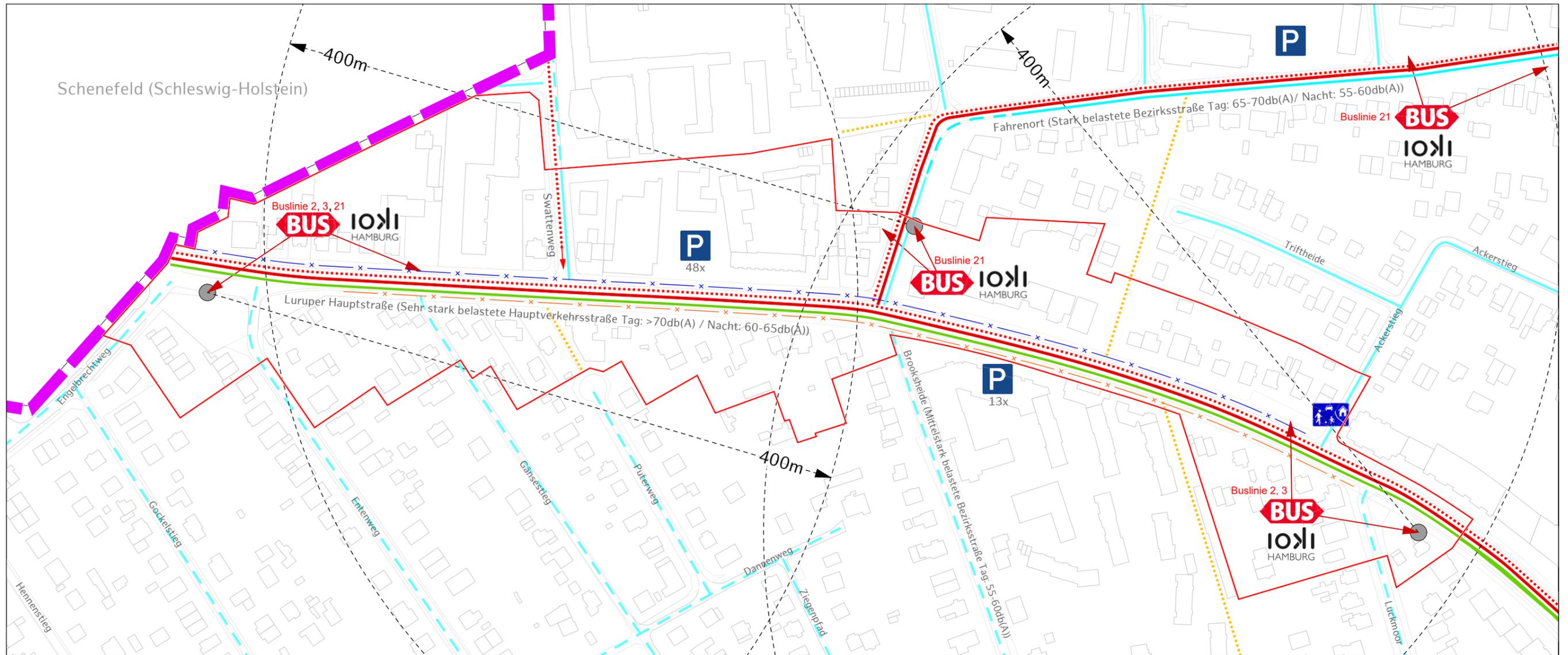
plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 02.05.2020

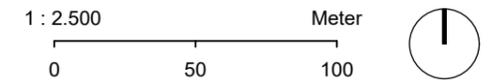
Flaßbarg
Öffentliche Grünfläche
(Außerhalb des Betrachtungsbereichs)



Bestandsplan Verkehr



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
 Quelle Lärmmessungen: Strategische Lärmkartierung, Aktualisierung 2017, Behörde für Umwelt und Energie



Legende

- Radweg in beide Fahrtrichtungen
- Radweg in eine Fahrtrichtung
- Haltestelle für Bus und ioki-Shuttle
- Busroute
- Fußgängerweg
- Hauptverkehrsstraße (Träger: BWVI)
- Bezirksstraße (Träger: Bezirk Altona)
- Bezirksstraße 30km/h (Träger: Bezirk Altona)
- Parken auf dem Fahrstreifen verboten zwischen 15-18 Uhr
- Parken auf dem Fahrstreifen verboten zwischen 6-9 Uhr
- Umgrenzung VU
- Landesgrenze
- Einzugsradius Bushaltestelle
- Spielstraße
- Kundenparkplatz

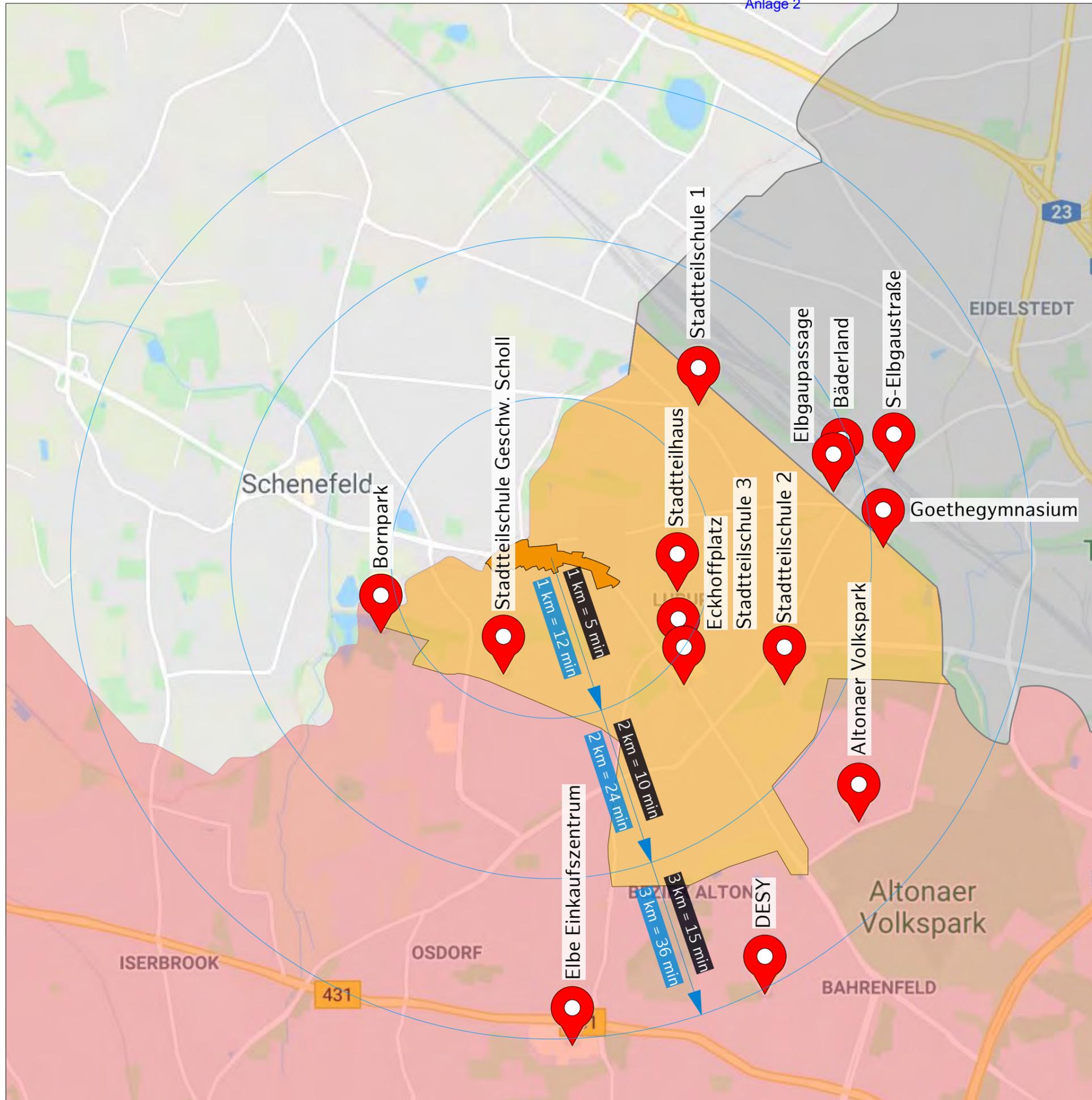
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
 Am Born 6b
 22765 Hamburg
 im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 02.05.2020



