

**IEK (Entwurf) für das RISE-Gebiet Lurup****Auswertungstabelle der TÖB-Abstimmung**

<b>Stellungnahme von</b>	<b>Eingangsdatum</b>	<b>Inhalte der Stellungnahme</b>	<b>Abwägungsanmerkungen</b>
<b>Senatskanzlei</b> Planungsstab PL 2 PL 4		Keine Stellungnahme eingegangen  Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>FB</b> (Finanzbehörde) + <b>LIG</b> (Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen)	25.07.22 (gemeinsame Stellungnahme)	Die Finanzbehörde stimmt dem Entwurf des Integriertes Entwicklungskonzeptes (IEK) zum RISE-Gebiet Lurup zu. Durch die konkreten Maßnahmen sind keine Flächen im AGV betroffen und an den angestrebten städtebaulichen Entwicklungszielen hinsichtlich des Wohnungsbaus entlang der Magistralen sowie südlich des Farnhornweges wird festgehalten. Der LIG geht davon aus, dass Nutzungen auf AGV-Flächen im Hinblick auf Mieten und EBR Pachten ungestört bestehen bleiben. Bei Maßnahmen auf AGV-Flächen oder welchen die Auswirkungen auf AGV-Flächen haben ist der LIG zwingend im Vorfeld zu beteiligen. Es wird davon ausgegangen, dass keine Kosten zulasten des LIG anfallen. Hinsichtlich des noch nicht abgestimmten Finanzierungskonzeptes für den ZMKP Teil II wird davon ausgegangen, dass LIG-Mittel nicht zur Verfügung gestellt werden müssen.	Insgesamt zur Kenntnis genommen.
<b>BAGSFI</b> (Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration)		Zu dem Entwurf des IEK wird seitens der Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration (Sozialbehörde) wie folgt Stellung genommen:	

	<p><b>Mädchentreff</b>  Adäquate Räumlichkeiten sind standortnah sehr schwer zu finden, (...) der Mädchentreff befindet sich deshalb in einer kleinen Mietwohnung, die in Doppelfunktion (d.h. für das KIFAZ Lurup und Mädchentreff) genutzt wird. Der Träger DKSB möchte die Doppelnutzung auch künftig beibehalten. Vor diesem Hintergrund ist die Situation nicht leicht lösbar. Wenn mittelfristig kein Mietobjekt gefunden wird, ist eine höhere Flexibilität bei der Lösungsfindung notwendig. Auch ist das Fachkonzept des Mädchentreffs - in Abgrenzung zur KIFAZ Nutzung und deren Zielgruppen - zu prüfen.</p> <p><b>Spielhaus Fahrenort</b>  Dieses soll zu einem Familienzentrum weiterentwickelt werden, so die Empfehlung der Fachkräfte des Hauses. Dabei soll das Angebot des Spielhauses unverändert erhalten bleiben und ggf. könnten Projekte (SAJF) integriert werden. [...] Der Fachbereich im Bezirksamt Altona stimmt dem Entwurf zu.</p> <p>Bei der als eines der Schlüsselprojekte des IEK-Entwurfs beschriebenen Prüfung der Weiterentwicklung des Spielhauses Fahrenort in ein Familienzentrum wird auf den Einbezug der künftigen Zielgruppen eingegangen. Hier sollte geprüft werden, welche Angebote für die jungen Menschen bis 13 Jahre, die bisher das Spielhaus nutzen, weiterhin vorgehalten werden können. Dies begründet sich auch in der Feststellung des IEK-Entwurfs bei der Darstellung der funktionalen Strukturen im Wohnumfeld, wonach Bedarf für attraktive Angebote für Kinder im Grundschulalter, wie beispielsweise ein Bauspielplatz, bestehe. Im weiteren Verlauf des IEK wird dies jedoch nicht wieder aufgegriffen und auch nicht erörtert, wie dieser Bedarf jugendhilfeplanerisch aufgegriffen wird. Für das einzig weitere OKJA-Angebot (Offene Kinder- und Jugendarbeit) für diese Altersgruppe der jüngeren (Grundschul-)Kinder in dem Gebiet (Spielhaus Fahrenort) wird lediglich die o.g. Planung der Weiterentwicklung zu einem Familienzentrum berichtet. Daher gilt es aus <u>kinder- und jugendpolitischer Sicht</u> zu prüfen, inwiefern v. a. für die jüngere Altersgruppe der Kinder im Grundschulalter ausreichend OKJA-Angebote vorhanden sind.</p>	<p>Wird mit dem Fachamt JA und dem Träger (DKSB) erörtert.</p> <p>Wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie aufgegriffen</p>
--	---	--

	<p>Aufgrund der dargestellten Herausforderungen (identifizierte Probleme im Handlungsfeld Soziales/Inklusion), passende Räumlichkeiten sowohl für den Mädchentreff als auch das KiFaZ zu finden, bietet die Planung, auch künftig multicodiert gemeinsame Räume in Lurup für die OKJA (Mädchentreff) und Familienförderung (KiFaZ) zu nutzen, Möglichkeiten für Synergieeffekte. Sofern geeigneter Raum gefunden ist, sollte bei den konkreten Planungen unter Beteiligung der Nutzenden ein geeignetes Raumnutzungskonzept erarbeitet werden, um Nutzungskonflikte zu vermeiden und die für junge Menschen wichtige Funktion der Raumeignung (und Mitgestaltung) in der OKJA in geeigneter Weise zu ermöglichen. Auch sollte eine klare Abgrenzung zwischen den verschiedenen Angeboten für die unterschiedlichen Zielgruppen deutlich erkennbar sein.</p> <p>Bei der insbesondere von Kindern und Jugendlichen als mangelhaft dargestellten <b>Gestaltung der öffentlichen Bereiche</b> und der fehlenden bzw. erneuerungsbedürftigen wohnungsnahen attraktiven Treffpunkte (v.a. in den Bereichen Lüdersring, Flüsseviertel und Lüttkamp / Katzbachstraße / Spreestraße) sollten bei der Neugestaltung, wie die der „abgenutzten“ Spielplätze oder der Schaffung von Sport- und Bewegungsflächen im öffentlichen Raum (identifizierte Probleme in den Handlungsfeldern Wohnumfeld / öffentlicher Raum sowie Sport und Bewegung), die Bedarfe junger Menschen verschiedener Altersgruppen berücksichtigt werden und diese an den Planungen beteiligt werden (vgl. § 33 BezVG). Wie entsprechend im Entwurf dargestellt, sollten für Jugendliche Sport- und Bewegungsräume, aber auch ansprechende Treffpunkte und Freiräume im öffentlichen Raum genauso geschaffen werden wie möglichst barrierefreie Spielplätze für jüngere Kinder. Im IEK (Entwurf) wird die projektbezogene Beteiligung unter Einsatz zielgruppengerechter Beteiligungsformate, auch für Kinder und Jugendliche, beschrieben, was es auch künftig weiter fortzuführen gilt, um eine bedarfsgerechte Neugestaltung umzusetzen.</p> <p>Parallel zu diesen Projekten soll auch aus <u>familienpolitischer Sicht</u> außerdem an der Verbesserung der Erreichbarkeit der Einrichtungen gearbeitet werden,</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt</p>
--	--	--

		<p>da sich ihre Auffindbarkeit teilweise als schwierig gestaltet und eine sichtbare Vernetzung der Einrichtungen in Form eines Wege- oder Beschilderungskonzeptes fehlt. [...]</p> <p>Grundsätzlich ist es zu begrüßen, dass die Angebote der Familienförderung in dem IEK in den Fokus genommen und entsprechende Handlungsschwerpunkte definiert werden. Es gilt, die bestehenden sozialräumliche Hilfen für Familien in Lurup entsprechend den zielgruppenspezifischen Bedürfnissen der Bewohnerschaft weiter anzupassen. So sollten auch im Rahmen des Funktions- und Nutzungskonzeptes für das geplante Familienzentrum Fahrort entsprechende Einschätzungen zu den Bedarfen u. a. durch möglichst breit aufgestellte Beteiligungsformate auch der unterschiedlichen Zielgruppen Eingang finden. Das Erfordernis eines Neubaus kann von hier nicht beurteilt werden. Es wird davon ausgegangen, dass eine Finanzierung aus RISE- bzw. Bezirksmitteln erfolgen wird.</p> <p><b>Kindertagesbetreuung</b></p> <p>[...]</p> <p>Der Entwurf führt auf Seite 35 unter der Überschrift Kindertageseinrichtungen nicht alle aktuellen Kita-Planungen im Fördergebiet mit auf. Daher wird gebeten, folgende Ergänzung aufzunehmen (rot):</p> <p style="padding-left: 40px;">"Im Fördergebiet befinden sich 17 Kindertages<b>einrichtungen</b> verschiedener Träger/innen. Es wird derzeit eine Erweiterung der Kita Moorwisch an der Schule Langbargheide geprüft. Am ehemaligen Standort der Stadtteilschule Lurup (Veermoor) soll eine neue Kita entstehen, um dem perspektivisch steigenden Bedarf an Kita-Plätzen Rechnung zu tragen. Auch im Flüsseviertel (Brachvogelweg) ist eine weitere Kita in Planung. Darüber hinaus gibt es auch viele Tagespflegepersonen, die Kinder betreuen. Eine Besonderheit..."</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Wird berücksichtigt</p>
<p><b>BWI</b> (Behörde für Wirtschaft und Innovation)</p>	<p>25.07.2022</p>	<p>Die BWI nimmt zum Schreiben des Bezirksamts Altona vom 29.06.2022 als Träger Öffentlicher Belange wie folgt Stellung:</p>	

