

Sanierungsgebiet Stadtkern Schenefeld Städtebauliche Rahmenplanung



Stand: September 2024

Inhalt

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

2. Vorgaben aus übergeordneten / vorangegangenen Planungen _ 3

- 2.1 Bauleitplanung
- 2.2 Vorbereitende Untersuchungen / ISEK
- 2.3 Sanierungsgebiet
- 2.4 Landschaftsschutzgebiet (LSG) Düpenau
- 2.5 Städtebaulicher Wettbewerb „Stadtkern Schenefeld“
- 2.6 Entwicklung vom Wettbewerbsergebnis zur Rahmenplanung

3. Rahmenplan _ 8

3.1 Entwicklung vom Wettbewerbsergebnis zur Rahmenplanung _ 8

3.2 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung _ 9

3.3 Quartiere | Entwicklungsfelder _ 10

- 3.3.1 Holstenplatz / Bürgerzentrum
- 3.3.2 Osterbrooksweg
- 3.3.3 Industriestraße / Stadtzentrum
- 3.3.4 Südlich Feuerwache / nördlich des Stadtzentrums
- 3.3.5 Kiebitzweg / Einkaufszentrum „Stadtzentrum“
- 3.3.6 Alte Landstraße / Heisterweg
- 3.3.7 Grünzug Düpenau / Auenpark

3.4 Funktionsplan 1 | Baustruktur _ 13

- 3.4.1 Bauformen / Materialität
- 3.4.2 Höhenentwicklung / Baudichte
- 3.4.3 Art der Nutzung

3.5 Funktionsplan 2 | Mobilität _ 17

- 3.5.1 Kraftfahrzeugverkehr
- 3.5.2 Radverkehr
- 3.5.3 Wegebeziehungen fußläufig
- 3.5.4 ÖPNV
- 3.5.5 Öffentliche Parkplätze / Stellplätze

3.6 Funktionsplan 3 | Frei- und Grünflächen _ 18

- 3.6.1 Holstenplatz / Bürgerzentrum
- 3.6.2 Kiebitzweg / Stadtzentrum
- 3.6.3 Grünzug Düpenau / Auenpark
- 3.6.4 Öffentliche Grün- und Platzflächen / Straßen- und wegebegleitendes Grün
- 3.6.5 Private Grünflächen

Anhang:

- Städtebaulicher Wettbewerb
- Funktionspläne

1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die Stadt Schenefeld wurde im Jahr 2014 in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen mit dem Ziel, funktionale und städtebauliche Mängel im Stadtkern zu beheben.

Die Ortsmitte der Stadt Schenefeld war seit der Entstehung der Stadt zweigeteilt, was zum einen auf das Zusammenführen von zwei ursprünglichen Siedlungskernen zum Stadtgebiet zurückzuführen ist, zum zweiten auf die deutliche Trennwirkung der Landesstraße L 103, die durch den Stadtkern führt. Eine Verknüpfung zwischen dem nördlichen Bereich mit dem Einkaufszentrum und dem südlichen Bereich mit Rathaus und weiteren öffentlichen und sozialen Einrichtungen ist bisher nicht gegeben. Aufgrund seiner jungen Entstehungsgeschichte gibt es zudem keine prägenden historischen Gebäudestrukturen oder typische öffentliche Aufenthaltsflächen wie eine Einkaufsstraße oder Stadtplatz. Der Stadtkern bleibt sowohl was die Funktionalität betrifft, als auch bezüglich der Gestaltung und Aufenthaltsqualität deutlich hinter seinen Potenzialen und hinter den Anforderungen an ein Zentrum zurück.

Eine Untersuchung der vorhandenen Mängel und Missstände erfolgte im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen, welche in 2016 abgeschlossen wurden. Verbunden mit den vorbereitenden Untersuchungen (VU) war die Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (IEK), welches die Entwicklungsziele und das grundsätzliche Maßnahmenprogramm der städtebaulichen Gesamtmaßnahme definiert.

Nach Durchführung der VU wurde in 2016 das Sanierungsgebiet „Stadtkern“ per Satzung festgelegt.

Im Ergebnis von VU und IEK stehen wesentliche Neuordnungsbedarfe sowie Neubebauung im Bereich des Stadtkerns. Es bestand das Erfordernis, diese Neuordnung und Neubebauung für die Umsetzung städtebaulich näher zu definieren und zu beschreiben. Dementsprechend wurde ein städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Das Ergebnis des Wettbewerbs wurde anschließend in einen städtebaulichen Rahmenplan überführt, welcher nachfolgend dargelegt wird.

Die städtebauliche Gesamtmaßnahme wurde im Jahr 2021 in die neue Programmkulisse „Lebendige Zentren“ überführt, die Zielstellungen der funktionalen und gestalterischen Aufwertung des Ortskerns bleiben jedoch unverändert.

2. Vorgaben aus übergeordneten / vorangegangenen Planungen

2.1 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Schenefeld ist seit 1978 wirksam. Seither haben über 20 Änderungen des Planes stattgefunden. Am 26. Januar 2012 hat die Ratsversammlung die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans beschlossen und diesen Beschluss 2014 wieder aufgehoben.

Der wirksame FNP der Stadt Schenefeld stellt für das Untersuchungsgebiet Grünflächen, Gewerbeflächen, Gemischte Bauflächen, Wohnbauflächen und Flächen für den Gemeinbedarf sowie Straßenverkehrsflächen dar. Die Darstellungen des FNP lassen für das Untersuchungsgebiet keine Nutzungskonflikte durch benachbarte Gebietsausweisungen erkennen.

(Text-Auszug aus dem Erläuterungsbericht:

„Vorbereitende Untersuchungen / ISEK“ Stadt Schenefeld, September 2016; BPW Baumgart+Partner)

Der Flächennutzungsplan der Stadt Schenefeld weist in einem Großteil des Rahmenplangebietes gemischte Bauflächen (M) aus, am nördlichen Rand ist eine kleinere Fläche als gewerbliche Baufläche (G) dargestellt und Teilbereiche am südlichen Rand weisen Wohnbauflächen aus (W).



Auszug aus dem gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Schenefeld

Bebauungspläne

Für das Untersuchungsgebiet bestehen weitestgehend rechtskräftige Bebauungspläne. Lediglich die Bereiche des LSE-Knotens, die sich im Eigentum des Landes Schleswig-Holstein befinden und Teile der Privatgrundstücke mit Wohnbebauung im Bereich Heisterweg, Timmermannsweg und westlich der Holstenstraße sind nicht durch Bebauungspläne gesichert.

Die Bereiche unmittelbar nördlich und südlich der LSE sind größtenteils als Kerngebiet (MK), östlich der Industriestraße und des Osterbrooksweges als Mischgebiet (MI) festgesetzt. Die Grundflächenzahlen (GFZ) und die Zahl der zulässigen Vollgeschosse sind teilweise recht kleinteilig geregelt.

Aus den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchung und der späteren Rahmenplanung wird in Teilbereichen eine Änderung des bestehenden Planungsrechts erforderlich werden, da das bestehende Planrecht bisher nicht dazu geführt hat, dass sich ein attraktiver Stadtkern entwickeln konnte.

Die relevanten Bebauungspläne sind in der nachfolgenden Tabelle 1 aufgeführt. Die Tabelle 1 sowie die Karte Bebauungspläne (im Anhang) geben eine Übersicht der wesentlichen Festsetzungen der Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet.

(Text-Auszug aus dem Erläuterungsbericht:

„Vorbereitende Untersuchungen / ISEK“ Stadt Schenefeld, September 2016; BPW Baumgart+Partner)

Bebauungsplan	Nutzung, Art	Bauliche Nutzung		Bauweise	Geschosse	Rechtskraft seit (Änderungen)
		GRZ	GFZ			
B-Plan 3	WA	-	-	-	IV	1964
B-Plan 15	MK, WA	-	0,41-0,86	-	I-VIII (Rathaus)	1969
B-Plan 35 Stadtkern Nord	MK, MI, GE	0,8	0,66-0,8	o/g	II-IV (z.T. zwingend)	1988
B-Plan 35, Stadtkern Nord 3. Änderung	MK	0,8	2,4	a	II-III (+ KG)	2010
B-Plan 35, Stadtkern Nord 4. Änderung	MK	GR 1.200	GF 3.600	g	III	2009
B-Plan 36	MI	0,35	0,7	o	III	1990
B-Plan 36 1. Änderung	MI	0,35	0,6-0,9	o/g	II-III	1999
B-Plan 50	MI, GE	-	-	-	-	1990
B-Plan 56	Grünfläche	-	-	-	-	1995

(Tabelle aus dem Erläuterungsbericht:
„Vorbereitende Untersuchungen / ISEK“ Stadt Schenefeld, September 2016; BPW Baumgart+Partner)



(Abbildung aus dem Erläuterungsbericht:
„Vorbereitende Untersuchungen / ISEK“ Stadt Schenefeld, September 2016; BPW Baumgart+Partner)

Ein Großteil der bestehenden Bebauungspläne wird geändert bzw. neu aufgestellt werden, um die Rahmenplanung im zentralen Bereich um den Holstenplatz mit Bürgerzentrum und Rathaus umzusetzen. Aufgrund der geplanten umfassenden Umstrukturierungen wird die Durchführung eines hochbaulichen Wettbewerbs empfohlen und darauf aufbauend die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Vorhabenbezogene Bebauungspläne werden auch für die individuellen Investorenplanungen – insbesondere entlang des Osterbrooksweges und der Industriestraße - empfohlen. Grundlage solcher Bebauungspläne sollten hochbauliche Entwürfe sein, die im Rahmen von Gutachterverfahren aus mindestens drei Vorentwürfen bestehen.