Dauer Distanzen mit Fahrrad und zu Fuß



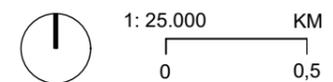
Legende

- Freie und Hansestadt Hamburg
- Bezirk Altona
- Stadtteil Lurup
- 1 km = 5 min
- 1 km = 12 min
- Fahrtzeit Fahrrad
- Laufzeit zu Fuß

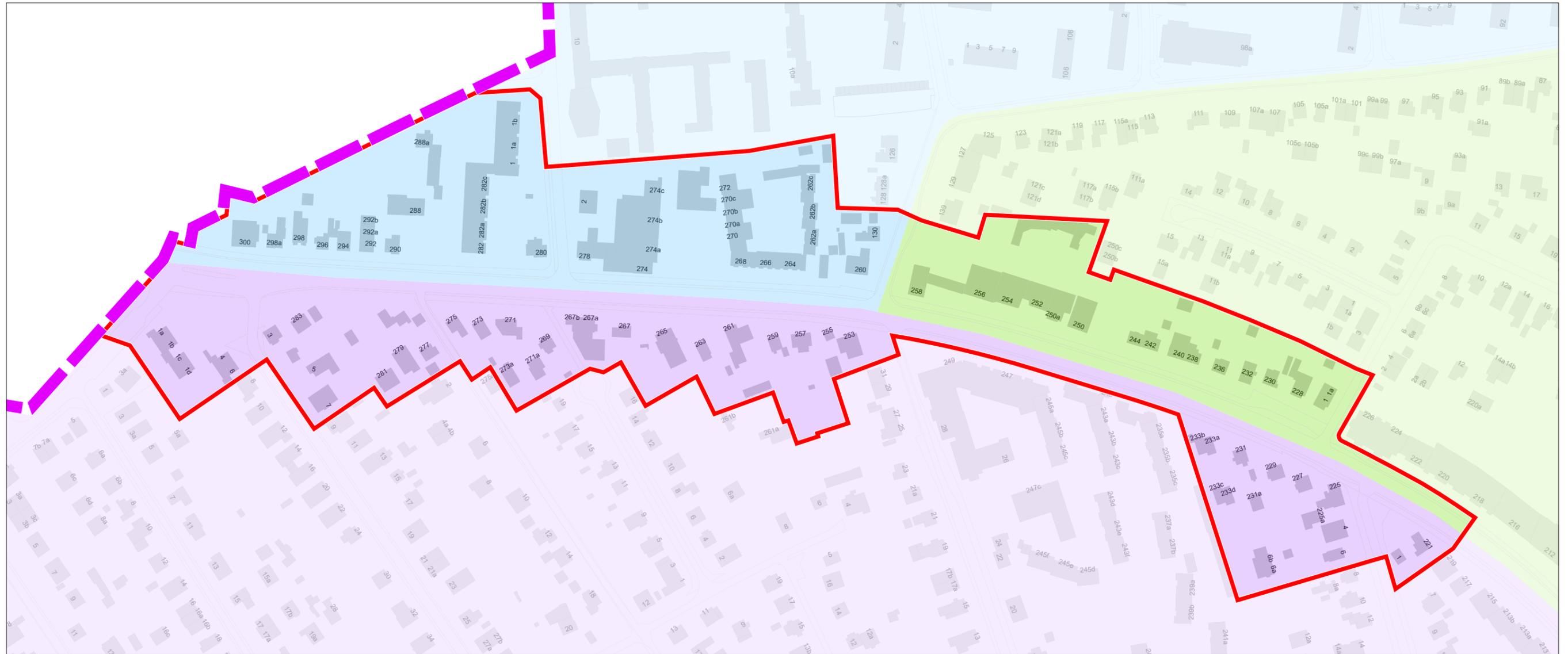
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

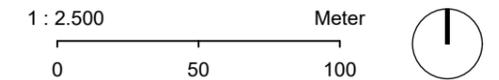
Datum: 02.05.2020



Statistische Gebiete



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende		Statistische Gebiete	
	Umgrenzung VU		28003
	Landesgrenze		28007
			28009

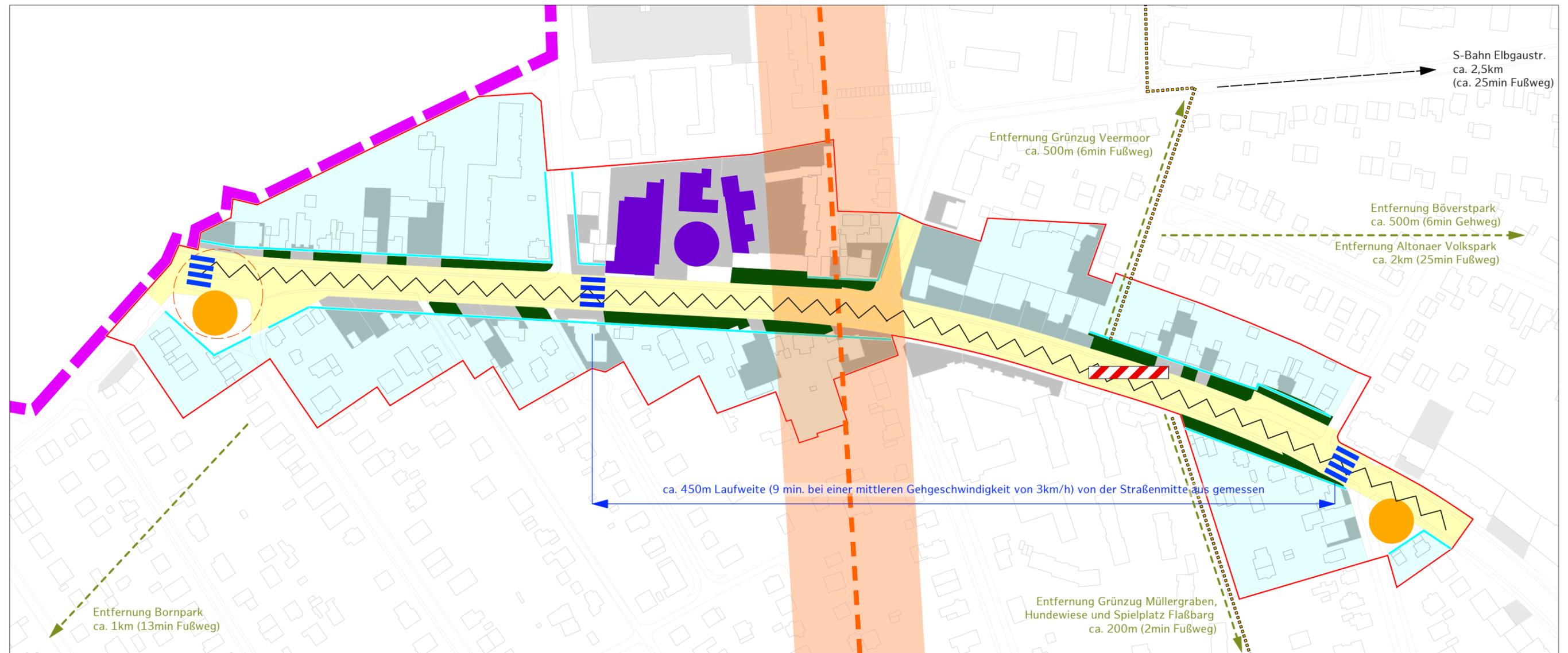
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