Amt W		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die BWI erhebt grundsätzlich keine Einwände gegen den vorgelegten Entwurf des IEK Lurup.</li> <li>2. Vorsorglich wird jedoch darauf hingewiesen, dass die ansässigen Betriebe sowie die gewerbliche Bauflächen insbesondere in den Gewerbegebieten südlich Fangdieckstraße / beiderseits Hellgrundweg und Elbgaustraße 244 bis zur Luruper Hauptstraße durch die geplanten Maßnahmen in ihrer Nutzbarkeit und in ihren Emissionspotenzialen nicht eingeschränkt werden dürfen.</li> </ol>	zur Kenntnis genommen.
<b>BVM</b> (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende)	20.07.2022	<p>Zu dem Entwurf des IEK "RISE Gebiet Lurup" nimmt die BVM unter Beteiligung des LSBG, dem HVV sowie der VHH nachfolgend Stellung. Einige der aufgeführten Punkte mit verkehrlichem Bezug sind z. T. in mehreren Handlungsfeldern genannt. Die Hinweise gelten gesamtheitlich, ohne dass sie wiederholt aufgeführt sind. Ergänzend wird das Entwurfsdokument mit redaktionellen Anmerkungen übersandt (rote Markierung, Notizen).</p> <p><u>Allgemein:</u> Ergänzung des LSBG im Abkürzungsverzeichnis S. 7</p> <p><u>Abschnitt B 1.1 „Lage in der Stadt“ (S. 13)</u> Im Zusammenhang mit den Buslinien 2 und 3 sollte erwähnt werden, dass es sich hierbei um Metrobuslinien handelt. Zusätzlich verbinden die beiden Metrobuslinien 21 und 22 das Fördergebiet mit den umliegenden Stadtteilen im Hamburger Norden und Westen. Insgesamt wird das Fördergebiet von einer Vielzahl von Buslinien mit dichtem Takt erschlossen, die eine Anbindung an die Schnellbahn herstellen.</p> <p><u>Abschnitt B 1.3 Funktionale Strukturen, Themenfeld Verkehr und Mobilität</u> Zu Rad- und Fußverkehr (S. 26, 2. Absatz) Der Passus ist bitte wie folgt umzuformulieren: <i>Im äußersten Norden des Fördergebietes wurden der Friedrichshulder Weg (Straße parallel zu den Bahnanlagen) sowie die Fangdieckstraße und der Weg entlang des Fangdieckgrabens in einer Machbarkeitsstudie als Vorzugsvarianten für den geplanten Radschnellweg Elmshorn – Hamburg identifiziert. Dies ist bei etwaigen Maßnahmen in diesem Bereich zu berücksichtigen.</i></p> <p>Zu „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und nachhaltige Mobilität“ (S. 26f.) Auf die in Planung befindliche S 32 wird bereits verwiesen. Ergänzend ist auf die im östlichen Bereich des Gebietsumrisses betriebene Planung der Linie U 5 mit der</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

		<p>Haltestelle "Arenen" nebst Kehr- und Abstellanlage im Bereich Farnhornweg / Höhe Hellgrundweg hinzuweisen.</p> <p>In diesem Abschnitt wird nochmals auf die Erschließung des Fördergebietes durch die Buslinien eingegangen. Hier sollten für die Metrobuslinien 2 und 3 die vollständigen Linienabschnitte angegeben werden: Metrobuslinie 2: Schenefeld – Bahnhof Altona – U Baumwall – Hauptbahnhof – U S Berliner Tor Metrobuslinie 3: Schenefeld – Osdorfer Born – S Holstenstraße – Rathausmarkt – Hauptbahnhof – Kraftwerk Tiefstack Ferner kann ergänzt werden, dass das Fördergebiet von der Nachtbuslinie 602 (Osdorfer Born – S Holstenstraße – Rathausmarkt – U Überseequartier – Kraftwerk Tiefstack) bedient wird.</p> <p>Durch die Überlagerung der Linien auf mehreren Abschnitten ist die Bedienungshäufigkeit in der Regel mind. alle 10 Minuten, in den HVZ entsprechend dichter. Ziel des Hamburg-Taktes ist es, auch Lurup und Osdorf einen attraktiven Busverkehr zu bieten, um die Mobilitätswende voranzutreiben.</p> <p>Das On-Demand-Angebot von ioki Hamburg wird zum Jahresende 2022 im Bereich Lurup im Übrigen nicht weitergeführt werden. Alternativ plant MOIA als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV sein Servicegebiet in Lurup/Osdorf auszubauen.</p> <p># Mobilwandel2035 (S. 27 ff) Das Förderprojekt wird an mehreren Stellen benannt. Hierzu der generelle Hinweis, dass die Bewerbung für die Fortführung des Förderprojekts „mobilwandel2035“ mit einer 2ten Phase leider nicht erfolgreich war. Die Förderphase für „mobilwandel2035“ endet damit für die FHH am 31.08.2022. Die Ergebnisse werden aber in weitere Untersuchungen und Prozesse integriert.</p> <p><u>Abschnitt C 1 „Schlussfolgerungen der Bestandsaufnahme: Probleme und Potenziale in den relevanten Handlungsfeldern“ (S. 53 f.)</u> HF 4 Sport und Bewegung Hier könnte ergänzend als Potenzial aufgenommen werden, dass eine gute Infrastruktur für das Radfahren und Zufußgehen auch ein niederschwelliges Bewegungsangebot bedeutet. Entsprechend sollte in den handlungsfeldbezogenen</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt. (HF Gesundheit)</p>
--	--	--	---

		<p>Strategien zu D 2.10 Mobilität (HF 10) der Bereich Sport und Bewegung verknüpft werden.</p> <p>HF 10 Mobilität In der Spalte „Probleme“, 4. Spiegelstrich S. 53, wird herausgearbeitet, dass ein Großteil des Untersuchungsgebietes nicht in fußläufiger Erreichbarkeit der S-Bahnstationen Elbgaustraße liegt und folglich eine verhältnismäßig schlechte Anbindung an den SPNV besteht. Dieser Aussage kann gefolgt werden. In diesem Zusammenhang sollte aber auch in der Spalte „Potenziale“ erwähnt werden, dass das Untersuchungsgebiet von insgesamt vier Metrobus- und fünf Stadtbuslinien in hoher Taktdichte erschlossen wird und somit eine sehr gute Anbindung an den Busverkehr besteht. Es sollte deutlicher herausgearbeitet werden, dass der ÖPNV auf der Straße im Fördergebiet eine gewichtige Rolle für die Mobilität der Bevölkerung spielt. Ferner könnte auch hier noch einmal auf die Planungen zur S 32 und U5 verwiesen werden.</p> <p>Spalte "Potenziale", 2. Spiegelstrich: Am Ende Satz ist zu ergänzen: "Auch der geplante Radschnellweg Elmshorn-Hamburg soll die Bedingungen für die Nahmobilität sowie die Erreichbarkeit verbessern."</p> <p>Spalte "Potenziale", 3. Spiegelstrich S. 53: siehe Hinweis zu mobilwandel2035 oben</p> <p>Spalte "Potenziale", 2. Spiegelstrich S. 54: Halbsatz zu Radwegen ist zu streichen: „Diese sind aber nur zum Teil benutzungspflichtig“ Eine Benutzungspflicht ist kein Qualitätsmerkmal; es ist hinreichend auf die fehlenden / zu geringen Breiten hinzuweisen.</p> <p>Spalte "Potenziale", 3. Spiegelstrich S. 54: Am Ende des Satzes ist zu ergänzen: Zudem sind die Wege mit Blick auf die Breiten und Oberflächen teils nicht für die Belange des Alltagsradverkehrs ausreichend (z. B. Weg am Fangdieckgraben).</p> <p>Zu S. 59 „Mobilität“: Am Ende des Satzes ist zu ergänzen: "<i>Vorrangig ist die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs durch den Ausbau und die Qualifizierung des Fuß- und Radwegenetzes <b>sowie den Ausbau der Angebote zum Fahrradparken. Darüber hinaus [...]</b></i>"</p> <p><u>D 2.1 Städtebauliche Strukturen (HF 1)</u> Zu S. 61</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen; Abgleich mit Stellungnahme von BIS/VD 52</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
--	--	---	--