2.2 Vorbereitende Untersuchungen / IEK

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsvorhaben (2016) wurden Handlungsschwerpunkte für die weiteren Planungsphasen herausgearbeitet, die im Folgenden stichwortartig und in Plangrafik dargestellt wiedergegeben werden:

- *Öffentlichen Raum als verbindendes Element nutzen*
- *Vielfältige Wohnangebote schaffen*
- *Freiräume anbinden*
- *Bürgerzentrum als Herz der Stadt bauen*
- *„Stadtzentrum“ öffnen und integrieren*
- *Gastronomie + Freizeitangebote entwickeln*
- *LSE „überwinden“*
- *Umweltverbund stärken*

(Text-Auszug aus dem Erläuterungsbericht:

„Vorbereitende Untersuchungen / IEK“ Stadt Schenefeld, September 2016; BPW Baumgart+Partner



(Abbildung aus dem Erläuterungsbericht:
„Vorbereitende Untersuchungen / IEK“ Stadt Schenefeld, September 2016; BPW Baumgart+Partner)

2.3 Sanierungsgebiet

Das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ – von Bund und Ländern seit 2008 in das gemeinsame Städtebau-Förderprogramm aufgenommen – hat zum Ziel, zentrale Orts- und Versorgungsbereiche, die von Funktionsverlusten und Gebäudeleerständen bedroht oder schon geprägt sind, durch Förderung in seiner baulichen Entwicklung und Nutzungsvielfalt zu unterstützen. Seit 2021 wird die städtebauliche Gesamtmaßnahme im Programm „Lebendige Zentren“ (LZ) fortgeführt. Mit diesem sollen Stadt- und Ortsteilzentren zu attraktiven und identitätsstiftenden Standorten für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur weiterentwickelt werden. Nicht nur Bestandteil, sondern mittlerweile auch Voraussetzung für die Städtebauförderung ist die Orientierung der Maßnahmen an den Querschnittszielen Klimaschutz und Klimaanpassung.



Lageplan Sanierungsgebiet „Stadtkern“

Die Stadt Schenefeld hat mit Aufstellung der Vorbereitenden Untersuchungen / IEK die Voraussetzungen für die Aufnahme in das Städtebau-Förderprogramm des Bundes und der Länder geschaffen.

Am 18.12.2016 hat der Rat der Stadt Schenefeld die Satzung zum förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Stadtkern“ im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms beschlossen.

Die Sanierungsmaßnahme soll bis zum 31.12.2026 durchgeführt werden (§ 3 der Satzung).

2.4 Landschaftsschutzgebiet (LSG) Düpenau

Der Grünzug Düpenau im Osten des Plangebietes ist Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes 06 „Düpenau und Mühlenau“. Der hier zu betrachtende Bereich wird der Randzone des LSG zugeordnet.

Schutzzweck ist es, diesen Naturraum

- zur Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung der Leistungs- und der Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, der Regenerationsfähigkeit und der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
- wegen der Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der besonderen kulturhistorischen Bedeutung der Landschaft und
- wegen ihrer besonderen Bedeutung für die naturverträgliche Erholung im Sinne des Landschaftsschutzes zu entwickeln.

Ergänzend dazu gilt als besonderes Schutzziel für die Randzone

- naturnahe Gewässer und Uferrandstreifen zu erhalten und zu entwickeln,
- naturnahe Wälder zu erhalten und zu entwickeln und an geeigneten Standorten Neuwaldbildung zu unterstützen,

- die Landschaft für die naturbezogene Erholung zu erhalten und zu entwickeln,
- und sie wegen ihrer besonderen Bedeutung für die naturverträgliche Erholung im Sinne des Landschaftsschutzes zu entwickeln.

2.5 Städtebaulicher Wettbewerb „Stadtkern Schenefeld“

Die Stadt Schenefeld hat im Frühjahr 2018 den städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Stadtkern Schenefeld“ mit dem Ziel ausgelobt, ein einheitliches und zukunftsweisendes städtebauliches Gesamtkonzept für das Ortszentrum von Schenefeld beiderseits der stark befahrenen Altonaer Chaussee / L103 aufzustellen. Das Ergebnis des Wettbewerbs ist das diesem Rahmenplan zugrunde liegende Städtebauliche Entwurfskonzept.

siehe Anhang

Ergebnis des Wettbewerbs „Stadtkern Schenefeld“ 2018
Erster Preisträger: Büro Müller / Liesecke, Hannover

3. Städtebaulicher Rahmenplan

3.1 Entwicklung vom Wettbewerbsergebnis zur Rahmenplanung

Der vorliegende Rahmenplan ist das Ergebnis einer mehr als fünfjährigen Beratung in den städtischen Gremien im Anschluss an den „Städtebaulichen Wettbewerb – Stadtkern“, der im Jahr 2018 ausgelobt und entschieden wurde. In den anschließenden inhaltlichen Verhandlungen wurden viele Entwurfsinhalte modifiziert, einige herausgenommen, andere hinzugefügt.

Die geschwungene Form einer „spinalen Wirbelsäule“ entlang der Straßen Osterbrooksweg und Industriestraße als östlicher Eingangsbereich in das Zentrum bleibt als wesentliches Entwurfs-element der Gesamtplanung erhalten. Ebenso ist auch die fingerartige, sich zum Düpenau- Grünzug hin öffnende Bebauung weiter Bestandteil der Planung.

Die Zweiteilung des Holstenplatzes als Treffpunkt und Herzstück der Stadt – bestehend aus einem steinernem Platz für vielfältige urbane Aktivitäten, Märkte und Feste und einem grünen „Schmuckplatz“ für Kurzzeit-Rekreation im Stadtkern – bleibt weiterhin Bestandteil der Planung.

Entfallen ist die im Wettbewerbserwurf am westlichen Ortsausgang geplante Brücke über die Altonaer Chaussee / L103, die mit einer Gastronomie als „längstem Tresen des Großraums Hamburg“ ausgestattet sein sollte. Die geplante Brücke entfiel nicht aus Kritik an der Idee, sondern weil die Realisierungschancen, einen Investor zu finden, der eine derartige Einrichtung profitabel bewirtschaften könnte, eher gering einzuschätzen sind.

Nach einer durchgeführten Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) im Sommer 2020 wurden (geringfügige) Änderungen am Rahmenplan-Konzept vorgenommen und wesentliche Anmerkungen/ Anregungen in die Planung aufgenommen, wie beispielsweise der Erhalt eines Waldstückes an der Altonaer Chaussee.

Begleitet wurde die Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans durch eine durchgehende und umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit. In Workshops, u.a. auch für einzelne Zielgruppen, sowie in öffentlichen Gremiensitzungen und in der interfraktionellen Arbeitsgruppe Stadtkern wurden sowohl die Ziele als auch die städtebauliche Umsetzung und die vorgesehenen Nutzungen intensiv diskutiert. Die Ergebnisse sind im vorliegenden Konzept berücksichtigt.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept – Handlungsschwerpunkte

In den Vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept zum Sanierungsgebiet (BPW baumgart+partner, September 2016) wurden bereits die städtebauliche Bestandssituation wie auch die allgemeinen Strukturdaten zum Plangebiet umfangreich dokumentiert.

Die nachfolgenden Ausführungen zur städtebaulichen Ausgangssituation fassen daher nur die wesentlichen Merkmale des Quartiers nochmals zusammen und formulieren die Entwicklungsperspektiven des Stadtkerns von Schenefeld.

- *Öffentlichen Raum als verbindendes Element nutzen*
- *Vielfältige Wohnangebote schaffen*
- *Freiräume anbinden*
- *Bürgerzentrum als Herz der Stadt bauen*
- *„Stadtzentrum“ öffnen und integrieren*

- *Gastronomie + Freizeitangebote entwickeln*
- *LSE „überwinden“*
- *Umweltverbund stärken*

(Text-Auszug aus dem Erläuterungsbericht:

„Vorbereitende Untersuchungen / ISEK“ Stadt Schenefeld, September 2016; BPW Baumgart+Partner



(Abb. aus dem Erläuterungsbericht: „Vorbereitende Untersuchungen / ISEK“ Stadt Schenefeld, 09/ 2016; BPW Baumgart+Partner)

Die im Erläuterungsbericht der vorbereitenden Untersuchungen ausformulierten Handlungsziele sind als Vorgabe für die folgenden Planungsschritte zu verstehen und nehmen in der vorliegenden Rahmenplanung Gestalt an. Dabei steht die Aufwertung des Stadtkerns mit allen damit einhergehenden Qualitätsmerkmalen als oberstes Planungsziel im Fokus.