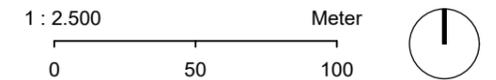
Datum: 02.05.2020



Städtebaulicher Mängel- und Konfliktplan



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Umgrenzung VU | | Zentrale Nahversorgungslage mit Gestaltungsbedarf |
| | Landesgrenze | | Zentrale Fläche mit Gestaltungsbedarf |
| | Fehlende Raumkanten, schwer lesbarer Stadtraum | | Geringe Auslastung der Grundstücke nach zulässiger Höchstgrenze der BauNVO in der Kategorie WA und WR |
| | Straßenraum mit Gestaltungs- und Begrünungsbedarf | | Hochspannungsleitung mit seitlichem Sicherheitsabstand von 40m für Neubauten |
| | Öffentlicher Platz mit Gestaltungsbedarf | | Große Entfernung der Querungshilfen für Fußgänger |
| | Fehlende Adressbildung (Stadteingang) | | Entfernung zur nächsten, öffentlichen Grünfläche |
| | Versiegelte Freiflächen | | Verkehrsraum mit Barrierewirkung |
| | Überwiegend abgeschirmte oder gering bepflanzte, grüne Vorgartenzonen | | Entfernung zur S-Bahnhaltestelle |
| | | | Unterbrochenes Verbindungswegenetz des Freiraumverbundes |

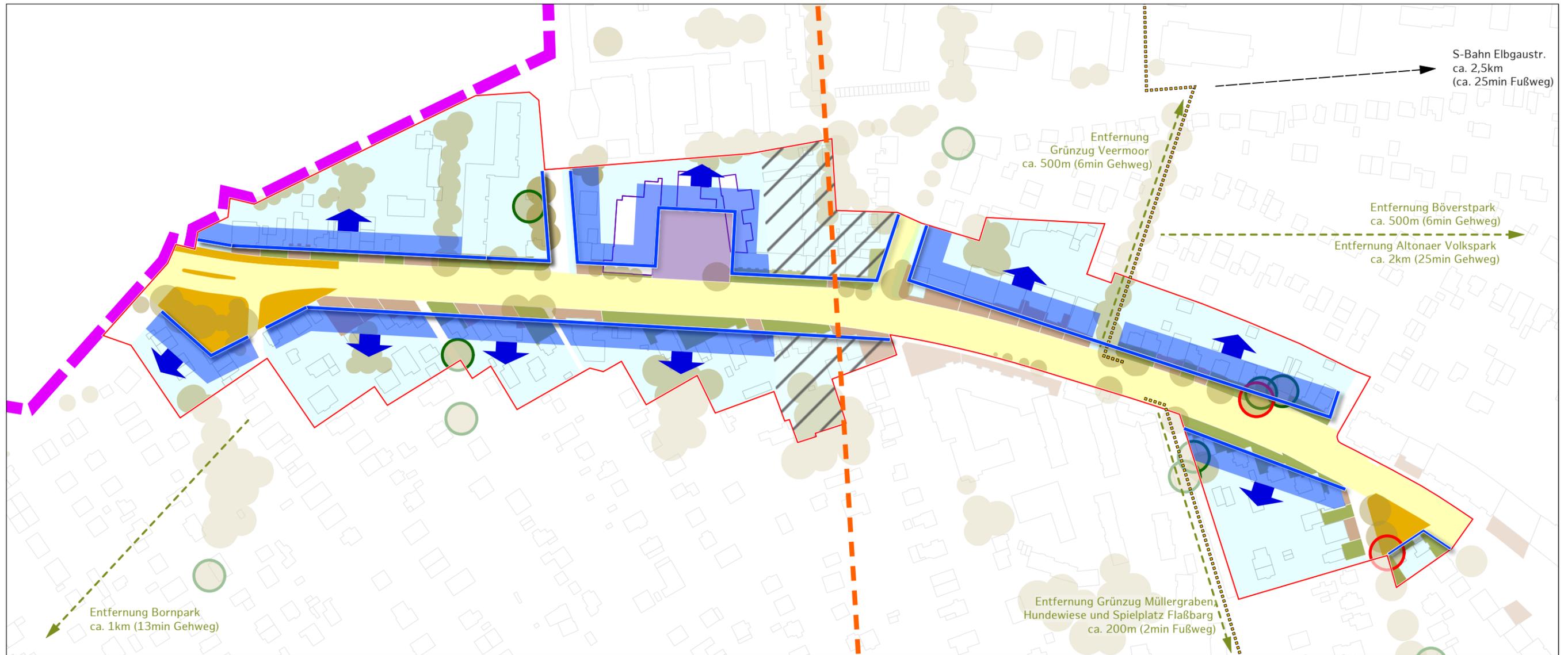
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

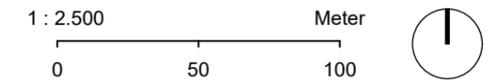
Datum: 02.05.2020



Potenzialplan



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

- Umgrenzung VU
- Landesgrenze
- Raumkanten für Lärmschutz, vielfältige EG Nutzung, bessere Lesbarkeit und Orientierung im Stadtraum
- Fortsetzung bestehende Blockrandbebauung
- Höhere Auslastung der Flurstücke und Geschossigkeit im Rahmen der BauNVO möglich
- Zentrale Nahversorgungsanlage
- Potenzialfläche für Quartierstreffpunkt
- Straßenbaum
- Straßenbaum > 100 Jahre
- Biotopbaum
- Baumgruppen
- Öffentlicher Straßenraum mit Potenzial für Gestaltung, Begrünung und Neuordnung des Verkehrs
- Öffentlicher Platz mit Nutzungs- und Gestaltungspotenzial
- Vorgartenzonen mit Gestaltungspotenzial für EG Nutzungen
- Offene, versiegelte Vorzonen mit Gestaltungspotenzial für EG Nutzungen
- Verbindungswegenetz des übergeordneten Freiraumverbundes
- Hochspannungsleitung
- Potenzial für Gewerbeansiedlung neben Hochspannungsleitung

Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 02.05.2020



Vorschlag Grenzen Sanierungsgebiet

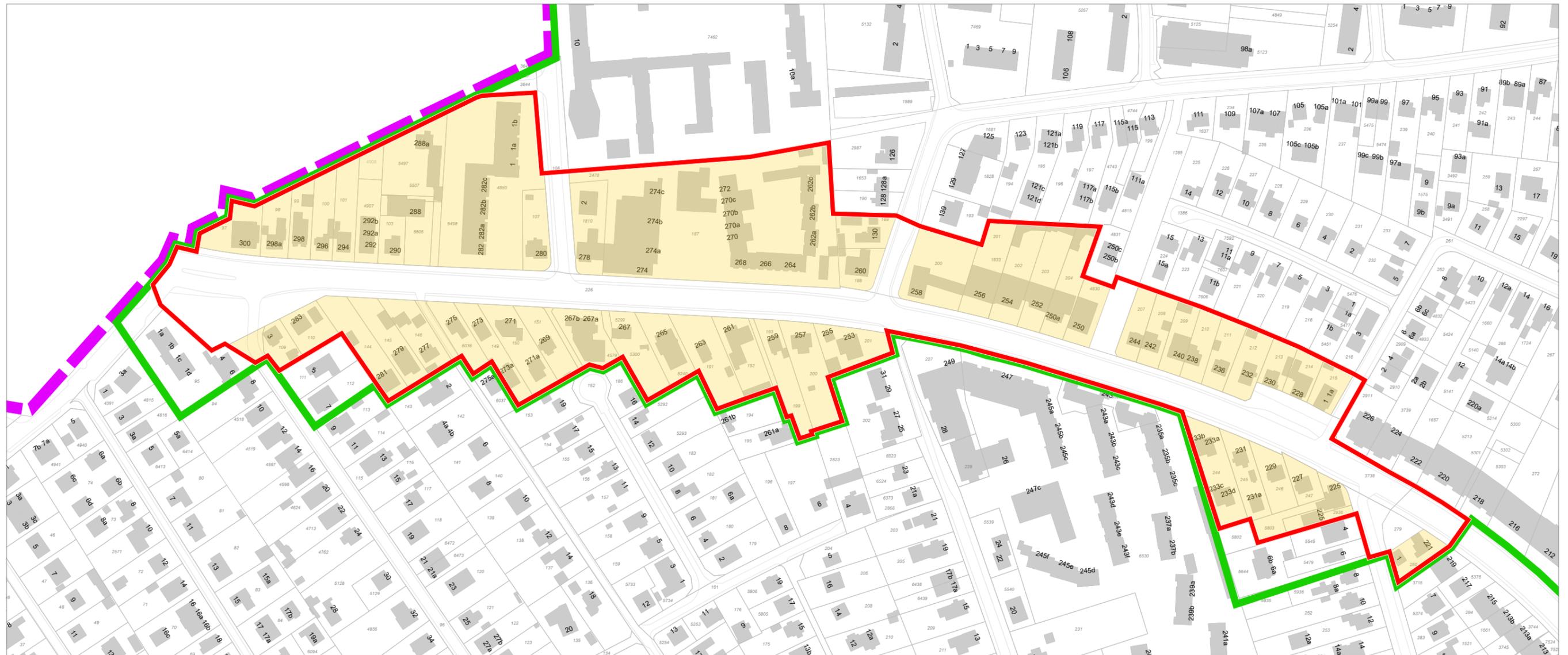
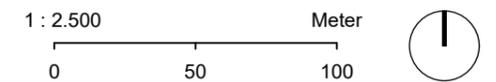


Abb.: Abgrenzung Sanierungsgebiet Luruper Hauptstraße (West), Stand 16.02.21
hier: Inklusive VU-Gebiet



Legende

- Landesgrenze
- Umgrenzung Vorschlag Sanierungsgebiet
- Grenze RISE-Gebiet

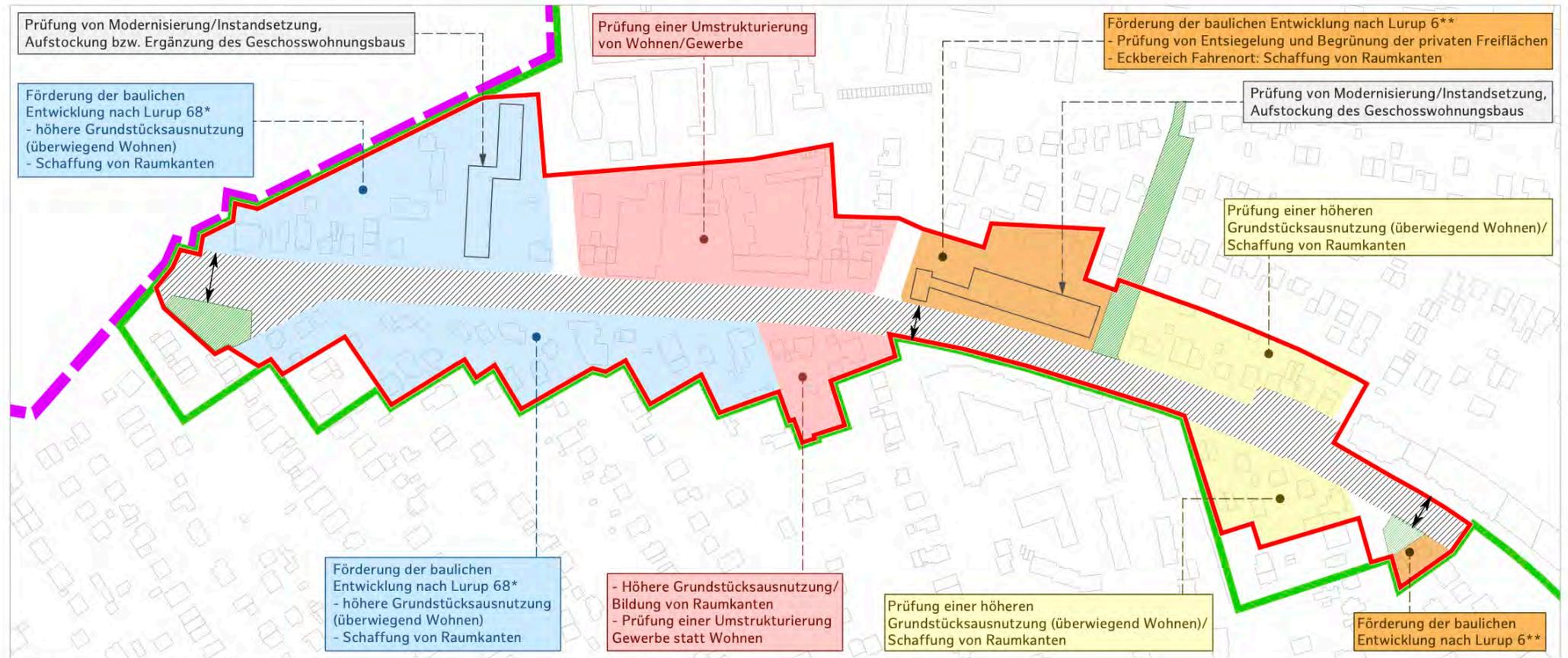
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch
für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

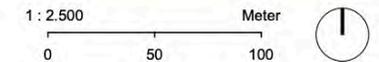
Datum: 22.02.2021



Rahmenplan / Maßnahmenplan



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Abb.: Rahmenplan / Maßnahmenkonzept