	<p><i>"Die Luruper Hauptstraße ist eine lebendige, begrünte Stadtstraße mit gestärkter Wohnfunktion, intensiver Nutzungsmischung und attraktivem Stadtbild sowie zeitgemäßen Verkehrsanlagen für alle Teilnehmenden."</i></p> <p>Unter handlungsfeldbezogene Strategien wird darauf verwiesen, dass die Ergebnisse der VU Luruper Hauptstraße West, des Projektes "mobilwandel2035 [...] eine gute Grundlage für die Entwicklung des Straßenzuges (Luruper Hauptstraße i. A.) darstellen. Wie bereits zur VU Luruper Hauptstraße und auch im Rahmen des laufenden Bauleitverfahrens zu "Lurup 68" eingegeben, lassen sich die verkehrlich-städtebaulichen Defizite im Bestandsquerschnitt des öffentlichen Raumes (Straßenverkehrsflächen) aus unserer Sicht nicht beheben. Um nachhaltige Verbesserungen - auch in Bezug auf das o.a. Ziel - zu erwirken, ist eine Aufweitung des Straßenquerschnitts geboten. Die Durchführung eines Konzeptverfahrens Verkehrs- und Freiraumflächen - in der die BVM eng einzubeziehen ist - wird auf S. 128 benannt.</p> <p>Selbiges gilt im Übrigen auch für den Straßenquerschnitt am Farnhornweg und mind. abschnittsweise der Elbgaustraße.</p> <p>D 2.10 Mobilität (HF 10) S. 70: Statt „Verkehrswende“ ist der Begriff „Mobilitätswende“ zu verwenden (s.a. Eintrag im Dokument).</p> <p>Der Hinweis zu den Straßenverkehrsflächen im HF 1 gilt entsprechend.</p> <p>An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die BVM Trägerin der Wegebaukosten für die Hauptverkehrsstraßen ist. Die Zuständigkeit für Maßnahmen an diesen Straßen obliegt somit dem Grunde nach der BVM/dem LSBG (beispielsweise auch für die genannten Querungsstellen).</p> <p><u>F IEK - Operativer Teil</u> F 1.2 Bei den Projekten ZMKP sollte im Bereich Mobilität ein stadtteilbezogenes Fußverkehrs- oder Nahmobilitätskonzept ergänzen werden.</p> <p>F 3 Projektblätter, Gutachterverfahren Im Zusammenhang mit der baulichen Nachverdichtung sind für Neubauprojekte an Hauptverkehrsstraßen wie auch i.A. verkehrstechnische Untersuchungen erforderlich, um die Erschließung nachzuweisen bzw. in Hinblick auf die</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>BVM muss im Weiteren die Perspektive für die Luruper Hauptstraße aufzeigen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Projektidee</p>
--	--	---

		<p>prognostizierten Verkehre notwendige verkehrliche Maßnahmen aufzuzeigen. Für Projekte mit hoher Verkehrserzeugung oder z. B. &gt; 100 WE sind darüber hinaus Mobilitätskonzepte in den weiteren Planungsprozessen zu berücksichtigen. Die verkehrlich-städtebaulichen Defizite im öffentlichen Raum (untermaßige Verkehrsflächen für die Verkehre des Umweltverbundes, wenig Aufenthaltsqualität, wenig Stadtgrün u.a.) lassen sich nicht im Bestandsquerschnitt beheben.</p> <p>Eine besondere Aufmerksamkeit ist bei den weiteren Planungen der Entwicklung des Altonaer Volksparkes – auch wenn dieser nicht direkt Bestandteil des vorliegenden Fördergebietes ist -, der SC Bahrenfeld sowie dem Gewerbegebiet Vorhornweg (Forschungs- und Innovationspark Altona) zu geben; dies im Hinblick auf die dort zukünftig zu erwartenden Verkehrsströme (NIMV und MIV).</p> <p><u>G Karten und Pläne</u> Projektplan S. 131: Bei den angedachten Projekten sollten in allen Handlungsfeldern (egal aus welchem Anlass) stets auch Angebote zum Fahrradparken berücksichtigt werden, sowohl für Besucher:innen, Bewohner:innen als auch für Beschäftigte.</p> <p>Der Weg am Fangdieckgraben stellt im Übrigen eine wichtige Schulwegroute dar und ist Vorzugstrasse des Radschnellwegs von Elmshorn nach Altona. Gleichzeitig bestehen große Defizite (Breiten, Oberflächen, Beleuchtung). Es sollte geprüft werden, ob hier Synergien mit einem möglichen RISE-Projekt zur Verbesserung der Erreichbarkeit des benachbarten Schulzentrums geschaffen werden können.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>BKM</b> Behörde für Kultur und Medien) K</p>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<p><b>BSB</b> (Behörde für Schule und Berufsbildung)</p>	19.07.2022	<p>Die Behörde für Schule und Berufsbildung stimmt dem o. g. Entwurf unter dem Vorbehalt zu, dass die folgenden Änderungen übernommen werden:</p> <p><u>Änderungen</u></p>	Zur Kenntnis genommen.

		<p><b>Seite 36, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, erster Absatz unter „Allgemeinbildende Schulen“, bitte wie folgt ändern:</b>  Darüber hinaus gibt es in Lurup zwei Stadtteilschulen – beide liegen außerhalb des Fördergebietes. Insbesondere die Stadtteilschule Lurup (Flurstraße), die mit den Grundschulen sowie verschiedenen Einrichtungen im Fördergebiet kooperiert ist für das Fördergebiet bedeutsam. Darüber hinaus gibt es im Fördergebiet ein Gymnasium (Goethe-Gymnasium, Rispenweg).</p> <p><b>Seite 36f., unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, unter dem Absatz „Allgemeinbildende Schulen“, Tabelle „Grundschulen“ bitte folgenden Hinweis zu den nachfolgenden Änderungen vor der Tabelle einfügen:</b>  Die in der Tabelle dargestellten Zügigkeiten beziehen sich auf die geplanten baulichen Veränderungen an den jeweiligen Standorten, in Anlehnung an die Schulentwicklungsplanung von 2019, siehe hierzu der Schulentwicklungsplan <a href="https://www.hamburg.de/contentblob/12985564/3255f838a6dae1aad14d8b12a08779fb/data/sepl-2019-endfassung).pdf">https://www.hamburg.de/contentblob/12985564/3255f838a6dae1aad14d8b12a08779fb/data/sepl-2019-endfassung).pdf</a>. Die Anzahl der angemeldeten Schülerinnen und Schüler kann durchschnittlich oder über einige Jahrgänge von dieser IST- und Zielzügigkeit aus der Schulentwicklungsplanung abweichen.  Im Folgenden werden deshalb die SEPL-Zügigkeiten anhand der tatsächlich bereits umgesetzten baulichen Maßnahmen angegeben. Diese Zahlen weichen teilweise von den Angaben im schulstatistischen Informationssystem ab.</p> <p><b>Seite 37, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, unter dem Absatz „Allgemeinbildende Schulen“, Tabelle „Grundschulen“ die Quellenangabe wie folgt ändern:</b>  <i>Tab. 11: Grundschulen (Quelle: Schulinfosystem SISy - Hamburg sowie Stabsstelle Schulentwicklungsplanung und Schulbaucontrolling der BSB)</i></p> <p><b>Seite 36, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, unter dem Absatz „Allgemeinbildende Schulen“, Tabelle „Grundschulen“ Spalte „Allg. Informationen“, Zeile „Grundschule Franzosenkoppel“  Bitte folgende Änderung vornehmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ...</li> </ul>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
--	--	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• SEPL-Zügigkeit: 3 (Zielzügigkeit: 4)</li> <li>• ...</li> </ul> <p><b>Seite 37, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, unter dem Absatz „Allgemeinbildende Schulen“, Tabelle „Grundschulen“, Spalte „Allg. Informationen“, Zeile „Schule Langbargheide“</b>  <b>Bitte folgende Änderung vornehmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ...</li> <li>• SEPL-Zügigkeit: 4* (Zielzügigkeit: 4)</li> <li>• ...</li> </ul> <p>*Die Schule Langbargheide hat durch jahrgangsübergreifenden Unterricht Abweichungen bezüglich der angegebenen Zügigkeiten der einzelnen Jahrgänge.</p> <p><b>Seite 37, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, unter dem Absatz „Allgemeinbildende Schulen“, Tabelle „Grundschulen“, Spalte „Allg. Informationen“, Zeile „Grundschule Luruper Hauptstraße (außerhalb des Fördergebietes)“</b>  <b>Bitte folgende Änderung vornehmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ...</li> <li>• SEPL-Zügigkeit: 2 (Zielzügigkeit: 3)</li> <li>• ...</li> </ul> <p><b>Seite 37, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, bitte den Verweis auf die o. a. Fußnote einfügen:</b>  Die Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) plant in der Region 5 den Ausbau der Grundschulen auf insgesamt 26 Züge. Im Fördergebiet wird die Grundschule Franzosenkoppel von einer dreizügigen zu einer vierzügigen Schule ausgebaut. Die Grundschule Luruper Hauptstraße wird am gemeinsamen Standort mit der Stadtteilschule Lurup von einer zweizügigen zu einer dreizügigen Grundschule ausgebaut. Die Grundschule Schule Langbargheide ist bereits vierzünftig*, die Grundschule Fridtjof-Nansen-Schule mit den Standorten Fahrenort und Swatten Weg ist sechs- bis siebenzünftig.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
--	--	---	---