Es gilt, die vorhandenen Potentiale zu stärken und eine zukunftsweisende bauliche und infrastrukturelle Entwicklung durch Ausweisung von angemessenen Bauflächen zu fördern und den Stadtbewohnern einen qualitativen Lebensraum mit vielfältigen städtischen und freizeitorientierten Angeboten zu bieten. Das Angebot von Wohnungen für verschiedenste Ansprüche und die Schaffung eines straßenunabhängigen Wegesystems soll allen Stadtbewohnern den Zugang zu den zentralen Einrichtungen erleichtern.

3.2 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Ballungsgebiete im Allgemeinen sind für einen großen Teil des weltweiten Emissionsausstoßes verantwortlich. Deshalb nimmt eine nachhaltige Stadtentwicklung eine entsprechend wichtige Rolle ein, um den Klimawandel den gesetzten Zielen entsprechend in Grenzen zu halten. Eine gut durchdachte Urbanisierung kann hier einen wesentlichen Beitrag leisten, ganzheitliche und integrierte Lösungsansätze zu entwickeln. Für die Baustruktur der neu geplanten Wohn-, Geschäfts- und Gewerbebereiche sind die Materialität und Bauweise, die Ausrichtung der Gebäude und die Möglichkeit große Dach- und Fassadenflächen zu begrünen eine gute Voraussetzung, einen Teil dieser Lösungsansätze zu realisieren.

Das Potenzial von Grünräumen, ihre Vernetzung und ihre Beschaffenheit gewinnen in einer klimagerechten Stadtplanung zunehmend an Bedeutung und geraten somit systematisch in den Fokus. Dabei geht es neben der Vernetzung und Aufwertung vorhandenen urbanen Grüns sowohl um eine gesamtstädtische Strategie als auch um quartiersbezogene Ansätze, die frühzeitig im Rahmen der informellen Planung berücksichtigt werden müssen. Im Einzelnen gilt es ausreichend Retentionsräume und freie Versickerungsflächen zu schaffen, aber auch vorhandene Grünbereiche zu berücksichtigen und aufzuwerten (Renaturierung).

Deshalb soll mit der Umsetzung der Planung entlang der Industriestraße und des Osterbrookswegs durch Neuordnung, Entsiegelung, sowie eine höhere Bebauung der Grundstücke eine größere Gebäudedichte, auf weniger versiegelter Fläche erzielt werden. Mit Hilfe dieser Maßnahmen wird sich der Versiegelungsgrad im östlichen Teil des Sanierungsgebietes um voraussichtlich ca. 20 % gegenüber dem Ausgangszustand verringern. Die Folge sind sowohl positive Effekte für das Mikroklima und die Biodiversität als auch eine höhere Resilienz im Fall von Starkregenereignissen.

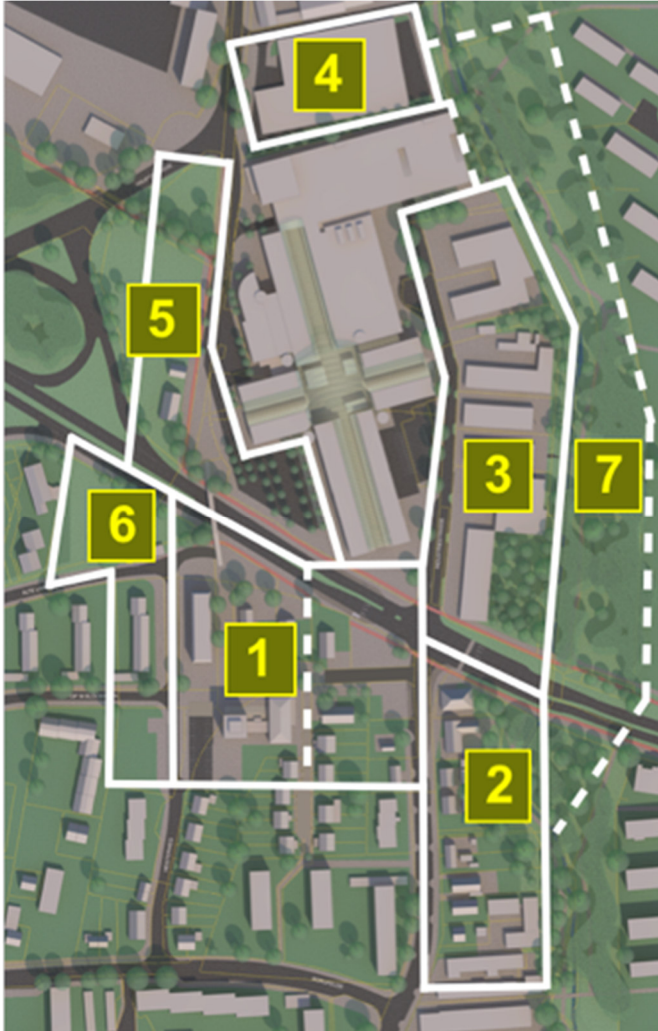
Im Osten grenzt an die Bebauung der Industriestraße und an einen Teil des Osterbrookswegs der Grünzug, in dem auch die Düpenau verläuft. Dieses Landschaftsschutzgebiet soll renaturiert, aufgewertet und durch neue Wegebeziehungen besser mit den umliegenden Quartieren verknüpft werden. Die daraus resultierende höhere Frequenz und stärkere Wahrnehmung dieses Naturraumes soll zu einer höheren Wertschätzung und zu einer Sensibilisierung für Umweltthemen beitragen.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist die Umgestaltung der Altonaer Chaussee. Dadurch soll der Straßenraum neugeordnet, neue Bäume gepflanzt und so die Barrierewirkung der Landesstraße verringert werden.

Beide Maßnahmen werden einen positiven Einfluss auf das städtische Klima haben. Die Bäume und Pflanzen z.B. verringern den Wärme-Insel-Effekt, tragen zur Versickerung bzw. Verdunstung von Regenwasser im Sinne der Schwammstadt bei, reinigen die Luft und bieten neue Lebensräume, die wiederum zu einer

erhöhten Biodiversität führen. Die Umgestaltung der Landesstraße und die neu geschaffenen Wegebeziehungen sowie die Vernetzung der verschiedenen Quartiere durch den Grünzug fördern den Fuß- und Radverkehr und steigern damit auch die Lebensqualität.

3.3 Quartiere | Entwicklungsfelder



Übersichtsplan: Quartiere / Entwicklungsfelder

3.3.1 Holstenplatz | Bürgerzentrum inkl. Rathaus [1]

Heutige Nutzungen / Bestand:

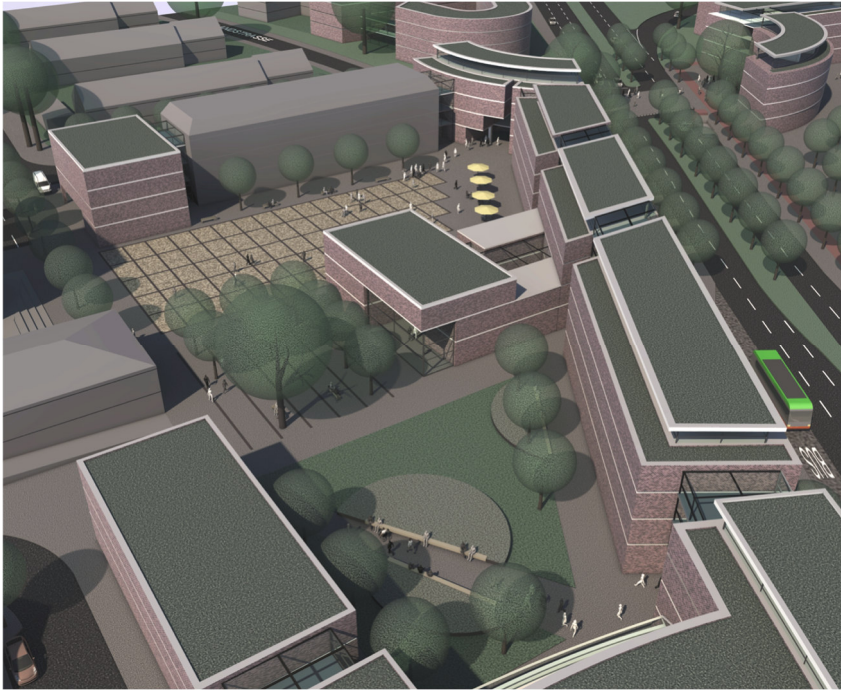
Der Holstenplatz umfasst den Bereich zwischen dem Rathaus / der Stadtverwaltung, der Bücherei sowie dem raumprägenden langgestreckten Baukörper an der Holstenstraße und bildet mit seinen angrenzenden Nutzungen einen zentralen Anlaufpunkt im Stadtgefüge. Die Durchmischung von öffentlichen Einrichtungen und bestehender Wohnbebauung sowie die heterogene Baustruktur mit teilweise leerem Leerstand prägen heute das Bild und lassen eine klare Orientierung und zentrale Funktionszuweisungen vermissen.