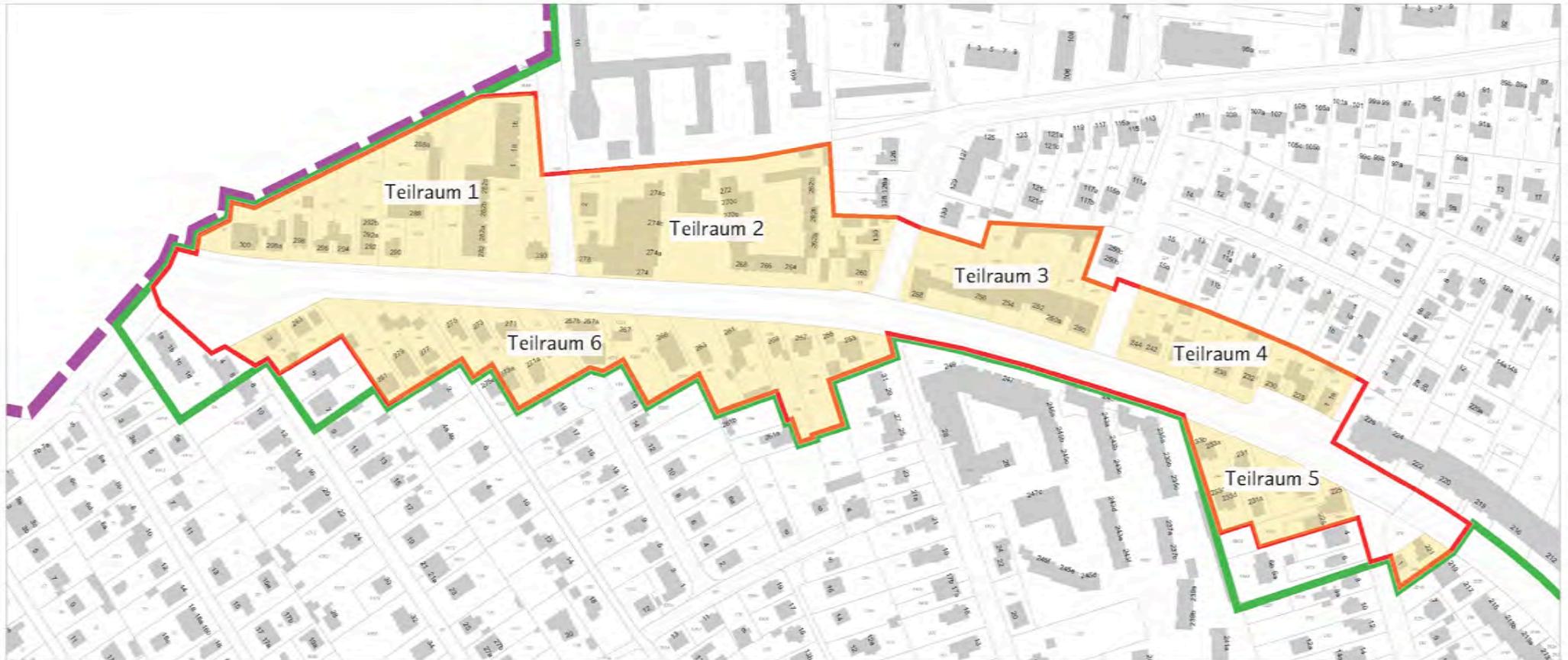
Legende

- - - Landesgrenze
- Umgrenzung Vorschlag Sanierungsgebiet
- Umgrenzung RISE-Gebiet
- Aufwertung des öffentlichen Straßenraums
- Aufwertung von öffentlichen Grünflächen
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
- * Bebauungsplan in Aufstellung
- ** Festgestellter Bebauungsplan

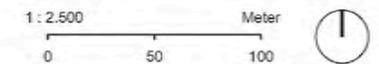
Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 29.01.2021



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung



Legende

- Landesgrenze
- Umgrenzung Vorschlag Sanierungsgebiet
- Grenze RISE-Gebiet

Vorbereitende Untersuchung nach § 141 Baugesetzbuch
für ein mögliches Sanierungsgebiet Luruper Hauptstr. (West)

plankontor Stadt & Gesellschaft
Am Born 6b
22765 Hamburg
im Auftrag des Bezirksamtes Hamburg-Altona

Datum: 18.02.2021

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

Stellungnahme von	Eingangsdatum	Inhalte der Stellungnahme	Abwägungsanmerkungen
Senatskanzlei Planungsstab PL 2 PL 4		Keine Stellungnahme eingegangen Keine Stellungnahme eingegangen	
FB (Finanzbehörde) + LIG (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>BAGSFI (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>BWI (Behörde für Wirtschaft und Innovation) Amt W</p>	26.04.2021	<p>W meldet Fehlanzeige</p>	
<p>BVM (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>Herleitung des anforderungsgerechten Flächenbedarfs der Verkehrsfläche 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"> • konfliktrüchtige, schmale Geh- und Radwege • kein Raum für Bäume • ruhender Verkehr (auch barrierefreie Parkstände, Fahrradparken) und Lieferverkehr unbefriedigend gelöst; <p>somit auch unattraktiv für SharedMobility-Angebote (z.B. dezentrale SWITCHH-Punkte)</p> <ul style="list-style-type: none"> • keine Aufstellfläche für Fußverkehr an Fußverkehrs-LSA • untermäßige Fahrstreifen für Bus- und Schwerverkehr • laut HVV keine Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens möglich 	<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
9,75 m	13,50 m	9,75 m	= 33,0 m

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>
--	--	------------------------------

Anlage 3

		<p>Weitere Themen über die Planung der Luruper Hauptstraße hinaus 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>BKM Behörde für Kultur und Medien) K</p>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<p>BSB (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>BUKEA (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft)</p> <p>NGE und E</p>		<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p> <p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	
<p>BSW (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"> • 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). 	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 gesamte-Untersuchungsgebiet als „Wohnbauflächen“ und als Sonstige Hauptverkehrsstraße“ dargestelltzuerweitern.</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 0146 0943 19649)</u></p> <p><i>Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es im B-PlanBebauungsplan 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>Im westlichen und nordöstlichen Bereich des Teilraums 1 sind WR-IReine Wohngebiete in eingeschossiger Bauweise (WR II) mitund strassenparallelen Baufenstern, vor allem durch flurstücksübergreifende Baugrenzen, festgesetzt. Der Abstand der Baugrenzen zurin einem Abstand zur Luruper Hauptstraße von 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Die maximal zulässige Bautiefe der Baugrenzen liegt insgesamt zwischen 12,00 und 15,00 Metern.</i></p> <p><i>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 WR-I festgesetzt. Die Traufseite des Baufensters verläuft in 5,00 m Entfernung parallel zur Straße Swatten Weg.</i></p> <p><i>Im Teilraum 6 ist ein eingeschossiges Reines Wohngebiet WR-I festgesetzt, überwiegend mit überwiegend</i></p> <p><i>einem Baubereich innerhalb von strassenparallelen Baugrenzen Baufenstern (maximale Bautiefe von 15 Metern) festgesetzt, zumeist über die gesamte</i></p> <p><i>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.</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 WA <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 WA <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 m² 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 WA III <u>geschlossener Bauweise festgesetzt. Die überbaubaren Grundstücksflächen ergeben sich aus mit einer <u>grundstücksübergreifenden, umlaufenden Baugrenzen</u> in 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 WA II <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 eingeschossigen 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 WA I <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 m² 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 es <u>gibt es die Festsetzung WA II in offener Bauweise mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 0,5 festgesetzt. Dabei ist</u></u></p> <p><u>nur <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>
--	---	---