		<p><b>Seite 37, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, vierten Absatz wie folgt ändern:</b>  er Standort Veermoor wird auch weiterhin als Schulstandort genutzt werden. Der Grundschule Franzosenkoppel werden hier Räume auf unbestimmte Zeit zur Verfügung gestellt. Eine ursprünglich angedachte Überplanung des Standortes Veermoor für Wohnungsbau ist damit obsolet (vgl. hierzu Bezirksversammlung Altona, Drucksache-Nr.: 21-2588). Bei der Grundschule Franzosenkoppel (bauliche Erweiterung) und der Grundschule Langbargheide (Modernisierung, sowie Rückbau / Neubau) sind in den kommenden Jahren umfangreichere bauliche Veränderungen vorgesehen.</p> <p><b>Seite 37 sowie Seite 38, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, vierten Absatz respektive ersten Absatz wie folgt ändern:</b>  Die Grundschulen versuchen, den vor Ort vorgefundenen Problemlagen durch verschiedene Angebote – oftmals in Kooperation mit externen Partner/innen – gerecht zu werden. Sie sind sowohl untereinander als auch mit der Stadtteilschule Lurup vernetzt. Teilweise finden gemeinsame Angebote statt.  Einige Schüler/innen besuchen weiterführende Schulen im benachbarten Stadtteil Eidelstedt.</p> <p><b>Bitte hierzu folgende Anmerkungen berücksichtigen:</b>  <i>Es wird darum gebeten, Begriffe wie „Hemmnis“, die als Wertung verstanden werden könnten, zu vermeiden.</i>  <i>Aus Sicht der Schulplanung/BSB dienen beide Stadtteilschulen, die Stadtteilschule Lurup und die Geschwister-Scholl-Stadtteilschule, gleichermaßen dazu, die Bedarfe des Stadtteils Lurups zu decken. Beide verfügen über moderne, neue Schulbauten und sehr gute Unterrichtskonzepte. Und beide liegen außerhalb des Fördergebietes, aber in Lurup.</i>  <i>Die Schulorganisation 2022/23 ergab, dass insgesamt nur 4 Schülerinnen und Schüler mit dem Erstwunsch Stadtteilschule Lurup an die Geschwister-Scholl-Stadtteilschule weitergeleitet wurden, es kann hier somit nicht von vielen Schülerinnen und Schülern gesprochen werden.</i></p> <p><b>Seite 38, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, zweiten Absatz wie folgt ändern:</b></p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>.</p> <p>Zu Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
--	--	--	---

	<p>Die weiterführenden Schulen für das Fördergebiet sind die Stadtteilschule Lurup und das Goethe-Gymnasium, welches das einzige Gymnasium in der Schulplanungsregion 5 ist. [...]</p> <p>Mit 65,1 % (Stand: Schuljahr 2021/22) besuchen im Stadtteil Lurup deutlich mehr Schüler/innen der Sekundarstufe 1 eine Stadtteilschule als im Bezirk Altona (46,5 %) und in Hamburg (51,8 %). Dagegen ist der Anteil der Schüler/innen, die ein Gymnasium besuchen, mit 31,3 % deutlich geringer als im Bezirk Altona (51,5%) und in Hamburg (45,4 %) (vgl. Schuljahresstatistik 2021).</p> <p><b>Seite 38, unter „B 3 Gesellschaftliche Infrastruktur; Unterüberschrift B 3.1. Bildungsinfrastruktur“, ersten Absatz unter „Erwachsenenbildung“ wie folgt ergänzen:</b> [...]</p> <p>Die Volkshochschule (VHS) bietet Sprachkurse für Erwachsene an. Ein spezielles Angebot der VHS im RISE-Gebiet Lurup sind die sogenannten „Mütterkurse“, an den vier Grundschulen (Luruper Hauptstraße, Fridtjof-Nansen-Schule mit Standort Swattenweg, Langbargheide, Franzosenkoppel). In den Mütterkursen wird niederschwellig die deutsche Sprache unterrichtet und über den konkreten Schulalltag der Kinder informiert. Die Kurse finden in den Räumen der jeweiligen Schule in der Regel einmal pro Woche statt und sind für die Mütter kostenlos. Der Kinderschutzbund organisiert einmal wöchentlich ein Eltern-Kind-Café mit Beratung für Eltern mit Kindern im Alter von null bis fünf Jahren. [...]</p> <p><b>Seite 49, unter „C Probleme und Potenziale; Unterüberschrift C 1 Schlussfolgerungen der Bestandsaufnahme: Probleme und Potenziale in den relevanten Handlungsfeldern“, Tabelle „HF 3 – Wohnumfeld/ öffentlicher Raum“, Spalte „Potenziale“</b> <b>Bitte folgende Änderung vornehmen und Anmerkung beachten:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ...</li> <li>• Die geplante bauliche Erneuerung der Grundschule Langbargheide bietet die Chance für die räumliche Verknüpfung von Grundschule und Kita Moorwisch / EKiz (Bildungshaus) beidseits der Straße Moorwisch</li> <li>• ...</li> </ul> <p><b>Hinweis der BSB hierzu:</b> <i>Die Planungen sind noch nicht abgeschlossen, weswegen keine Aussagen bezüglich der Herrichtung eines Stadtplatzes getroffen werden können.</i></p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Projekte sind frühzeitig zu kommunizieren.</p>
--	---	---

<p><b>BUKEA</b> (Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft)</p> <p>N</p> <p>+</p>	<p>18.07.2022</p>	<p>Dem Entwurf des IEK wird zugestimmt.</p> <p><u>Amt N:</u></p> <p>Innerhalb des Fördergebiets Lurup verläuft die Landschaftsachse Volkspark. Hierauf und auf die Notwendigkeit des Lückenschlusses im Bereich Böverstpark und zwischen Böverstpark und Grünanlage Fahrenort wird zurecht hingewiesen. Um den Stellenwert aus gesamtstädtische Perspektive zu unterstreichen wird um <u>entsprechende Ergänzungen</u> auf den S. 23 und 71 gebeten.</p> <p>S. 23 ... bis nach Schenefeld darstellt. In einem Teilbereich des Böverstpark (Flurstück: 4860) sowie zwischen Böverstpark und der Grünanlage Fahrenort wurde die planungsrechtlich gesicherte Grünverbindung bisher jedoch noch nicht vollendet. <u>Beiden genannten Lücken sind im gesamtstädtischen Lückenschutzprogramm für den Ausbau und die Entwicklung des Grünen Netzes Hamburg identifiziert und der Lückenschluss ist daher von besonderer Bedeutung.</u> Die öffentliche Parkanlage Böverstpark (ohne Flurstück: 4860) ...</p> <p>S. 71 ... im Bereich Böverstpark sowie zwischen Böverstpark und Fahrenort zunächst einzelne private Grundstücke angekauft werden. Diese Teilflächen sind planungsrechtlich bereits gesichert. <u>Beiden genannten Lücken sind im gesamtstädtischen Lückenschutzprogramm für den Ausbau und die Entwicklung des Grünen Netzes Hamburg identifiziert und der Lückenschluss ist daher von besonderer Bedeutung.</u> Das Bezirksamt ist hierzu ...</p> <p><u>Allgemeiner Hinweis auf Straßenbäume:</u> Im IEK wird auf die Pflanzungen zusätzlicher Straßenbäumen nicht eingegangen. Straßenbäume bedienen sowohl das HF 2 Wohnumfeld / öffentlicher Raum als auch das HF 11 Klimaschutz, Klimaanpassung, Grüne und Blaue Infrastruktur. Es wird daher angeregt, in RISE Gebieten diesen Aspekt stärker im Blick zu haben und mit entsprechenden Maßnahmen zu hinterlegen. Es ist bewusst, dass die Suche neuer, umsetzbarer Pflanzstandorte hierbei eines der Hauptprobleme darstellt.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
--	-------------------	---	---