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel:

Entlang der Altonaer Chaussee wird ein neues Bürgerzentrum mit Rathaus entstehen. Das Bestands-Rathaus kann den aktuellen und künftigen Anforderungen der Verwaltung nicht mehr gerecht werden, ein Neubau wird (entgegen den bisherigen Annahmen) unumgänglich. Synergieeffekte mit dem Neubau des Bürgerzentrums sollen genutzt werden. Der zukünftige Holstenplatz soll mit seinen umgebenden Bau- und Grünstrukturen deutlich als urbanes Zentrum erscheinen, das durch öffentliche Nutzungen und Dienstleistungsflächen geprägt ist und in untergeordnetem Maß auch durch Wohnbauflächen ergänzt wird. Gastronomie und Einzelhandels-Angebote bilden eine sinnvolle Ergänzung der Hauptnutzungen. Der Einzelhandel

soll sich dabei auf kleinteiligen Einzelhandel beschränken mit möglichst gemischten Nutzungen, eine Konzentration sowohl in der Fläche als auch in der Nutzung ist zu vermeiden.

Es soll ein städtischer Platz entstehen, der ein lebendiges Stadtleben begünstigt und vielfältig nutzbar für Zusammenkünfte, Stadtfeste und (Wochen-)Märkte ist, sowie Orte zum Verweilen und zur Erholung im neu angelegten „Pocket-Park“ auf der Fläche des zurückzubauenden Bestands-Rathauses bietet. Der Holstenplatz soll sowohl der Kommunikation und Interaktion dienen, als auch ruhige Aufenthaltsqualitäten ermöglichen. Durch eine bessere Verknüpfung über die stark befahrene Altonaer Chaussee / L103 hin zum Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ soll ein neues „Herz der Stadt“ entstehen. Dabei spielt die Schaffung von Querungsmöglichkeiten über die stark frequentierten Landesstraße eine große planerische und koordinatorische Rolle.



Rahmenplan | Perspektive Holstenplatz mit „steinernem“ (hinten) und „grünem“ Platz (vorne)

3.3.2 Osterbrooksweg [2]

Heutige Nutzungen / Bestand:

Der Osterbrooksweg erstreckt sich in Nord-Süd-Richtung von der Kreuzung der Altonaer Chaussee / L103 in Richtung Süden und ist in gemischter Baustruktur großenteils von Wohnnutzung geprägt. Die heterogene und teils lockere Bauweise und der überwiegend sanierungsbedürftige oder abgängige Gebäudebestand bedarf einer Überplanung. Die geringe Ausnutzung der Flächen ist im Hinblick auf den Wunsch nach städtebaulicher Dichte und dem enormen Bedarf an Wohnraum nicht mehr zeitgemäß (siehe auch Entwicklungskonzept „Auenpark“).

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel:

Vorrangiges Ziel der Planung ist, dass sich entlang des nördlichen Osterbrookswegs verdichtet Wohnungsbau in Geschossbauweise entwickelt, um neuen Wohnraum in der Stadt Schenefeld anbieten zu können. Entlang der Altonaer Chaussee sollen vorrangig weniger lärmsensible Nutzungen ausgewiesen werden. Eine in Richtung Grünzug der Düpenau aufgelockerte Bauweise mit reduzierter Flächenausnutzung ist wesentliches Planungsziel.

3.3.3 Industriestraße | Stadtzentrum [3]

Heutige Nutzungen / Bestand:

Das Teilgebiet der Industriestraße erstreckt sich zwischen dem Stadtzentrum und dem Grünzug der Düpenau in südlicher Richtung und endet an der Altonaer Chaussee / L103. Die Gebäude- und Nutzungsstruktur ist heute geprägt durch Gewerbebauten in vorwiegend eingeschossiger Bauweise. Einzelne Geschossbauten mit Wohnnutzung ergänzen die Struktur. Die Gewerbebauten entsprechen nicht mehr den Standards

heutiger gewerblicher Ansprüche und sind teils in ihrer Substanz abgängig. Für die noch ansässigen Betriebe sind keine räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten gegeben. Die Versiegelung durch die vorhandene Bebauung und die Nebenanlagen reicht teilweise bis an die Böschung des Bachbetts der Düpenau heran.

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel:

Entwicklungsperspektive ist, dass sich entlang der Industriestraße verdichtet Wohnungsbau in Geschossbauweise ergänzt durch Gastronomie, Dienstleistung und ggf. eine Hotelnutzung entwickeln könnte, um einerseits neuen Wohnraum in der Stadt Schenefeld anbieten zu können und andererseits dem Bedarf an Gastronomie und Beherbergungsgewerbe zu entsprechen. Eine in Richtung des Grünzugs der Düpenau aufgelockerte Bauweise mit reduzierter Flächenausnutzung ist dabei wesentliches Planungsziel. Insbesondere hier soll durch Wegeverbindungen und öffentlich nutzbare Freibereiche eine bedeutende „Lebensader“ der Stadt gestärkt und für die Bevölkerung stärker erlebbar gemacht werden (siehe auch Grünzug Düpenau/ „Auenpark“ Abs. 7). Das private Waldstück im Kreuzungsbereich Altonaer Chaussee/ Industriestraße soll erhalten bleiben.

3.3.4 Südlich der Feuerwache | nördlich des Stadtzentrums [4]

Heutige Nutzungen / Bestand:

Der Bereich südlich der Feuerwache und nördlich des Parkhauses ist derzeit durch eine abgängige Gewerbeimmobilie geprägt und soll einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel:

Das langjährige Interesse eines Investors, auf dieser Fläche neue Wohnbebauung (Geschosswohnungsbau) zu entwickeln, soll im Rahmen dieser Rahmenplanung und der nachfolgenden Bauleitplanungen zur Realisierung vorbereitet werden. Eine besondere planerische Herausforderung stellt dabei die direkte Nachbarschaft zum Parkhaus des Stadtzentrums im Süden und zur Feuerwehrzentrale im Norden einerseits und zur Backfabrik „Harry“ (außerhalb des Planungsraumes) andererseits dar.

3.3.5 Kiebitzweg | Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ [5]

Heutige Nutzungen / Bestand:

Der heutige Zustand der Flächen westlich des Einkaufszentrums „Stadtzentrum“ wird durch einen Gartenbaubetrieb mit ausgedehnten Freiflächen und aufgrund der intensiv frequentierten Wegeführungen durch Schulkinder und Besuchende des Stadtzentrums sowie Parksuch-Verkehr innerhalb der örtlichen Erschließungsstraßen geprägt. Eine Fußgängerbrücke (die sogenannte „Luninez-Brücke“) führt von der Holstenstraße und dem Rathaus über die Altonaer Chaussee / L103 zum Stadtzentrum und weiter gelegenen Zielen. Nördlich des Quartiers Kiebitzweg grenzen Gewerbeflächen an, wo sich die Harry-Brotfabrik befindet.

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel:

Für die Neuordnung des Bereiches zwischen dem Kiebitzweg und dem Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ wird eine zukünftige Nutzung für öffentlichen Bedarf, Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen angestrebt. Die öffentlichen Verkehrsflächen – heute Erschließungsflächen für Parkplätze am Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ und Fuß- und Radwegeverbindungen – werden einer Neuordnung zugeführt und zusammen mit der Fußgängerbrücke rückgebaut. Im Rahmen der Neugestaltung der LSE sind barrierefreie Querungen über die LSE geplant, die die Wegeverbindung aus dem Einkaufszentrum hin zum südlichen „Herz der Stadt“ weiterführt und als Rundweg Synergieeffekte zwischen den Stadtteilen entstehen lässt. Alternativ wäre in diesem Bereich die Ansiedlung eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) denkbar.

3.3.6 Alte Landstraße | Heisterweg [6]

Heutige Nutzungen / Bestand:

Der Bereich zwischen Alter Landstraße und Heisterweg – westlich des Holstenplatzes – weist heute einzelne Brachbereiche auf, die einer Nutzung zugeführt werden müssen.

Der Gebäudebestand weist eine Mischung aus Reihenhäuser-, Geschosswohnungsbau und Gewerbebauten auf. Die öffentlichen Verkehrsflächen haben die Funktion und den Charakter von Sammel- und Anliegerstraßen. Die nördlich angrenzende Altonaer Chaussee / L103 gibt ohne Schutzmaßnahmen ihre Emissionen an das hinterliegende Wohnbaugebiet ab.