Anlage 3

	<p>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.</p> <p>Für die <u>rückwärtigen</u> Grundstücksflächen in einem Abstand zur Luruper Hauptstraße von mehr als 25,00 Metern gilt die <u>Festsetzung Wf-10 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 m² 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 Wf-10 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><u>Auf dem großen westlich anschließenden Grundstück ist zum einen ein hufeisenförmiger, zur Luruper Hauptstraße hin geschlossener Baukörper 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 noch eine Gemeinschaftsstellplatzanlage festgesetzt.</u></p> <p><u>Im westlichen Bereich des Grundstücks ist ein senkrecht zur Luruper Hauptstraße positionierter Baukörper mit G 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>In Kapitel B 1.4 Planerische Rahmenbedingungen bitte folgende Absätze ergänzen:</p> <p><u>Magistralenentwicklung</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>Hamburger Maß</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>Zu Kapitel D 1 Handlungsfeld Städtebauliche Strukturen Bitte im Abschnitt „Probleme“ folgende Aspekte ergänzen:</p> <p><i>Substanz- und Stadtbildschwächen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Es fehlen städtebauliche Qualitäten und Maßstäbe für besondere Orte (z.B. das Ladenzentrum)</u> <p><i>Nutzungsstruktur und Versorgung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Das Ladenzentrum wirkt aufwertungsbedürftig</u> • <u>In den Erdgeschossen fehlen belebende Nichtwohnnutzungen</u> <p>Zu Kapitel D 2 Handlungsfeld Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft LP bittet, die quantitativen Wohnungsbaupotenziale angesichts der laufenden Planrechtsänderung (Lunup 68) und im Zusammenhang mit der Magistralenentwicklung noch einmal zu überprüfen.</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>Zu Kapitel D 3 Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum Bitte im Abschnitt „Entwicklungspotenziale“ folgende Aspekte ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Städtebauliche Fassung und gestalterische Kontinuität öffentlicher Räume herstellen</u> • <u>Sicherheit, Barrierefreiheit und gestalterische Aufwertung öffentlicher Räume erreichen</u> • <u>Aneignung und Bespielung öffentlicher Räume fördern</u> <p>Zu Kapitel D 4 Handlungsfeld Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr 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"> • <u>Ruhenden Verkehr neuordnen und möglichst einschränken</u> • <u>Mobilität für alle Verkehrsarten gewährleisten, Umweltverbund priorisieren, Raumaufteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs organisieren</u> • <u>Wege- und Sichtbeziehungen für den Fuß- und Radverkehr auf Quartiersebene stärken</u> • <u>Gebiet über die Stadtgrenzen hinaus in die Region vernetzen</u> • <u>Neu gewonnene Freiräume zur Inszenierung und Vernetzung von Stadtnatur und zur Erhöhung der Biodiversität nutzen</u> • <u>Ökologisches System aktiv unterstützen (Tiere in der Stadt)</u> <p>Zu Kapitel E 6 Betrachtungen zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes 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>Zu Kapitel F.3 Erste Maßnahmen – hier: Umgestaltung der Luruper Hauptstraße 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>BIS (Behörde für Inneres und Sport)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Feuerwehr 	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"> - Verkehrs- direktion <li style="text-align: center;">+ - PK 25 	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>Teil B Bestandsaufnahme der Rahmenbedingungen B 4 Verkehr und Erschließung – die Bedeutung der Luruper Hauptstraße (West) 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 4.1 Motorisierter Individualverkehr</p> <p>B 4.1.1 Verkehrsbelastung 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 4.1.2 Ruhender Verkehr 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 4.2 Fußverkehr Querungsmöglichkeiten Luruper Hauptstraße Es wurde vor kurzem eine weitere Querungsmöglichkeit in der Luruper Hauptstraße Höhe Fahrenort installiert. Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger in den Querstraßen 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 4.3 Radverkehr 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>Zusammenfassung Verkehr und Erschließung Motorisierter Individualverkehr/Radverkehr Die Straßenverkehrsflächen sind größtenteils untermaßig, so dass der Straßenbaulastträger diese schon jetzt nicht entsprechend den aktuellen Vorschriften regelkonform herstellen kann.</p> <p>Teil D Probleme und Potenziale in thematischen Handlungsfeldern D 1 Handlungsfeld Städtebauliche Strukturen 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>D 3 Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum 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>D 4 Handlungsfeld Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur / Verkehr Verkehr Die Herstellung aller Verkehrsflächen gem. den gültigen Regelwerken bietet Sicherheit und Raum für alle Verkehrsteilnehmer.</p> <p>E 6 Betrachtungen zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes 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>F Strategischer Teil F.3 Erste Maßnahmen Verkehrs- und freiraumplanerisches Konzept Luruper Hauptstraße 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>F 3.1 Erläuterungen und Überlegungen zur Umgestaltung Luruper Hauptstraße</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 Wechselverkefhrsführung 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"> - beidseitiger Gehweg 3m - beidseitiger baulicher Radweg 3m (zzgl. Sicherheitsraum) - beidseitiger Multifunktionsstreifen 3m für Bäume, Fahrradlehnenbügel, Ladezonen, Parken - vier Fahrstreifen je 3,25m <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>	
--	--	---	--

	<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>Fahrenort 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>Swatten Weg 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>BGV (Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz)</p> <p>G</p>		<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	
<p>BJV (Behörde für Justiz und Verbraucherschutz)</p>		<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	
<p>BWFGB (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>LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer)</p> <p>Geschäftsbereich Straßen</p>		<p>Siehe BVM</p>	
<p>SAGA GWG / GS Osdorf – Lurup</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
Handwerkskammer		Keine Stellungnahme eingegangen	
Handelskammer		Keine Stellungnahme eingegangen	
Stadtreinigung Hamburg	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
Hamburg Wasser		Keine Stellungnahme eingegangen	
Hamburger Stadtentwässerung		Keine Stellungnahme eingegangen	
VHH + HVV	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 Schnellbahnhöfen, 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>Bezirksamt Altona</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.¹ 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>Stellungnahme SL-2 – Bauleitplanung</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 Teil F3-F4 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 B4 Verkehr und Erschließung und B5 Umweltsituation 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>Zu Seite 121 (E 6 Betrachtungen zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes): 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>Zu Seite 138 (F 3.1 Erläuterungen und Überlegungen zur Umgestaltung der Luruper Hauptstraße) 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>Zu Seite 139 (F 3.1 Erläuterungen und Überlegungen zur Umgestaltung der Luruper Hauptstraße) <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>Stellungnahme SL-3 – Landschaftsplanung Aus Sicht von SL3 sind folgende Anpassungen vorzunehmen:</p> <p>S. 37 Landschaftsprogramm 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>S. 37 Arten- und Biotopschutz 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>S. 52 Baumbestand Anpassen 1 Satz: Der erste Satz: <i>„Wertvoller und Stadtbild prägender Bestand findet sich im gesamten UG nur an wenigen Stellen“</i></p> <p>S. 50 Öffentliches Grün 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>S. 52 Zusammenfassung 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><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>S. 97 Geringer Grünanteil im öffentlichen Raum 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>S. 99 Öffentliches Grün 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>S. 106 D2 Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft Belastung durch Emissionen 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>S. 106 D3 Handlungsfeld Wohnumfeld und öffentlicher Raum Aufenthaltsqualität und Funktionalität</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"> - Aufwertung des öffentlichen Straßenraums durch Straßenbegleitgrün und Straßenbäume - Vernetzung der Grünverbindung und Schaffung von kleinräumigen Parkanlagen <p>S. 107 Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur, Verkehr Grün im öffentlichen Raum</p> <p>1) Potenziale anpassen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einmündung Luckmoor über Luruper Hauptstraße und Fahrenort als Grünverbindung - Swatten Weg - Engelbrechtsplatz an der Einmündung Entenweg und Engelbrechtsweg <i>(Kommentar SL2: Bitte die Anmerkung von SL2 zu Seite 139 des Berichtes zu beachten)</i> <p>2) Handlungsbedarfe ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung von öffentlichen Grünflächen durch Pflanzungen von Straßenbäumen und Straßenbegleitgrün - Vernetzung der Grünverbindung und Schaffung von kleinräumigen Parkanlagen - 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> <p>S. 107 Private Freiflächen</p> <p>Handlungsbedarfe anpassen: Bepflanzung der Vorgärten mit Bäumen, Hecken und Sträuchern</p> <p>S. 108 Fuß- und Radwege</p> <p>Handlungsbedarfe ergänzen: Verbreiterung der Fuß- und Radwege</p> <p>S. 114 Funktionalität des Untersuchungsgebiets</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>S. 129 Handlungsfeldziele und Handlungsziele Punkt: Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne Infrastruktur/ Verkehr 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>S. 131 Verkehrs- und freiraumplanerisches Konzept 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>S. 135 Aufwertung Grünverbindung Luruper Hauptstraße – Fahrenort 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>S. 137 Maßnahmenplan 1) Ergänzung der öffentlichen Grünflächen im Bereich der Einmündung Luckmoor und Swatten) Weg 2) Ergänzung Teilraum 2: Schaffung/ Erhalt eines öffentlicher Platz -> Qualität des Platzes der Parkanlage (Verdeutlichung im Plan)</p>	
<p>Stadt Schenefeld</p>		<p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	

Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung vom 3. bis 18. Mai 2021 zu den Vorbereitenden Untersuchungen Luruper Hauptstraße (West)

Vorbemerkung

Aufgrund der SARS-CoV-2-Pandemie und der damit verbundenen Lockdowns konnte leider keine Bürgerveranstaltung zu dem Bericht der Vorbereitenden Untersuchungen vor Ort durchgeführt werden. Die Beteiligung musste erstmals online durchgeführt werden. Das hat den Beteiligungsprozess und die Kommunikation zwischen Bezirk, dem verfahrensbegleitenden Büro¹ und den Planungsbetroffenen nicht vereinfacht.

Die Bürger*innen in Lurup konnten den Bericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen Luruper Hauptstraße (West) digital über eine Mail-Adresse des Büros plankontor einzusehen und Anmerkungen, Anregungen und Kritik abzugeben. In der Presse, u.a. in dem Journal des Luruper Forums und der Wochenzeitung „Lurup im Blick“, wurde auf die Möglichkeit der digitalen Bürgerbeteiligung hingewiesen. Die Bürger*innen, die im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen wohnten oder arbeiteten, unabhängig davon, ob Eigentümer*innen, Mieter*innen oder Gewerbetreibende sind, erhielten zusätzlich einen Flyer mit einem Schreiben des Bezirksamtes Altona in ihre Briefkästen, mit dem sie auf die Möglichkeit der Online-Beteiligung hingewiesen wurden. Den Eigentümer*innen, die nicht im Gebiet wohnten, wurden die Flyer mit der Post zugeschickt. Die Beteiligungsmethode über eine Mailadresse wird als relativ „barrierefrei“ eingeschätzt.

Die für einige noch ungewohnte digitale Beteiligungsmethode – und die Kürze der Zeit, in der die Stellungnahmen abgegeben werden konnten – erklärt vermutlich auch, dass von den Bürger*innen aus dem VU-Gebiet fast nur Stellungnahmen von Eigentümer*innen eingegangen sind. Die überwiegende Anzahl dieser Eigentümer*innen nutzt ihr Eigentum selbst.² Mieter*innen haben sich nicht zu Wort gemeldet.

In diesem Zeitraum sind rund 20 Beiträge eingegangen. Hinter den rund 20 Beiträgen, die eingegangen sind, stehen allerdings mehr Bürger*innen, da einige Teilnehmer*innen für andere mitsprachen. Diese Beiträge spiegeln alle Facetten der individuellen Erwartungen, Unsicherheiten, Vorbehalte etc. gegen geplante Veränderungen im Untersuchungsgebiet und entlang der Magistrale Luruper Hauptstraße wider.

Die Stellungnahme des Luruper Forums, die am 28. April auf dem Forumssitzung verabschiedet wurde, ist thematisch mit ausgewertet worden.

Das Bezirksamt Altona wird die Eingänge beantworten.

¹ plankontor Stadt & Gesellschaft GmbH

² Rund 60 Eigentümer*innen nutzen ihr Eigentum im VU-Gebiet selbst.

Thematische Zusammenfassung Online-Bürgerbeteiligung

Sanierungsgebiet/ Sanierung

Es bestehen Vorbehalte gegen die Ausweisung eines Sanierungsgebietes. Dazu werden folgende Argumente ins Feld geführt:

- ↪ Voraussetzungen für ein Sanierungsgebiet werden nicht gesehen, da keine städtebaulichen Missstände zu erkennen sind.
- ↪ Es sei unverständlich, dass wegen „unzureichender städtebaulicher und stadträumlicher Qualitäten und wegen der Beeinträchtigung der Wohn- und Lebenssituation aufgrund des Verkehrslärms“ ein Sanierungsgebiet festgesetzt werden solle.
- ↪ Fragwürdig sei, den Straßenlärm als Argument für eine Sanierung anzuführen, da die Stadt es „in den letzten Jahrzehnten versäumt“ habe, eine Schnellbahn-Verbindung nach Lurup und Osdorf zu errichten“.
- ↪ Vom Luruper Forum wird die Frage gestellt, warum für eine städtebauliche Neuordnung des Untersuchungsgebietes der Weg über ein Sanierungsgebiet gewählt werden soll. Auf Grundlage eines Bebauungsplans könne das Ziel einer städtebaulichen Neuordnung erreicht werden, ohne die Bewohner*innen einem Zeit- und Existenzdruck auszusetzen.
- ↪ Bezweifelt wird die Einschätzung einer „schlechten“ oder modernisierungsbedürftigen Bausubstanz. Skeptisch gesehen wird die schlechte Bausubstanz als Begründung für die Festsetzung zu einem Sanierungsgebiet, mit den sich daraus ergebenden Einschränkungen für alle Eigentümer*innen.
- ↪ In einer Stellungnahme wird auch bezweifelt, dass städtebauliche Missstände aufgrund von Funktionsschwächen vorliegen.
- ↪ In einer Stellungnahme wird darauf verwiesen, dass für eine zügige Durchführung die Finanzierbarkeit gesichert sein muss.
- ↪ In zwei Stellungnahmen wird jeweils die Herausnahme eines Grundstücks aus dem vorgeschlagenen Sanierungsgebiet gefordert.

Stadtraum/ Städtebau/ Bebauung

- ↪ Generell bestehen Bedenken gegen eine Verdichtung an der Luruper Hauptstraße (West). Der Neubau von 500 Wohnungen in mehrgeschossigen Wohnblocks wird abgelehnt. Man wolle keine „Schneise“, keine Straßenschlucht.
- ↪ Mehrere Eigentümer*innen sprechen sich gegen „sämtliche Pläne“ aus, die „einen von der bestehenden Einzelhausbebauung“ abweichenden Inhalt haben.
- ↪ Hochgeschossige Wohnklötze am Magistralenrand werden in einem Beitrag als Fremdkörper empfunden, die nicht gewachsen und stimmig sind.
- ↪ Es wird bezweifelt, dass eine höhergeschossige Bebauung dem geltenden Baurecht entspricht. Es besteht die Befürchtung, dass die am Rugenbarg begonnene „Zerstörung der alten Luruper Perlenkette“ ab Luckmoor vollendet werden soll. Darüber hinaus besteht

die Sorge, dass die Luruper Hauptstraße zu einem „Pendler-Tunnel aus gesichtslosen Monsterbauten“ umgestaltet wird.

- ↪ Bei Neubau entlang der Luruper Hauptstraße (West) soll nicht höher als vier Geschosse gebaut werden.