W	18.07.2022	<p>Zum ZMKP I S. 89 <u>Projekt Spielplatz Warthestr.</u> teilt A/MR3 mit, dass sich die Verteilung der Raten und die Mittelherkunft geändert haben: Mittelbedarf gesamt 500 Tsd. €, davon in 2020 100 Tsd. €, <b>in 2023: 300 Tsd. €, in 2024 100 Tsd. €</b> BUKEA / <b>EMG</b>. Bitte entsprechend korrigieren, auch S. 110 f (Projektzeitraum -2024, BUKEA/EMG).</p> <p><u>Amt W:</u></p> <p>Durch den Klimawandel und die fortschreitende Nachverdichtung nähern sich die Infrastruktureinrichtungen der Stadtentwässerung der Belastungsgrenze, sodass ein Umdenken im Umgang mit der Abwasserableitung und eine daran angepasste Planung notwendig sind. Die Schmutz- und Regenentwässerung des Plangebietes muss nach den Anforderungen und Zielsetzungen der HBauO, des HmbAbwG, des WHG, HWaG und HmbKliSchG (inkl. Klimaplan und RISA) dauerhaft sichergestellt werden.</p> <p>Insbesondere in Bezug auf das erste Handlungsziel des Kapitel D 2.11 (HF11) ist zu berücksichtigen:</p> <p>Es ist frühzeitig die notwendige Planung der Niederschlags-und Schmutzwasserbeseitigung einzubeziehen. Insbesondere ist bei der zukünftigen Planung ein ausgewogenes Konzept zur Niederschlagswasserbeseitigung der öffentlichen wie auch der privaten Flächen zu erstellen. Hierbei ist zu beachten, dass das Entwässerungskonzept verbindliche Angaben enthalten soll, aus denen Festsetzungen ableitbar sind, die in Bebauungsplänen verankert werden können. Regelungen müssen im Vorwege von Planverfahren entwickelt werden; Flächenkapazitäten (Verdunstung, Rückhaltung, Speicherung und für Regenwassernutzung) müssen geplant und vorgehalten werden.</p> <p>Sollte die Einleitungsmenge für Niederschlagswasser in die öffentlichen Abwasseranlagen durch Hamburg Wasser oder in ein oberirdisches Gewässer durch die zuständige Wasserbehörde begrenzt werden, sind ausreichende Rückhalteeinrichtungen von vornherein vorzusehen. Zur Starkregenvorsorge sind in der zukünftigen Planung obligatorisch Überflutungsnachweise entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu führen (unabhängig von der Art und Weise der Regenentwässerung z.B. Sieleinleitung, Gewässereinleitung).</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei Hoch- und Tiefbauprojekten mit RISE-Förderung werden die Dienststellen BUKEA/W und A/MR2 (Gewässer) in den Planungsprozess einbezogen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
---	------------	--	---

E		<p>Dabei sind auch die Zuflüsse aus Oberliegerbereichen und Veränderungen der Unterliegersituation durch einen erhöhten Abfluss zu berücksichtigen. Dadurch ggfs. entstehende, zusätzliche Flächenbedarfe für notwendige Retentionsflächen sind entsprechend den Zielsetzungen der RegenInfraStrukturAnpassung (RISA) bereits in den ersten Planungsphasen zu berücksichtigen. Eine Betrachtung und Überprüfung des Oberflächenabflussverhaltens ist anhand der Starkregengefahrenkarte (vollständiger Titel: Fließweg- und Senkenkarte für die Bewertung von Gefährdungen aus Starkregen) ist ebenfalls zu berücksichtigen.</p> <p>Keine Stellungnahme eingegangen</p>	Zur Kenntnis genommen.
<b>BSW</b> (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen)  WSB 1	20.07.2022 (gemein- same Stellung- name)	<u>Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung, Abteilung Wohnen (WSB 1)</u> - Potenzialflächen für den Wohnungsbau Im IEK wird auf die Fortschreibung des Wohnungsbauprogramms Altona für das Jahr 2021 verwiesen, welches für das Fördergebiet insgesamt ein Potenzial für den Neubau von ca. 2.500 Wohneinheiten (WE) benennt. Außerdem wird das SAGA-Konzept „Mehr Wohnen. Und Mehr.“ benannt. Die SAGA hat durch das Verfahren im südlichen Flusseviertel ein Wohnungsneubaupotenzial von 150 WE ermittelt.	Zur Kenntnis genommen.

	<p>WSB1 bittet darum, bei Neubauvorhaben immer darauf zu achten, dass der Drittmix umgesetzt wird. In ganz zentralen Lagen kann der Anteil der öffentlich geförderten Mietwohnungen höher als die im Bündnis für das Wohnen vereinbarten 35% liegen. Dies sollte bei privaten Grundstücken über städtebauliche Verträge gesichert werden. Was häufig zu wenig Berücksichtigung findet, ist ein ausreichender Anteil für Vordringlich Wohnungssuchende. Hier wurde ein Anteil von 10% des Vorhabens im Bündnis für das Wohnen vereinbart. Diese 10% sind auch in der Förderung mit der Förderrichtlinie verankert, darüber hinaus sollte jeweils geprüft werden, ob der Anteil, eingestreut oder mit sozialen Trägern, erhöht werden kann. Die Beachtung der Umsetzung der vom Bündnis für das Wohnen festgelegten 35% ist besonders vor dem Hintergrund wichtig, da bis Ende 2026 bei mehr als 40 % der Sozialwohnungen im Gebiet die Belegungs- und Mietpreisbindungen (gemäß Aussagen im IEK) entfallen.</p> <p>Auch neue Wohnformen, die insbesondere gemeinschaftsbildend sein können, sollten in die Überlegungen für eine Neubebauung oder bei Modernisierungen einbezogen werden. Bei der Durchführung von Konzeptausschreibungsverfahren für städtische Fläche kann WSB1 dies in Abstimmung mit den Bezirken gesondert steuern.</p> <p>Als letztes möchte WSB 1 darauf hinweisen, dass die Klimaziele, gerade auch im Bestand, beachtet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnungsneubauprojekte für Baugemeinschaften</li> </ul> <p>WSB1 begrüßt ausdrücklich, dass im Handlungsfeld Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft Wohnungsneubauprojekte für Baugemeinschaften genannt werden. Erfahrungsgemäß bestehen auch für Baugemeinschaften hohe Flächenbedarfe in den einzelnen Bezirken. Bei der Umsetzung von Projekten sollte jeweils geprüft werden, ob ein bis zu 20%iger Anteil im Geschosswohnungsbau umsetzbar ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für das Handlungsfeld Wohnen, lokaler Wohnungsmarkt und Wohnungswirtschaft stellt der IEK-Entwurf folgende Analyseergebnisse dar:  „Mit der Erschließung der identifizierten Wohnungsbaupotenziale kann das Wohnraumangebot nicht nur quantitativ erhöht werden. Es ergeben sich auch neue Möglichkeiten für eine weitere Differenzierung des Wohnungsangebotes, indem zusätzliche bedarfsgerechte Wohnungen für unterschiedliche Wohnformen und Haushaltstypen geschaffen werden. Da es in einigen Bereichen mit Geschosswohnungsbau noch Wohnungsbestände mit zum Teil erheblichen energetischen Sanierungsbedarf gibt, muss zudem die Sanierung des Geschosswohnungsbestandes weiter fortgeführt werden.“  Durch WSB1 wird diese Bewertung ausdrücklich begrüßt. Es wird um Beachtung der o.g. wohnungspolitischen Vorgaben gebeten.</li> </ul>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p>
--	---	---

WSB 3		<p><u>Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung, Abteilung Bodenordnung (WSB 3)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Soweit die auf S. 80 und S. 85 genannten, geplanten Bemühungen des Bezirksamtes, private Grundstücksteilflächen für den Bereich Böverstpark anzukaufen, erfolglos bleiben sollten, könnte der Einsatz einer vereinfachten Umlegung hilfreich sein. WSB 3 regt daher an, dass das Bezirksamt hierzu ggf. mit WSB 3 in Verbindung tritt.</li> </ul>	Zur Kenntnis genommen. Wird ggf. geprüft.
WSB 2		<p><u>Amt für Wohnen, Stadterneuerung und Bodenordnung, Abteilung Integrierte Stadtteilentwicklung (WSB 2)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- WSB 2 weist auf drei verbliebene Änderungsbedarfe hin, die im PDF-Dokument auf den Seiten 94 (ZMKP – Konsistenz zum Projektblatt), 102 (Projektblatt – Konsistenz zur Projektliste) und 131 (Plandarstellung – Ergänzung Standort des Stadtteilbüros unter Projekt 18) als Kommentare vermerkt sind.</li> </ul> <p>Seite 94 Aufwertung Grünverbindung Luruper Hauptstraße/Fahrenort; ZMKP und Projektblatt stimmen in der Zeitleise nicht überein.</p> <p>Seite 102 Gutachterverfahren für zwei Teilräume im VU-Gebiet; Projekttitle aus der Projektliste in das Projektblatt übernehmen</p> <p>Seite 131 Plan Verortung Projekte und Maßnahmen ZMKP I, Legende: bei ESF-RISE LokalAktiv Lurup 2021 das Stadtteilbüro aufführen</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt</p>