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel

Angestrebt wird die Schaffung von Wohnraum am Standort der ehemaligen Post. Das frühere Postgebäude soll umfassend saniert und aufgestockt werden. Ergänzt wird das Gebäude auf der westlichen Seite von zwei Anbauten. Zusätzlich ist der Bau eines Komplexes z. B. für besondere Wohnformen (altengerechtes Wohnen, Servicewohnen) direkt an der Altonaer Chaussee / L103 geplant.

Während im IEK noch von einem Abriss des alten Post-Gebäudes zu Gunsten eines Wohnungsneubaus ausgegangen wurde, ist heute ein Erhalt des Bestandsgebäudes geplant. Bauliche Untersuchungen haben gezeigt, dass die Bausubstanz noch in einem guten Zustand ist und es aus Sicht des Klimaschutzes erstrebenswert ist, diese dann auch zu erhalten und weiterzunutzen. Geplant sind dafür eine umfangreiche Sanierung und Modernisierung der ehemaligen Post. Außerdem soll das Gebäude eine neue Fassade erhalten und die Grundfläche mithilfe einer Aufstockung sowie Anbauten besser ausgenutzt werden. Diese Planung stellt eine sinnvolle städtebauliche Ergänzung dar und hilft bei der Fassung der Raumkante. Das Gebäude soll weiterhin von einer sozialen Wohnform, voraussichtlich durch eine Genossenschaft, genutzt werden.

3.3.7 Grünzug Düpenau / Auenpark [7]

Heutige Nutzungen / Bestand:

Der Düpenau Grünzug durchzieht die Stadt Schenefeld von Süd nach Nord und ist damit einerseits eine wichtige Grünverbindung vom Bornpark im Süden (auf Hamburger Stadtgebiet) Richtung Friedrichshulde im Nordwesten und andererseits Bestandteil des übergeordneten Landschaftsschutzgebietes „06 Düpenau und Mühlenau“ (LSG). Aufgrund seiner Struktur und Lage ist dieser Bereich als stadtklimatisch entlastender Raum anzusehen, der zudem das LSG mit bestehenden Erholungsgebieten und Grünachsen im Hamburger Raum verbindet.

Die landschaftsgebundene Naherholung ist durch den geraden Wegeverlauf und wenige Freizeitangebote gering.

Im Bereich der Altonaer Chaussee / L103, durch die die Grünverbindung unterbrochen wird, fehlen Querungsmöglichkeiten für die innerörtliche Naherholung. Zudem mindern die Rückseiten der angrenzenden Gewerbegebiets-Bauten die Attraktivität des Grünzuges erheblich.

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel:

Als Entwicklungsziel sind die Vorgaben des LSG zu berücksichtigen:

- naturnahe Gewässer und Uferrandstreifen sind zu erhalten und zu entwickeln,
- naturnahe Wälder sind zu erhalten und zu entwickeln und
- die Landschaft ist für die naturbezogene Erholung zu erhalten und zu entwickeln.

Konkrete Maßnahmen dazu sind:

Stärkung der Naturschutzziele:

- weitergehende Renaturierung des Bachlaufes, mäandrierender Verlauf mit flacheren Uferböschungen und Aufweitungen sowie
- Schutz, Erhaltung und Ergänzung des vorhandenen Baumbestandes.

Stärkung der naturbezogenen Erholung:

- Schaffung eines durchgängigen erlebnisreichen Parkraumes durch Überarbeitung des Wegeverlaufes unter Berücksichtigung des Vegetationsbestandes,
- die Verminderung der Barriere-Wirkung der Altonaer Chaussee / L103 durch Weiterführung des gewässerbegleitenden Weges, sichere Überquerungsmöglichkeiten der LSE, großzügigere Eingangsbereiche sowie eine zusätzliche Brücke im südlichen und nördlichen Bereich,
- die Anbindung an das Stadtzentrum durch zwei neue Wege mit Brücken über die Düpenau und dadurch die Verbindung zur sogenannten ‚Siedlung‘,
- Überarbeitung der vorhandenen Spielangebote und
- Schaffung von weiteren attraktiven Aufenthaltsbereichen durch Aufweitung der Düpenau und dort angesiedelter Gastronomie.

Der Entwurf zum Entwicklungskonzept „Auenpark“ Schenefeld unterbreitet ein Angebot, wie die Stärkung der Naturschutzziele mit der naturbezogenen Erholung in Einklang gebracht werden kann.

3.4 Funktionsplan 1 | Baustruktur

siehe Anhang **Plan 1**
Rahmenplan September 2024

3.4.1 Bauformen / Materialität

Im Rahmen des IEK Stadtkern Schenefeld wurden folgende Ziele für die Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen formuliert:

Die Einfahrt West bildet ein markantes „Tor“ in den zukünftig neu gestalteten Stadtkern von Schenefeld. Das „Tor“ wird durch zwei gegenüberliegende Gebäude gebildet, die jeweils einen markanten Baum umrahmen, sodass der Beginn des Stadtkerns räumlich betont wird.

Die Ostseite des Stadtkerns tritt durch gegenüberliegende geschwungene Baukomplexe in Form einer „spinalen Wirbelsäule“ ebenso prägnant in Erscheinung, um den Beginn der „inneren“ Stadt deutlich zu machen. Die für den Stadtkern gewählten Bauformen sind einfach und gleichzeitig ausdrucksstark.

Eine in ihrer baulichen Struktur heterogen erscheinende Stadt wie Schenefeld bedarf kräftiger Gesten, um ein identitätsstiftendes „Gesicht“ zu erhalten und im amorphen Siedlungsgeschehen des auslaufenden Stadtgebiets von Hamburg ein bauliches Alleinstellungsmerkmal zu bilden.

Eine entlang der Altonaer Chaussee / L103 durchgängig vier-geschossige (zzgl. Staffelgeschoss) geschlossene Straßenrand-Bebauung, die Materialität aus überwiegend Klinker und Ziegel sowie eine konsequente Bauweise als Lochfassade unterstreichen den zukünftig unverwechselbaren Charakter. Die „spinale“ – also wirbelsäulenartige – Bebauung im Osten sowie der lineare Abschluss im Westen und Norden fassen den Stadtkern als räumliches Gesamtgefüge.

Die Dächer sind ausnahmslos als Gründächer geplant. Diese ersetzen einen Teil der Versiegelung als ökologisch wirksame Flächen, die geeignete Dachform dafür ist das flach geneigte Dach. Durch die abgestimmte Materialität und einheitliche Gestalt der Dachformen entsteht eine zusammenhängende Siedlungsstruktur, die das Stadtzentrum Schenefelds als Einheit prägen und erlebbar machen werden.



Rahmenplan | Perspektive Holstenplatz mit Bürgerzentrum

3.4.2 Höhenentwicklung / Baudichte

Das Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ ist mit seiner zentralen Lage in der Stadt und aufgrund seiner mächtigen Erscheinung mit einer Gebäudehöhe von durchgehend bis zu ca. 15 Metern sehr dominant und verlangt nach einem baulichen Gegenüber, das ihm in seiner Höhenentwicklung entspricht.

Die große Nachfrage an Wohnraum innerhalb der Stadt Schenefeld und auch im sogenannten Speckgürtel der Großstadt Hamburg empfiehlt eine intensive Ausnutzung der neu projektierten Bauflächen. Der weit überwiegende Teil der neu strukturierten Baufelder weist entlang der Straße eine viergeschossige Bauweise, teilweise mit zusätzlichem Staffelgeschoss auf.

Entlang des Grünzugs der Düpenau ist die Höhenentwicklung der Bebauung reduziert auf eine dreigeschossige Bauweise und ergänzt die sonst durchgehend straßenbegleitende Zeilenbebauung.

- Altonaer Chaussee / südlich des Stadtzentrums: 4-geschossige Bauweise mit Staffelgeschoss
- Industriestraße / östlich des Stadtzentrums:
4-geschossige Bauweise mit Staffelgeschoss entlang der Straße, 3-geschossige Bauweise in Richtung Grünzug der Düpenau

- Osterbrooksweg: 4-geschossige Bauweise mit Staffelgeschoss entlang der Straße, 3-geschossige Bauweise in Richtung Grünzug der Düpenau
- Kiebitzweg / westlich des Stadtzentrums: 4-geschossige Bauweise
- Südlich Feuerwache / Stadtzentrum: 3 bis 4-geschossige Bauweise
- Altonaer Chaussee/ nördlich Alte Landstraße: 3- bis 4-geschossige Bauweise

Im Bereich der Industriestraße ist der Versiegelungsgrad durch den Bestand durchschnittlich mit bis zu 85 % ermittelt und sehr hoch (GRZ gesamt - mit Haupt- und Nebenflächen - ca. 85 %). Die geplante Dichte ist entlang der Industriestraße und im Verlauf des Osterbrookswegs (beispielhaft) mit einer maximalen Gesamt - GRZ von 0,5 bis 0,65 im Vergleich zum Bestand deutlich reduziert geplant.