Öffentliche Räume/ Straßenbau

- ↪ Zwei Stimmen äußern sich gegen ein Sanierungsgebiet, weil der Bau von Einzelhäusern von der Stadt bereits genehmigt sei (1980).
- ↪ Eine Eigentümerin äußert ihre Skepsis, dass die Magistrale selbst attraktive Räume mit hoher Aufenthaltsqualität bieten kann.
- ↪ Wichtig sei ein großer Abstand der Bebauung zur Fahrbahn, der „Platz für Fußgänger, Radfahrer, Radständer, öffentliches Leben und Vorgärten“ biete.
- ↪ Die Luruper Hauptstraße darf auf keinen Fall zu einer „Straßenschlucht“ werden. Zwischen den höchstens viergeschossigen Blocks müsse es immer wieder grüne Durchgänge, kleine Parks und Spielplätze geben.
- ↪ „Querbelüftung im Straßenverlauf“ (vgl. Ziel 5 Luruper Forum)

Grünflächen/ Begrünung/ Bäume

- ↪ „Neubauten sollen nur noch genehmigt werden, wenn entlang der Grundstücksgrenze zur Straße großkronige Straßenbäume nach Vorgabe des Bezirks zu pflanzen und zu erhalten sind. Alte Bestandsbäume entlang der Luruper Hauptstraße sind zu erhalten. Auf diese Weise soll die Luftqualität in der Magistrale erhöht und die Lufttemperatur im Sommer reduziert werden.“
- ↪ „Die Aufenthalts- und Erlebnisqualität der Magistrale soll durch grüne Aufenthaltsbereiche geprägt werden, die als Außenräume für Restaurants etc. genutzt werden können. Durchblicke und Durchgänge ins Grün sollen die Nähe zum Friedhof, Volkspark oder anderen grünen Wegverbindungen erlebbar machen. Die grünen Aufenthaltsbereiche, Durchblicke und Durchgänge müssen seitens der Stadtplanung gesichert werden.“
- ↪ Baumallee Luruper Hauptstraße gemäß dem vorgestellten Maßnahmenkonzept.
- ↪ Grünflächen im öffentlichen Raum der Luruper Hauptstraße sichern: Alleen mit Grünstreifen, grüne Plätze im Einmündungsbereich Engelbrechtweg / Entenweg, Einmündung Brooksheide, Einmündung Luckmoor, westlich Einmündung Ackerstieg.
- ↪ Attraktive öffentliche Grünbereiche hinter der Neubebauung schaffen, gemeinsames Pflanzen in den Innenbereichen schaffen – ausgewogenes System zwischen privatem und öffentlichem Grün im Hinterland.

Soziales Miteinander/ Milieu/ Dorfcharakter

- ↪ Gefordert wird in einigen Stellungnahmen auch die Erhaltung des Milieus des Stadtteils. Die Bewohner*innen sollen weiterhin im Gebiet leben können.

- ↪ Eine Eigentümerin sieht zwar ihren persönlichen Vorteil durch eine Bebauung der Magistrale, die sie vor Lärm schützt, doch befürchtet sie, dass der dörfliche Charakter Lurups durch eine Blockrandbebauung an dieser Stelle verlorengeht.
- ↪ Zur positiven Veränderung des Viertels regt eine Eigentümerin ein „schönes Café oder ein attraktives Geschäft“ an. Kleine Fußwege zwischen den Häusern hält sie für sinnvoll, da sie die nachbarschaftlichen Kontakte stärken und insbesondere für ältere Menschen erleichtern wirken. Zudem sollten die Fußwege und Zugänge barrierefrei sein. Sie begrüßt, dass in der Planung der Erhalt der Bäume vorgesehen ist. Insgesamt solle die Straße „viel grüner“ werden.
- ↪ Sie verweist darauf, dass Lurup einen vergleichsweise hohen Anteil an ärmeren Menschen beherbergt. Diese möchten „auch schön leben“.

Wohnen/ Wohnbevölkerung

- ↪ Die vorbereitenden Untersuchungen benennen ein „Entwicklungspotential“ von ca. 500 zusätzlichen Wohnungen. Darüber hinaus entstehen parallel entlang der Magistrale Luruper Hauptstraße diverse weitere verdichtete Wohngebiete, ohne auch nur annähernd die damit verbundenen notwendigen Anpassungen an die soziale Infrastruktur (Kindergärten, Schulen, Ärzte, Beratung, etc.) zu klären.
- ↪ Für Neubauten entlang der Luruper Hauptstraße (West) muss eine „vielfältige und ansprechende“ Formensprache gefunden werden, die abwechslungsreich ist und zugleich die Identität mit dem Gebiet fördert.
 „Variationen in der Formensprache und Gebäudehöhe, Terrassierung, helle Fassaden, Wintergärten, Arkaden“. Keinesfalls dunkle, fensterlose Fassaden...“ Große Fensterflächen zur Magistrale (3-fach-Verglasung, Belüftungssysteme).

Infrastruktur/ Versorgung/ Nutzungen

- ↪ Neubauten an der Luruper Hauptstraße sorgen zwar für mehr Ruhe und Wohnkomfort im „Hinterland“, jedoch zögen Menschen in das Gebiet, die auch die soziale und kulturelle Infrastruktur nutzen müssten. Die sozialen und gemeinnützigen Einrichtungen seien schon jetzt nicht ausreichend, die ärztliche Versorgung reiche nicht aus. Auch die Verkehrsinfrastruktur reiche nicht aus.
- ↪ Unterschiedliche Nutzungen an der Luruper Hauptstraße, wie Läden, Gastronomie (Café), Kleingewerbe, Begegnungsorte.
- ↪ Infrastruktur für Kinder erweitern und verbessern.

Verkehr/ ÖPNV

- ↪ Eine Planung für die Neugestaltung der Luruper Hauptstraße (West) wird als „sehr interessant“ beschrieben. Problematisch sei ein Zweirichtungsverkehr für Fahrräder auf einer Seite. Zu drei Fahrspuren für den Autoverkehr wird gefragt, ob zu verschiedenen Zeiten wechselweise eine Spur stadteinwärts und stadtauswärts genutzt werden soll.

- ↪ Der Verkehr und der schlechte bauliche Zustand des Straßenraums seien von der Stadt zu verantworten.
- ↪ In einigen Beiträgen wird kritisiert, dass der Ausbau der U-Bahn-Linie U 4, den die Stadt vor rund 40 Jahren bis nach Lurup geplant habe, nicht gebaut worden, obwohl sie „sehr wichtige sozialökonomische Maßnahme“ sei. In zwei Beiträgen wird dafür plädiert, die Stadt solle die Verkehrssituation - öffentlicher Nahverkehr - HVV S/U-Bahn zunächst klären. Die Verkehrsinfrastruktur reiche bei der vorgesehenen Bebauung und damit verbundenen Zuzügen nicht aus.
- ↪ Die Luruper Hauptstraße muss erneuert werden. Der Autoverkehr sei eine Zumutung, zumal auch die umliegenden Straßen davon betroffen seien.
- ↪ Zusätzlich führten die mit den Ausbauplänen der A7 und der A23 verbundenen Baustellen zu zusätzlichem (Durchgangs-)Verkehr. Verkehrstechnisch bleibe der Stadtteil abgehängt.

Lärm/ Luftbelastung/ Klima

- ↪ Zu der dörflichen Atmosphäre in Lurup passen keine hochgeschossigen Wohnklötze am Magistralenrand, die vorrangig das Ziel haben, möglichst viel Wohnraum zu schaffen und den Menschen in der zweiten Reihe durch die vordere Neubebauung den Lärm zu nehmen.
- ↪ Es werden Befürchtungen geäußert, dass durch eine zu dichte Randbebauung die Luft- und Lärmbelastung an der Luruper Hauptstraße (West) noch stärker wird. Dadurch verringere sich die Aufenthaltsqualität weiter.

Aufgestellt: 31.05.2021