<p>LP</p>		<p><u>Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung (LP)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- LP hat Änderungsbedarfe und weitere Hinweise, insbesondere zur Magistralen-Thematik, als Kommentare im PDF-Dokument vermerkt. Die Kommentare befinden sich auf den Seiten 17, 20, 49, 54, 62 (2 kommentierte Stellen), 64, 67, 128</li> </ul> <p>Seite 17 Streichung eines Satzes</p> <p>Seite 20 Bitte um Aufnahme einer Rubrik „Informelle Planwerke“</p> <p>Bitte den Masterplan Magistralen präserter machen – analog z.B. zur Darstellung des Projekte #mobilwandel2035 sollte es einen eigenen Abschnitt dazu geben:</p> <p><i>Die Luruper Hauptstraße ist eine der seitens der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen für eine strategische Entwicklung identifizierten gesamtstädtisch bedeutsamen Magistralen. In dieser Legislatur wird ein Masterplan für die Magistralen entwickelt, der grundsätzliche rahmengebende Aussagen zu Zielen, Handlungsfeldern und Prinzipien der Magistralenentwicklung enthalten wird sowie ein strategisch-räumliches Rahmenkonzept. Im Sinne des Masterplan Magistralen strebt die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen eine allgemeine städtebauliche Aufwertung der Magistralen, darunter die Magistrale Luruper Hauptstraße, an (u.a. Aufwertung der Stadteingänge und Eingänge in die Quartiere, Aufwertung der öffentlichen Räume, bessere bauliche Fassung der Straße, Erhöhung der Nutzungsdichte, u.a. durch Belebung der Erdgeschosse). Ein Schwerpunkt liegt im Bereich des Luruper Zentrums. Bei stadtbildwirksamen Projekten und Maßnahmen an den Magistralen ist der Oberbaudirektor zu beteiligen.</i></p> <p>Seite 49 HF 3, Potenziale, Formulierungsergänzung</p> <p>Seite 54 S 32-Planung als langfristiges Potenzial aufnehmen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen. Der Realisierungszeitpunkt für die S 32 ist nicht</p>
-----------	--	--	---

		<p>Seite 62 D 2.1, HF 1, Formulierungsergänzung</p> <p>Seite 64 D 2.3, HF 3, Synergien durch Masterplan Magistralen und mobilwandel2035</p> <p>Seite 67 D 2.6 HF 6, Inklusive Spielmöglichkeiten berücksichtigen</p> <p>Seite 128 Projektblatt Konzeptverfahren Verkehrs- und Freiraumflächen; LP einbinden</p>	<p>definiert. Das IEK hat vorrangig den Förderzeitraum im Fokus.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Der Masterplan Magistralen ist noch zu entwickeln und laut BVM-Stellungnahme sind die Ergebnisse der von mobilwandel2035 keine Grundlage für die konkrete Planung.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>
<p><b>BIS</b> (Behörde für Inneres und Sport) - Feuerwehr</p>	<p>25.07.2022</p>		

		<p>Die Belange der Feuerwehr werden vom Wohnungsbauprogramm Altona in den Bereichen Einsatztaktik, hier: Verkehrsflusskoordination und Standortplanung berührt.</p> <p>1. Einsatztaktische Bewertung Für die FHH sind in der anstehenden Stadtentwicklung das Zukunftsprojekt „Masterplan Magistralen“ mit samt den Anforderungen an einen Mobilitätsmix als auch autoarme Quartiere und der Ansatz eines Ausrollens großflächiger verkehrsberuhigter 30 km/h Zonen von großer Bedeutung.</p> <p>Diese in der Stadtentwicklung notwendigen Schritte, welche auch für das Wohnungsbauprogramm Altona gelten, bedeuten für die Feuerwehr Hamburg jedoch verschiedene Interessenkonflikte hinsichtlich ihrer gesetzlich vorgeschriebenen Leistungsfähigkeit respektive der Schutzzieleerreichung sowie deren Aufgabenwahrnehmung.</p> <p>a. Magistralen Im Zuge der Magistralenentwicklung steht zum einen das städtische Ziel, den zukünftigen Wohnungsbau in aller Regel in verdichteter, möglichst mehrgeschossiger und geschlossener Bauweise stattfinden zu lassen als auch die Mischung von Wohnungsbau mit anderen Nutzungen, insbesondere im Erdgeschoss herzustellen. Eine Solitärbebauung entlang der Magistralen wird nicht favorisiert. Dieser Ansatz aus Mischnutzung und geschlossener Baustruktur bedingt aber künftig, dass bauplanungsrechtlich und lärmschutzrechtlich die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, auch Feuerwehrstandorte in eine solche Bebauung zu integrieren und dies abzusichern (Ausweisung als Gemeinbedarf / Feuerwehr).</p> <p>Zusätzlich findet aktuell eine Diskussion zur Mobilitätswende auch im Magistralenraum statt, die mit einer Reduzierung der Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs und Busspuren für die Feuerwehr einen weiteren Interessenkonflikt beherbergt. Eine Reduzierung von vorhandenen Fahrspuren bedeutet zwangsläufig einen erhöhten Widerstand im Verkehrsfluss und geht direkt mit einer reduzierten zeitlichen Erreichbarkeit von Einsatzstellen einher.</p> <p>b. Tempo30 – Zonen</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--	---

	<p>Ein geplantes großflächiges Ausrollen von verkehrsberuhigten 30 km/h Zonen bedeutet für die Feuerwehr eine weitere Abnahme in der zeitlichen Erreichbarkeit von Einsatzstellen.</p> <p>Auch hierdurch erhöht sich der Widerstand im Verkehrsfluss selbst bei mehrspurigen Fahrbahnen. Bereits jetzt ist ein „Mitschwimmen“ der Einsatzfahrzeuge im Zuge einer 50 km/h Situation aufgrund der verdichteten Verkehrslage am Tage kaum mehr möglich. Durch eine 30 km/h-Vorgabe wird diese Möglichkeit am Tage dann in Gänze genommen und verschärft die Situation zudem noch in den Abend- und Nachtstunden.</p> <p>Verkehrsräume mit nur einer Fahrbahn je Richtung stellen bei 30 km/h Zonen zudem ein weiteres Hemmnis für Großfahrzeuge dar, da diese die anderen Verkehrsteilnehmer nur mit erhöhtem Risiko oder aufgrund des nichtvorhandenen Raumes und eines Begegnungsverkehrs gar nicht überholen können. Bauliche Maßnahmen zur Sicherstellung der 30 km/h Zonen sind im Sinne der Feuerwehr möglichst auszuschließen, da hier der ruhende Verkehr im Verkehrsraum abgewickelt wird und zudem „rechts vor links Vorfahrtsituationen“ gelten.</p> <p>Für die Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr, die sich bei einem Einsatz mit ihrem Kfz auf dem Weg zum Gerätehaus begeben, gelten ebenso die 30 km/h Vorgaben. Hierdurch kommt es zu einem verzögerten Eintreffen der Kameraden am Gerätehaus und infolgedessen zu einem verzögerten Eintreffen an der Einsatzstelle.</p> <p>Es ist festzustellen, dass es bei der Berufs- als auch bei der Freiwilligen Feuerwehr durch ein weiteres Ausrollen von 30 km/h Zonen zu zeitlichen Verzögerungen beim Erreichen der Einsatzstelle kommt, wodurch die Schutzzielerreichung im Brandschutz und Rettungsdienst beeinträchtigt wird. Bei Tempo30-Zonen mit baulichen Maßnahmen wird die Schutzzielerreichung sogar in einem erheblichen Maße beeinträchtigt.</p> <p>Autoarme Quartiere müssen für Einsatzfahrzeuge zudem barrierefrei befahrbar sein, so dass alle Nutzungseinheiten den Vorschriften gerecht zu erreichen sind.</p> <p>Darüber hinaus sind bei der Planung, bei der Umsetzung von (Bau-)Maßnahmen folgende Regelungen grundsätzlich zu prüfen und anzuwenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung des zweite Rettungsweg gem. §31 HBauO</li> </ul>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	---