Ausschnitt: Rahmenplan September 2024 | Gebäudehöhen Altonaer Chaussee

3.4.3 Art der Nutzungen

siehe Anhang **Plan 2** und **Plan 3**

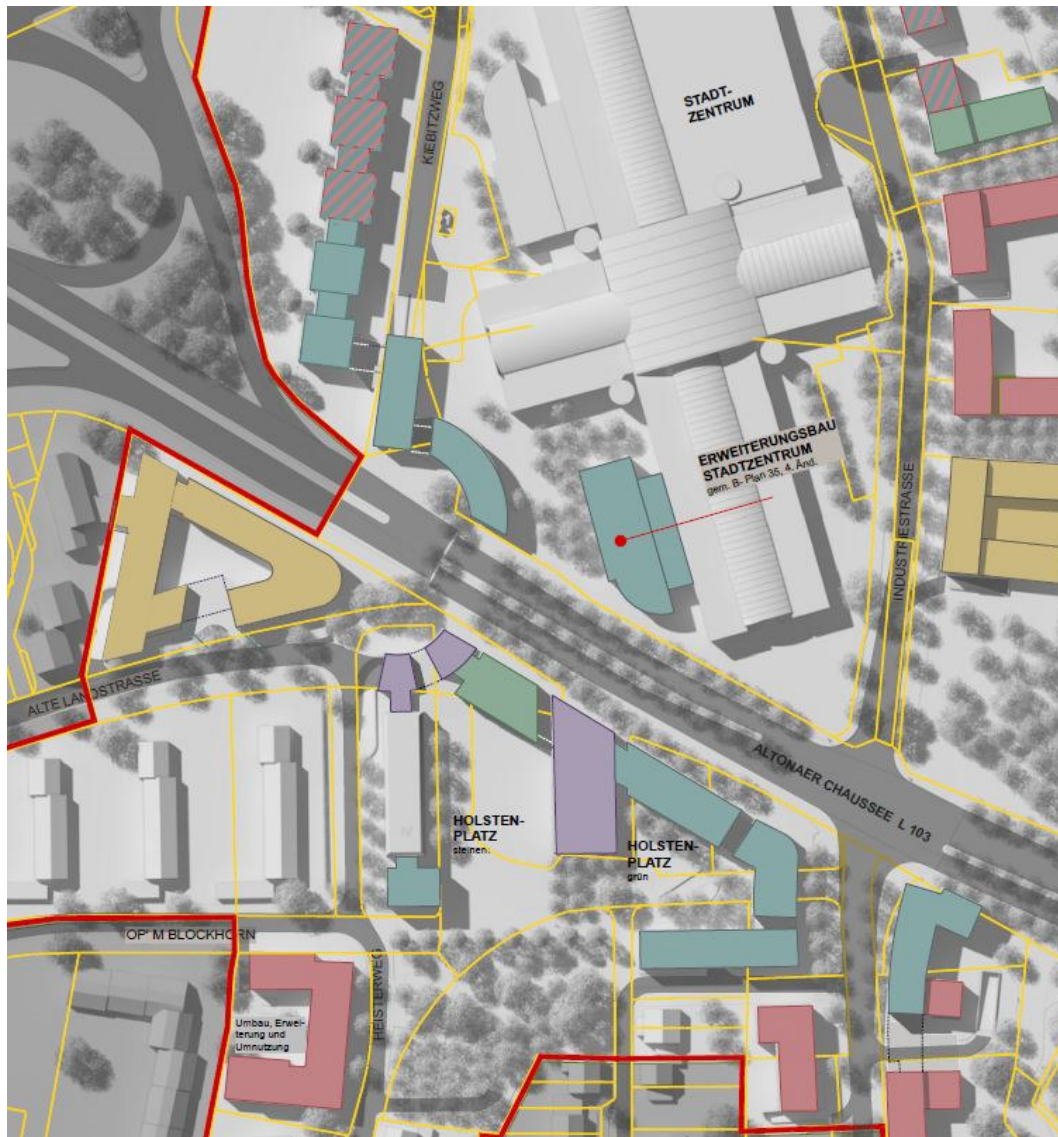
Rahmenplan September 2024 | Funktionsplan 1 – Art der Nutzung (Erdgeschoss und Obergeschosse)

Der seit 2017 in der deutschen Baugesetzgebung eingeführte Gebietstyp „Urbanes Mischgebiet“ (MU) ermöglicht eine hohe Dichte mit einhergehender Nutzungsmischung, die im Gegensatz zu dem bisher überwiegend im Stadtkernbereich baurechtlich festgelegten „Mischgebiet“ (MI) zukünftig keine gleichwertige Durchmischung der Nutzungen verlangt, sondern sowohl dem Wohnen wie auch der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören, dient. Die Nutzungsmischung muss dabei nicht gleichwertig sein (§ 6a Abs.1 BauNVO).

In den dieser Rahmenplanung nachfolgenden Planungen (Aufstellung/Änderung von Bebauungsplänen) empfiehlt sich eine entsprechende Nutzungsausweisung.

Auf den projektierten Bauflächen können insgesamt bis zu 500 / 600 barrierefreie Wohneinheiten (abhängig von der jeweiligen Wohnungsgröße) entstehen, durchweg barrierefrei und z. T. behindertengerecht. Weiterhin sind etwa 20.000 qm Gewerbe-, Büro-, Dienstleistungs- und in geringem Maß auch Einzelhandelsflächen

vorgesehen. Darin enthalten sind Flächen in einer Größe von ca. 6.500 qm für das neue „Bürgerzentrum“ als kommunales Dienstleistungszentrum am Holstenplatz, inkl. Kernverwaltung des Rathauses – so können alle städtischen Dienste zukünftig an einem Standort zusammengeführt werden. Die Werte sind dabei als Bruttogeschossflächen (BGF) zu verstehen.



Ausschnitt: Rahmenplan September 2024 | Art der Nutzung im EG

Einrichtungen mit öffentlichem Charakter entstehen konzentriert am neu überplanten Holstenplatz.

Wohnen

wird sich im Wesentlichen entlang der dem Durchgangsverkehr abgewandten Straßen entwickeln:

Industriestraße / Osterbrooksweg

Kiebitzweg

Holstenplatz / Timmermannsweg

Altonaer Chaussee (obere Geschosse und straßenabgewandt)

Dienstleistungen, Gewerbeansiedlung und Einzelhandel bieten sich entlang der lärmbelasteten Straßen und in unteren Geschossen der anderen Straßen an:

Altonaer Chaussee

Industriestraße (untere Geschoss-Ebenen)

Kiebitzweg (untere Geschoss-Ebenen)

Holstenplatz (untere Geschoss-Ebenen)

Besondere Nutzungsentwicklungen könnten sich in Teilbereichen ergeben:

Es bieten sich ein Hotelstandort südlich an der Industriestraße und Mikro-Apartments/ Servicewohnen oder seniorengerechtes Wohnen als besondere Wohnform für temporäres Wohnen an der Altonaer Chaussee am Westeingang zum Stadtkern gelegen an.

3.5 Funktionsplan 2 | Mobilität

siehe Anhang **Plan 4**

Rahmenplan September 2024 | Funktionsplan 2 – Mobilität / Straßen- und Wegeverbindungen

Im Rahmen des IEK Stadtkern Schenefeld wurden folgende Ziele für die Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen formuliert:

- gute Erreichbarkeit des Stadtkerns für alle Verkehrsteilnehmenden
- barrierearme Wegegestaltung
- Aufwertung und Herstellung durchgängiger Radwegeachsen
- Verbesserung der ÖPNV- Haltestellen
- Raum und Infrastruktur für nachhaltige Elektromobilität schaffen

Unter diesen Gesichtspunkten wurden die Defizite der einzelnen Verkehrsarten ermittelt und entsprechende Lösungsvorschläge entwickelt:

3.5.1 Kraftfahrzeugverkehr

Durch die Altonaer Chaussee / L103 (LSE) und die von dieser Durchgangsstraße direkt abgehenden Straßen (über Kiebitzbrücke auf den Kiebitzweg, sowie direkt auf den Osterbrooksweg, Industriestraße), ist der Schenefelder Stadtkern bestens an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen. Ein weiterer Ausbau für den KFZ- Verkehr wäre hier nicht notwendig, eher ist der Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen (z.B. Kreuzungsbauwerk Kiebitzbrücke) weiter zu verfolgen.

Der Stadtkern ist hervorragend mit dem KFZ über die Industriestraße und den Osterbrooksweg zu erreichen. Der Holstenplatz und das Rathaus sind nur über Sammelstraßen durch Wohngebiete erreichbar und damit wesentlich schlechter angeschlossen. Durch den Umbau dieses Bereiches mit neuen Zufahrten zu den geplanten Tiefgaragen, ist hier mit einer höheren Frequentierung zu rechnen. Die Tiefgaragenzufahrten sind über den Osterbrooksweg / Timmermannsweg und über die Alte Landstraße zu erreichen und vermindern dadurch den derzeitigen Verkehr in den südlichen Wohngebieten.