<p>- VD52 (Verkehrsdirektion)</p>	<p>15.07.2022</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfüllung der Anforderungen der §§ 5; 17 HBauO</li> <li>• Für den Nachweis zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges über die Hubrettungsgeräte der Feuerwehr sind grundsätzlich die <i>Muster-Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr</i> sowie die <i>FAQ zu § 5 HBauO – Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken (Nachweis Feuerwehraufstellflächen für Anleitungen)</i> der BSW zu beachten.</li> <li>• Einhaltung der „Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra)</li> <li>• Einhaltung der Wasserversorgung gemäß Arbeitsblatt W 405 der DVGW</li> </ul> <p>2. Standortplanung Die Feuerwehr Hamburg plant die Verlagerung der Freiwilligen Feuerwehr Lurup (Bestandsgebäude Stückweg 4) in einen noch zu errichtenden Neubau auf dem bezeichneten Grundstück Elly-See-Straße/Elbgaustraße (Flurstücke 805-1 und 2553-1) in der Gemarkung Lurup (siehe Ausschnitt aus ALKIS). Das Grundstück wurde der Feuerwehr vom Landesbetrieb Immobilien (LIG) 2020 angeboten, mit der projektrealisierenden Firma Sprinkenhof GmbH wurden bereits die Vorplanungen hierzu aufgenommen. Der Neubau-Standort liegt im bezeichneten RISE-Gebiet und dürfte somit ebenfalls förderfähig im Rahmen der geltenden Richtlinien sein.</p> <p>Die Bestrebungen, den Bereich der Luruper Hauptstraße (Nord) als RISE-Fördergebiet festzulegen, werden begrüßt. Im Einvernehmen der Straßenverkehrsbehörden ergeht folgende Stellungnahme:</p> <p>A Anlass und Auftrag Die Darstellungen aus der Voruntersuchung (PPA) sind den straßenverkehrsbehörden nicht bekannt.</p> <p>B 1.3 Funktionale Strukturen Verkehr und Mobilität Die Spreestraße ist als Tempo 30 Strecke ausgewiesen. Straßenbegleitende, nicht bewirtschaftete Stellplätze sind als Parkstände zu bezeichnen, Stellplätze sind privat. Parkstände sind grundsätzlich den Besuchern vorbehalten. Diese sichern temporärere (Umzüge, BE-Flächen) sowie längerfristige (personengebundener barrierefreier Parkstand) Nutzungen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Wird im Weiteren geprüft.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
---------------------------------------	-------------------	--	---

	<p>Rad- und Fußverkehr Die bestehenden Anlagen sind zu Teilen in einem sehr schlechten Zustand. Hier besteht erheblicher Sanierungsbedarf, um auch das Rad fahren außerhalb der Velorouten attraktiv zu machen.</p> <p>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und nachhaltige Mobilität Das On-Demand-Angebot ioki wird nach Aussage der BVM demnächst eingestellt. Fortan soll nur noch MOIA ein Ride-Sharing-Angebot anbieten.</p> <p>C Probleme und Potenziale HF 10 Mobilität</p> <p>Problem ,Insgesamt ist das Fördergebiet verhältnismäßig schlecht vom Schienenpersonennahverkehr erschlossen.'</p> <p>Potenziale Sollte hier nicht auch perspektivisch die neue S-Bahn Anbindung aufgeführt werden?</p> <p>Problem Separate Radwege existieren im Wesentlichen nur entlang der Hauptverkehrsstraßen und der Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung. Diese sind aber nur zum Teil benutzungspflichtig, da sie in der Regel zu schmal und/oder in einem mangelhaften Zustand sind. Hier gilt es kurz zu erklären: in Tempo 30 Zonen fährt der Radfahrer im Mischverkehr, Radverkehrsanlagen sind laut StVO nicht vorgesehen. Benutzungspflichtige Radwege werden aufgrund ihrer Einstufung (Gefahrenlage) und nicht aufgrund des Zustandes beschildert (Beschilderung = Benutzungspflicht).</p> <p>Problem Abseits der Straßen sind die Fuß- und Radwegebeziehungen zum Teil lückenhaft und nicht immer klar erkennbar. Bei Wegen in öffentlichen Grünanlagen - die häufig auch Schulwege sind - wird zudem in einigen Bereichen die unzureichende Beleuchtung bemängelt.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen, vgl. BVM-Stellungnahme</p> <p>Neuformulierung</p> <p>Zur Kenntnis genommen. Realisierungszeitpunkt ist undefiniert.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
--	---	---

<ul style="list-style-type: none"> <li>- PK 25</li> <li>- Sportamt</li> </ul>		<p>Potenziale Attraktive Strecken mit kurzen, guten Radwegführungen, auch abseits der Straßen, fördern die Bereitschaft, das Auto stehen zu lassen.</p> <p>D Strategische Zielsetzungen für die Gebietsentwicklung D 2.10 Mobilität (HF 10)</p> <p>Handlungsfeldbezogene Strategien Zusätzlich sollten Bestrebungen unternommen werden, im Rahmen von Neubauprojekten (Bsp. „Luruper Höfe“) Ladesäulen zu installieren. Dies würde auch die Attraktivität dieser Standorte stärken (Einkaufen + Laden; auch F 1.3 Projektideen).</p> <p style="text-align: center;">Keine Stellungnahme eingegangen</p> <p>nach Rücksprache / Austausch mit A/SR4 und M/BS gibt es zum Entwurf IEK Lurup keine weiteren Anmerkungen ... keinen Stellungnahme bedarf. In Anlehnung an unsere Stellungnahme aus März 2019 zur PPA Lurup (siehe 1. Kullerpunkt bei Anmerkungen in der angefügten Mail) bittet das LSP jedoch erneut darum zu prüfen, ob das Hallenbad Elbgaustraße, das immerhin mit einem Projekt im Masterplan Active City benannt wurde, im weiteren Verfahren noch Berücksichtigung finden und entspr. profitieren könnte. Dem Entwurf IEK ist nicht zu entnehmen, ob und ggf. welche Maßnahmen i.Z.m. dem Schwimm-/Hallenbad Elbgaustraße vorgesehen sind.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p style="text-align: center;">?</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen. Wird im Weiteren geprüft.</p>

<b>BGV</b> <i>(Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz)</i>  G		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>BJV</b> <i>(Behörde für Justiz und Verbraucherschutz)</i>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>BWFGB</b> <i>(Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke)</i>  Stabsstelle Gleichstellung + Bezirke	29.06.2022	Keine Stellungnahme eingegangen  Hinweis: Dienststelle sieht sich nicht als TöB, Ist dort nur zur Kenntnis zu geben. Keine Stellungnahme eingegangen	Zur Kenntnis genommen.
<b>LSBG</b> <i>(Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer)</i>  Geschäftsbereich Straßen		Siehe BVM	
<b>SAGA GWG / GS Osdorf – Lurup</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	

<b>Handwerkskammer</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>Handelskammer</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>Stadtreinigung Hamburg</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>Hamburg Wasser</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>Hamburger Stadtentwässerung</b>		Keine Stellungnahme eingegangen	
<b>VHH/Bus</b>	13.07.2022	<p><u>Hinweise:</u></p> <p>S. 13, 2. Absatz: Das Plangebiet wird durch eine Vielzahl von Buslinien mit dichtem Takt erschlossen, die eine Anbindung an die Schnellbahnen herstellen.</p> <p>S. 26f. ÖPNV: Das Plangebiet wird durch die genannten Buslinien, vor allem den Metrobuslinien 2,3, 21 und 22 mit einem dichten Fahrtenangebot erschlossen. Hier sollte bei den Linien das Fahrtenangebot ergänzt werden:</p> <p>2: Alle 10 Minuten, in der Früh-HVZ alle 7/7/8 Minuten stadteinwärts  3: In der HVZ alle 10 Minuten  21: Alle 5-10 Minuten  22: Alle 10, in der HVZ alle 6/6/7 Minuten  184: Alle 20 Minuten  284: Alle 20 Minuten  384: in der HVZ alle 20 Minuten  186: Alle 10 Minuten  392: Alle 30 Minuten</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>

+		<p>Durch Überlagerung von Linien auf mehreren Abschnitten ist die Bedienungshäufigkeit in der Regel mindestens alle 10 Minuten, in den HVZ entsprechen dichter. Ziel des Hamburgtaktes ist es, auch Lurup und Osdorf einen attraktiven Busverkehr zu bieten, um die Mobilitätswende voranzubringen.</p> <p>Das On-Demand-Angebot loki-Hamburg wird ab Dezember 2022 im Bereich Lurup nicht weitergeführt werden, weil die On-Demand-Strategie seitens der Stadt Hamburg umgestellt wird. Alternativ soll das Angebot von MOIA auf Bereiche des bisherigen loki-Hamburg Bedienegebiets ausgeweitet werden.</p> <p>S. 53 HF Mobilität: Der ÖPNV auf der Straße spielt besonders im Untersuchungsgebiet eine gewichtige Rolle im Bereich der Mobilität und sollte weiter in den Vordergrund geholt werden, hier insbesondere im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Ausbau des Hamburgtaktes mit möglichst umsteigearmen Verbindungen idealerweise rund um die Uhr.</p> <p>S.59 Punkt Mobilität: Auch hier ist eine Integration des ÖPNV in Mobilitätskonzepte anzustreben (siehe vorheriger Punkt).</p> <p>S. 70 HF Mobilität: Wir beziehen uns auf die beiden vorherigen Punkte, hier wäre eine Spezifizierung hilfreich, wie die ÖPNV-Angebote verbessert werden sollen.</p> <p>S. 78 IEK – Operativer Teil Hier sollten die vorgesehenen Maßnahmen des Hamburgtakts und das Projekt Mobilwandel2035 mit einfließen.</p> <p>S. 128f Luruper Hauptstraße Hier verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu den Untersuchungen nach §141 BauGB vom 17.05.2021 sowie auf die laufende Magistralenplanung der BSW-LP, die - sofern noch nicht geschehen - mit einbezogen werden sollten, um hier im Sinne der Mobilitätswende einen Meilenstein zu schaffen.</p> <p>S. 133 Karte Hier fehlt der Buslinienweg der Linie 186 durch den Lüttkamp mit den Haltestellen „Eckhoffplatz (LurupCenter)“ am Südennde des Lüttkamps.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Zur Kenntnis genommen. (siehe BVM-Stellungnahme)</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen. (zu mobilwandel2035 siehe BVM-Stellungnahme)</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
---	--	---	--