3.5.2 Radverkehr

Nach wie vor ist eines der politischen Ziele, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr deutlich zu erhöhen. Um diese Zielsetzungen zu erreichen, sind folgende Maßnahmen durchzuführen:

Weiterer Ausbau getrennter Radwege entlang der Hauptstraßen mit Anschluss an das überregionale Radwegenetz.

Verbesserte Anbindung der einzelnen Stadtteile an den Stadtkern durch den Bau neuer Radwege in folgenden Bereichen:

- Siedlung – Düpenau – Stadtzentrum
- Friedrichshulde – Achter de Weiden – Stadtzentrum
- Schenefeld Dorf – Alte Landstraße – Stadtzentrum
- Im Bereich der Sammel- und Anliegerstraßen ist eine gemeinsame Nutzung von Autoverkehr und Radfahrenden möglich.
- Bei der Neuordnung öffentlicher Räume ist der Bau von möglichst überdachten Radabstellanlagen zu berücksichtigen.

3.5.3 Wegebeziehungen fußläufig

Eine zentrale Forderung besteht darin, den Holstenplatz mit dem Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ zu verbinden und einen fußläufigen Rundweg zu schaffen. Nach dem Rückbau der „Luninezbrücke“ und dem Umbau des Kiebitzweges wird die Bebauung entlang der Altonaer Chaussee / L 103 so gestaltet, dass es möglich ist, vom Holstenplatz / Bürgerzentrum über den Fußgängerüberweg die Altonaer Chaussee / L 103 zu überqueren und über den neu gestalteten Kiebitzweg direkt die westlichen Eingänge des Stadtzentrums bequem zu erreichen. Vom südlichen Ausgang des Stadtzentrums besteht die Möglichkeit, über den zweiten ampelgesteuerten Fußgängerüberweg auf den östlichen Teil des Holstenplatzes zu gelangen und damit den Rundweg zu schließen.

Ein weiteres wichtiges Planungsziel ist es, die Verbindung des Stadtkerns mit dem Grünzug der Düpenau durch zwei neue Wege von der Industriestraße aus zu intensivieren. Damit wird der Stadtteil „Siedlung“ fußläufig besser an das Stadtzentrum und den Stadtkern angeschlossen, ein dritter Fußweg führt von Borgfelde/ Osterbrooksweg über die Düpenau. Diese Wegeführungen zum Grünzug Düpenau verbessern auch deutlich die Anbindung des Grünen Rings Schenefelds an die Nutzungen im Stadtkern.

3.5.4 ÖPNV

Der Busbahnhof befindet sich auf dem Schenefelder Platz, der in ca. 1km Entfernung östlich des Stadtkerns liegt. Eine Verlegung in den Bereich des Stadtkerns ist nicht vorgesehen. Deshalb bleibt es bei den vier einzelnen Richtungshaltestellen, deren Standorte nicht direkter als nun vorgesehen zusammengelegt werden können. Die Haltestellen müssen teilweise noch barrierefrei umgebaut, die Wartebereiche attraktiver gestaltet und die Radwege getrennt von den Wartebereichen geführt werden.

Langfristig könnte der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) westlich des Kiebitzweges errichtet werden. Voraussetzung dafür wäre der flächenoptimierte Umbau der Kreuzung Hauptstraße/ L 103 / Kiebitzweg.

3.5.5 Öffentliche Parkplätze / Stellplätze

siehe Anhang **Plan 5**

Rahmenplan September 2024 | Funktionsplan 2 – Ruhender Verkehr

Insgesamt stehen im Stadtkern Schenefeld ausreichend öffentliche und private Stellplätze zur Verfügung. Die durch die Neubebauung erforderlichen Stellplätze sind verbunden mit den neu projektierten Bauten in jeweiligen Tiefgaragen zu schaffen. Diese Tiefgaragen werden konventionell mit Rampen erschlossen. Im Bereich des Holstenplatzes/ Bürgerzentrum wird der zusätzliche Stellplatzbedarf ebenfalls durch Tiefgaragen gedeckt, hier aufgrund der beengten Zufahrtsverhältnisse jedoch ggf. mit PKW-Aufzügen versehen. Es werden insgesamt ca. 700 Einstellplätze großenteils in Tiefgaragen und in geringerem Umfang oberirdisch neue öffentliche Parkplätze geschaffen.

Die oberirdisch angeordneten Parkplätze (Querparker und Parkplätze in Längsaufstellung entlang der Erschließungsstraßen) werden zur Strukturierung und Durchgrünung des Straßenraumes mit einem regelmäßigen engmaschigen Baumraster ergänzt.

3.6 Funktionsplan 3 | Frei- und Grünflächen

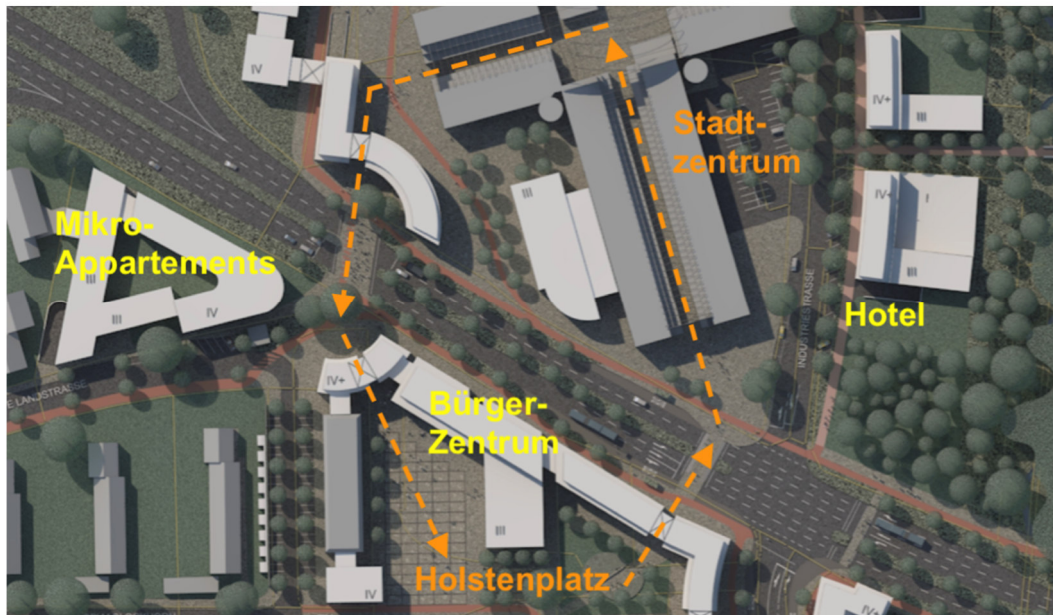
siehe Anhang **Plan 6**

Rahmenplan September 2024 | Funktionsplan 3 – Grün- und Freiflächen

3.6.1 Holstenplatz / Bürgerzentrum

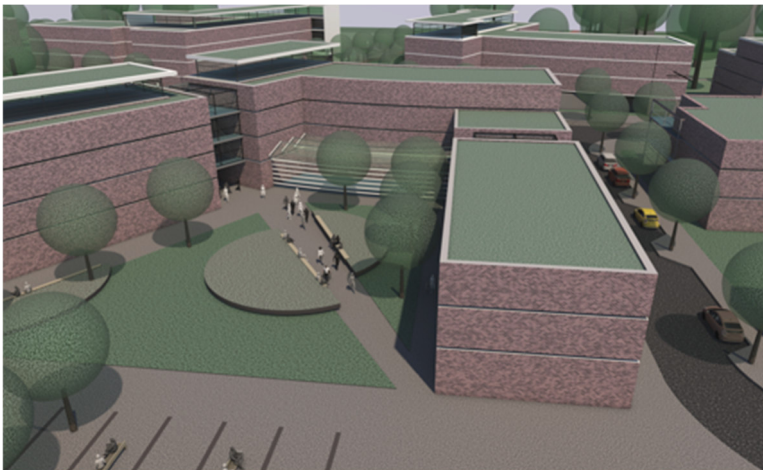
Der neue große Stadtplatz südlich der L 103 bildet das Gegenstück zum Stadtzentrum. Während das Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ introvertiert auf Konsum ausgerichtet ist, bildet der Holstenplatz das extrovertierte administrative Zentrum Schenefelds, an dem das Rathaus und das Bürgerzentrum liegen. Aufgrund der Größe wird der Platz geteilt:

Nördlich und östlich durch die Neubebauung von Bürgerzentrum und Rathaus gefasst, entsteht ein befestigter Platz („steinern“), der für Veranstaltungen genutzt werden kann, wie beispielsweise regelmäßige Wochen-, Kunsthandwerk- oder Flohmärkte sowie Stadtfeste. Unmittelbar südlich angrenzend entsteht auf der Fläche des jetzigen Rathauses ein „Pocket-Park“. Dieser schafft einen grünen „Trittstein“ mitten im hochverdichteten und stark versiegelten Stadtkern und stellt ein unmittelbares, klimatisch erforderliches Gegenstück zum Platz bezüglich Begrünung, Verschattung und Versickerung dar.



Ausschnitt Rahmenplan Holstenplatz / Altonaer Chaussee / Stadtzentrum

Die östliche Platzhälfte wird im Gegensatz zum steinernen Platz stärker begrünt und mit kleinen Bäumen überstanden –hier entsteht dadurch ein eher ruhiger Rückzugsraum für die Öffentlichkeit und die Anwohner.



Rahmenplan | Perspektive „grüner“ Holstenplatz

3.6.2 Kiebitzweg / Einkaufszentrum „Stadtzentrum“

Nördlich vom Holstenplatz und der Altonaer Chaussee / L103 wird der städtische Raum neu geordnet. Durch den Abriss der „Luninez-Brücke“, den Umbau des sogenannten „99er“-Parkplatzes am Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ und der neuen Bebauung von der Altonaer Chaussee / L103 bis zum nördlichen Gewerbegebiet der Harry-Brotfabrik entsteht ein neuer öffentlicher Stadtraum zwischen dem Stadtzentrum und den neu projektierten Bauten. Mit der Reduzierung des Parksuchverkehrs durch die Verlegung der Parkplätze in Tiefgaragen besteht hier die Möglichkeit einen verkehrsberuhigten städtischen Raum zu schaffen. Durch die Verwendung eines einheitlichen Belages auf allen Flächen (Straße und Freiflächen des Stadtzentrums) und damit einhergehend einer Gesamtgestaltung dieses Bereiches wird die Westseite des Stadtzentrums aufgewertet, die beiden dort befindlichen Eingänge wesentlich attraktiver und damit der Gedanke des Rundweges vom Rathaus zum Stadtzentrum wesentlich gestärkt. Der neue Kiebitzweg soll nur von Anliegern und durch Lieferverkehr genutzt werden, Fuß- und Radverkehr bekommen Vorrang. Dadurch wird das Einkaufszentrum stärker in den Stadtorganismus integriert. Auch eine Öffnung der Erdgeschosszonen z.B. für Gastronomie wäre möglich.

3.6.3 Grünzug Düpenau / Auenpark

Der Grünzug der Düpenau östlich des Stadtkerns ist als Entwicklungsfeld 7 Bestandteil des Rahmenplans. Im Flächennutzungsplan als öffentliche Grünfläche dargestellt ist der Bereich gleichzeitig weitgehend als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Während südlich der Altonaer Chaussee der Düpenau nur ein relativ enger Korridor innerhalb des Stadtgefüges bleibt, steht ihr nördlich ein breiterer, mit dichten Baumfeldern bestandener Grünraum zur Verfügung.

Der innerstädtische Landschaftsraum hat nicht nur ökologisch wertvolle Funktionen, sondern gleichzeitig Verbindungsfunktionen sowohl in Nord-Süd-Richtung als Teilabschnitt des „Grünen Rings“ als auch zwischen Stadtkern und östlichen Stadtteilen und ist somit das grüne Rückgrat Schenefelds. Hier gilt es das Potential von Erholung und Naturbeobachtung im Zusammenhang mit einer ökologischen Aufwertung der Düpenau zu nutzen und durch verschiedene Maßnahmen den Grünzug zum Auenpark Schenefeld zu entwickeln.

Zur Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) wurde 2016 vom Büro Planula/Hamburg ein Pflege- und Entwicklungsplan für die Düpenau auf dem Gewässerabschnitt zwischen dem Helmuth-Schack-See und dem Regenrückhaltebecken Friedrichshulde erstellt. Der Verlauf der Düpenau im Bereich des Rahmenplans umfasst die Abschnitte 05 (Süd) und 06 (Nord) des Gutachtens. Ein wesentlicher Gesichtspunkt zur Verbesserung des ökologischen Zustands der Düpenau ist die Herstellung eines neuen Gerinnes und eine naturnahe Ausgestaltung. So wird u.a. empfohlen, dass „der neue Bachverlauf (...) gewunden bis leicht mäandrierend hergestellt werden und gegenüber dem ursprünglichen Zustand eine mindestens 20-prozentige längere Fließgewässerstrecke aufweisen“ sollte. Zur Hochwasserentlastung wird empfohlen, das alte Gerinne oberhalb des MW zu erhalten. Dies trägt neben der Verlängerung der Fließgewässerstrecke zur Verringerung der Sandlast bei.

Da die Düpenau im Abschnitt zwischen Altonaer Chaussee und der Fußgängerbrücke an der Nordseite des Parkhauses des Stadtzentrums nicht so tief im Einschnitt liegt, bietet sich insbesondere dieser Bereich für oben genannte Maßnahmen an. Im vorliegenden Rahmenplan sind für den Bereich 7 eine mäandrierende Düpenau mit der empfohlenen Erhöhung der Fließgewässerstrecke um 20% und ein Erhalt des alten Gerinnes zum Hochwasserabfluss sowie eine Uferbepflanzung dargestellt. Im Einzelnen sollten dabei die im Gutachten genannten Maßnahmen wie z.B. zur Initiierung der Eigendynamik Breitenvarianz im Bereich von Niedrig- und Mittelwasser sowie Tiefenvarianz der Sohle, Abflachung der Ufer unter Ansiedlung von standorttypischer Ufervegetation vorgesehen werden.

Wenn die Fuß- und Radwege der LSE im Bereich der Düpenau eine neue Führung erhalten sollen, wird empfohlen, die neuen Brückenbauwerke möglichst leicht und transparent herzustellen und den Belag z.B. mit Rosten auszuführen, um die schon vorhandene Barrierewirkung der umfangreichen Deckelung der Düpenau nicht weiter zu erhöhen. Weiterhin sollte zur besseren Wahrnehmung des Landschaftsraums Düpenau der Auenbaumbestand deutlich in die Verkehrsachse ragen.



Beispiel einer Bachbettverlegung mit Laufverlängerung und Nutzung des alten Gerinnes zur Hochwasser-Entlastung und als Sandfang (aus PEPL/Planula-HH)

Neben der ökologischen Aufwertung der Düpenau ist eine neue Strukturierung des Wegenetzes sowie der vorhandenen Spielbereiche vorgesehen. Der heute wenig abwechslungsreiche, lineare und parallele Verlauf von Düpenau und Weg soll durch einen weit schwingenden Parkweg ersetzt werden. Dadurch erhält die Düpenau insgesamt mehr Spielraum und darüber hinaus ‚ruhigere‘ Abschnitte mit Abstand zu Störungen durch Parkbesucher und Parkbesucherinnen sowie Abschnitte mit Möglichkeiten zur Naturbeobachtung für Kinder und Erwachsene. Durch neue Wegeverbindungen zur Industriestraße ist eine bessere Anbindung an das östliche Stadtgebiet möglich. Weiterhin werden die Spielbereiche besser angebunden. Diese sollen

unter teilweiser bzw. weitgehender Verwendung des Gerätebestandes aufgewertet werden. Sitzgelegenheiten schaffen eine einheitliche Gestaltung, neue Geräte für Motorik und Bewegung bieten die Möglichkeit, ein übergeordnetes Thema im Auen-Park zu initiieren.

Als Basis für eine weitere Planung ist eine Bestandskartierung des erhaltenswerten Baumbestandes durchzuführen. Es wird empfohlen, als nächsten Planungsschritt eine Machbarkeitsstudie mit Kostenermittlung zu beauftragen.

3.6.4 Öffentliche Grün- und Platzflächen / Straßen- und wegebegleitendes Grün

Bei der Umgestaltung von Straßen stellen Straßenbäume und Grünstreifen wichtige Faktoren dar, der Straßenraum kann dadurch gegliedert werden und Straßenbäume tragen maßgeblich zum Mikroklima und damit zur Verminderung der Stadterwärmung bei. Die Pflanzenwahl ist dabei von größter Bedeutung. Angepasst an den jeweiligen Straßencharakter, von der Hauptstraße bis zur Anliegerstraße sollte auch die Größe der Bäume entsprechend variieren. Dabei wird die Eigenart jeder Straße durch die spezielle Baumauswahl noch verstärkt.

Wenn der Straßenraum breit genug ist, ist es möglich, diesen mit Grünstreifen weiter zu gliedern und damit z.B. Geh- und Radweg von der Fahrbahn getrennt zu führen.

3.6.5 Private Grünflächen

Neben den öffentlichen Freibereichen sind auch die privaten Innenbereiche der Baufelder so herzustellen, dass Kinderspielplätze, Bänke und Ruhebereiche das Angebot an Freiflächen für die Bewohner des jeweiligen Gebäudekomplexes ergänzen.

Anhang

Städtebaulicher Wettbewerb 2018 – Ergebnis



Wettbewerb „Stadtkern Schenefeld“ 2018 | 1. Preisträger: Büro Müller / Liesecke, Hannover

Anhang

Funktionspläne