HVV		Siehe BVM	
<b>Bezirksamt Altona</b>			
JA		Keine Stellungnahme eingegangen	
SR 1 Sozialplanung		Keine Stellungnahme eingegangen	
GA		Keine Stellungnahme eingegangen	
MR 2		<p>anbei unsere Rückmeldung zum Entwurf des Integrierten Entwicklungskonzeptes für das RISE-Gebiet Lurup. Gleichzeitig müssen wir auf diesem Weg mitgeben, dass wir bei den angegebenen Maßnahmen leider weder finanziell noch personell unterstützen können.</p> <p>Die Anmerkungen finden Sie auf den Seiten 70, 128 und 134.</p> <p><u>Seite 70:</u> <u>D 2.10 Mobilität (HF 10)</u> Flankierend wird das Gebietsmanagement darauf hinwirken, dass innovative Sharing-Angebote (bspw. Carsharing, Bike-Sharing) sowie die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge verbessert werden. Hier bieten sich auch Ansatzpunkte und Möglichkeiten zur Verknüpfung mit Maßnahmen in anderen Handlungsfeldern (bspw. Wohnumfeld, Klimaschutz). So planen sowohl der BVE als auch die Vonovia im Siedlungsbereich zwischen Spreestraße / Franzosenkoppel und den Bahnanlagen Sharing-Angebote für Kfz und Fahrräder (siehe hierzu Kapitel F – Integriertes Entwicklungskonzept - Operativer Teil). Auch bei diesen flankierenden Maßnahmen bestehen enge Zusammenhänge zum HF 11. Darüber hinaus wird der Bau von zusätzlichen, gesicherten Fahrradabstellanlagen unterstützt werden - bspw. im</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Ist im Einzelfall zu prüfen, vor allem bei Projekte ab 2024</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>

MR 3		<p>Rahmen von Wohnumfeldmaßnahmen (HF 3) sowie Modernisierungs- und Wohnungsneubauprojekten (HF 2).</p> <p><u>Anmerkung:</u> Mobilitätshub mit Mikro-Depot/Packstation etc.?</p> <p>Seite 128: Projektblatt zu „Konzeptverfahren Verkehrs- und Freiraumflächen“</p> <p><u>Anmerkung:</u> Guter Ansatz. Eventuell mit Realexperimenten verbinden.</p> <p>Seite 134 <u>Karte Fahrradwege</u></p> <p><u>Anmerkung:</u> Eventuell in Legende ergänzen: Nur“grau“ = Fahren im Mischverkehr</p> <p style="text-align: center;">Keine Stellungnahme eingegangen</p>	<p>Projektidee enthält die Optionen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird geprüft.</p>
SL 1  SL 2	13.07.2022	<p>Zwischen SL 1 und SL 2 abgestimmte Anmerkungen</p> <p>Seite 47: <u>Probleme „Städtebauliche Strukturen“</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im westlichen Abschnitt der Luruper Hauptstraße (VU-Gebiet) beeinträchtigen unzureichende städtebauliche und stadträumliche Qualitäten die Attraktivität, aber auch die Weiterentwicklung des Bereiches im Sinne der Magistralen-Strategie und des Wohnungsbauprogramms.</li> </ul> <p><u>Anmerkung:</u> Die Magistralenstrategie ist doch gerade dafür da, um unzureichende Qualitäten auszubauen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>

		<p>Die Verknüpfung mit dem Wohnungsbauprogramm ist hier nicht nachvollziehbar.</p> <p><u>Potenziale „Städtebauliche Strukturen“</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die städtebauliche Entwicklung entlang der Luruper Hauptstraße (Magistrale) bietet Möglichkeiten zur Erhöhung der stadträumlichen Qualität entlang der Magistrale, zur Verbesserung der Wohnverhältnisse und des Wohnungsangebotes und für eine stärkere Nutzungsmischung (Wohnen, gewerbliche Flächen für Einzelhandel, Gastronomie, Büros/Co-Working, Praxen).</li> </ul> <p>Anmerkung: Auch wenn der Aspekt inhaltlich mitschwingt, sollten Freiräume/Grünstrukturen ebenfalls benannt werden.</p> <p>Seite 53: <u>Potenziale „Mobilität“</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung der Luruper Hauptstraße (#mobilwandel2035 / Magistralenkonzept) bietet Chancen für eine Verbesserung des ÖPNV, der Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie der Infrastruktur für stationäre Sharing-Angebote und E-Ladestationen.</li> </ul> <p>Anmerkung: Ist die Magistralenstrategie gemeint? Im Bezirksamt nutzen wir in der Regel nur noch den Begriff Magistralenentwicklung.</p> <p>Seite 58: <u>C 3 Zusammenfassung und Bewertung der Analyseergebnisse</u></p> <p>Städtebauliche Strukturen: Entlang der Magistrale Luruper Hauptstraße und südlich des Farnhornweges ist eine städtebauliche Neuordnung vorgesehen. Dies bietet nicht nur Möglichkeiten zur Verbesserung des Wohnungsangebotes, sondern ebenso für eine Erhöhung der stadträumlichen Qualitäten und eine stärkere Nutzungsmischung sowie für eine Verbesserung des ÖPNV und der Rad- und Fußverkehrsanlagen. Im Bereich des Luruper Zentrums bieten sich zudem Chancen für die stadträumliche Verknüpfung des Zentrumsbereichs nördlich und südlich der Luruper Hauptstraße.</p> <p>Anmerkung:</p>	<p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
--	--	---	--

		<p>Weiterentwicklung statt Neuordnung (kling weniger radikal).</p> <p>Seite 62:  <u>D 2.1 Städtebauliche Strukturen (HF 1)</u>  <u>Handlungsfeldziele</u>  <u>Handlungsfeldbezogene Strategien</u>  ...  Im VU-Gebiet ist die Entwicklung und Umsetzung des „B-Plan Lurup 68“ vorrangig. Hierfür wurden im Rahmen der Entwicklung des IEK gemeinsam mit den lokalen Akteuren Ziele formuliert. Zudem sollen im Rahmen von Gutachterverfahren - unter intensiver Beteiligung der lokalen Akteure - für weitere Bereiche (bspw. zwischen Ackerstieg und Grünverbindung Fahrenort) städtebauliche Konzepte als Grundlage für eine Aktualisierung des Planrechts entwickelt werden. Im Bereich des Luruper Zentrums bieten sich zudem Möglichkeiten für die stadträumliche Verknüpfung des Zentrumsbereichs nördlich und südlich der Luruper Hauptstraße.</p> <p>Anmerkung:  In ebendiesem Bereich ist aktuell ein Bebauungsplanverfahren in Vorbereitung. Inwieweit hier ein Gutachterverfahren sinnvoll/erforderlich ist, wurde mit SL2 noch nicht abgestimmt.  Hier liest sich eine pauschale "Selbstverpflichtung" von Gutachterverfahren im Vorwege von Bebauungsplanverfahren raus. Dies sollte abgeschwächt werden.</p> <p>Seite 81:  <u>Projekte ZMKP 1, HF 1</u></p> <p>Anmerkung:  <u>(siehe Seite 62)</u></p> <p>Seite 82:  Projekte ZMKP 1, Gebietsmanagement  Dialogorientiertes Beteiligungsverfahren zur Entwicklung in den Teilräumen des VU-Gebietes LHW</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.  Da die Beteiligungsprojekte für die B-Plan.Bereiche als nicht zielführend bewertet werden, ist eine Anwendung in anderen Fördergebietsteilräumen zu prüfen.</p> <p>s. o.</p>
--	--	---	---

SL 3		<p>Anmerkung: Betrifft dies nur den Fall, dass Sanierungsgebiet beschlossen wird? Andernfalls könnte der Punkt mit laufenden/geplanten B-Planverfahren konfliktieren.</p> <p>Seite 102 Projektblatt zu „Gutachterverfahren für zwei Teilräume im VU-Gebiet“</p> <p>Seite 127: Projektblatt zu „Dialogorientiertes Beteiligungsverfahren zur Entwicklung in den Teilräumen des VU-Gebietes LHW“</p> <p>Anmerkung: Betrifft dies nur den Fall, dass Sanierungsgebiet beschlossen wird? Andernfalls könnte der Punkt mit laufenden/geplanten B-Planverfahren konfliktieren.</p> <p style="text-align: center;">Keine Stellungnahme eingegangen</p>	<p>s.o.</p> <p>s.o.</p>
------	--	---	-------------------------