

Sanierungsgebiet Stadtkern Schenefeld
Städtebauliche Rahmenplanung
Entwurf



Stand: 14. Mai / 11. Juni 2020

Rahmenplan Stadtkern Schenefeld Städtebauliches Konzept

1. Vorgaben aus übergeordneten / vorangegangenen Planungen	_ 3
1.1 Bauleitplanung	
1.2 Vorbereitende Untersuchungen / ISEK	
1.3 Sanierungsgebiet	
1.4 Landschaftsschutzgebiet (LSG) Düpenau	
1.5 Städtebaulicher Wettbewerb „Stadtkern Schenefeld“	
1.6 Entwicklung vom Wettbewerbsergebnis zur Rahmenplanung	
2. Rahmenplan	_ 7
ISEK Handlungsschwerpunkte	
Ergebnisse der Gremien-Diskussionen	
2.1 Quartiere Entwicklungsfelder	_ 8
2.1.1 Holstenplatz / Bürgerzentrum	
2.1.2 Osterbrooksweg	
2.1.3 Industriestraße / Stadtzentrum	
2.1.4 Südlich Feuerwache / nördlich des Stadtzentrums	
2.1.5 Kiebitzweg / Einkaufszentrum „Stadtzentrum“	
2.1.6 Alte Landstraße / Heisterweg	
2.1.7 Grünzug Düpenau / Auenpark	
2.2 Funktionsplan 1 Baustruktur	_ 11
2.2.1 Bauformen / Materialität	
2.2.2 Höhenentwicklung / Baudichte	
2.2.3 Art der Nutzung	
2.3 Funktionsplan 2 Mobilität	_ 14
2.3.1 Allgemeines	
2.3.2 Kraftfahrzeugverkehr	
2.3.3 Radverkehr	
2.3.4 Wegebeziehungen fußläufig	
2.3.5 ÖPNV	
2.3.6 Öffentliche Parkplätze / Stellplätze	
2.4 Funktionsplan 3 Frei- und Grünflächen	_ 15
2.4.1 Holstenplatz / Bürgerzentrum	
2.4.2 Kiebitzweg / Stadtzentrum	
2.4.3 Grünzug Düpenau / Auenpark	
2.4.4 Öffentliche Grün- und Platzflächen / Straßen- und wegebegleitendes Grün	
2.4.5 Private Grünflächen	
3. Perspektiven Maßnahmen Kosten	
Anhang:	
Themenpläne 1 bis 9	_ 20
Chronologie	_ 29

Städtebauliches Konzept

1. Vorgaben aus übergeordneten / vorangegangenen Planungen

1.1 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) 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 infolge dieser Rahmenplanung geändert bzw. neu aufgestellt werden müssen, im zentralen Bereich um den Holstenplatz wird für das Bürgerzentrum durch die geplanten umfassenden Umstrukturierungen eine detaillierte Hochbauplanung (Ausschreibung eines hochbaulichen Wettbewerbs) und damit verbunden ein Vorhabenbezogener Bebauungsplan empfohlen. 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.

1.2 Vorbereitende Untersuchungen / ISEK

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

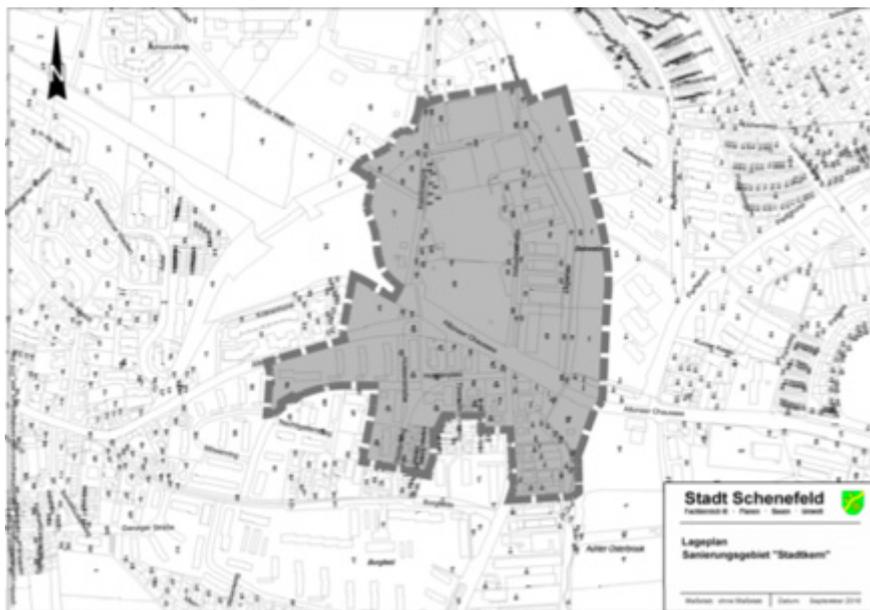
(Text-Auszug aus dem Erläuterungsbericht:
„Vorbereitende Untersuchungen / ISEK“ Stadt Schenefeld, September 2016; BPW Baumgart+Partner)



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

1.3 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.



Lageplan Sanierungsgebiet „Stadtkern“

Die Stadt Schenefeld hat mit Aufstellung der Vorbereitenden Untersuchungen / ISEK 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 01.12.2031 durchgeführt werden (§ 3 der Satzung).

1.4 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 Uferstrandstreifen 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.

1.5 Städtebaulicher Wettbewerb „Stadtkern Schenefeld“

Die Stadt Schenefeld hat im Frühjahr 2018 den Wettbewerb „Stadtkern Schenefeld“ mit dem Ziel ausgeschrieben, 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 **Plan 1**

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

1.6 Entwicklung vom Wettbewerbsergebnis zur Rahmenplanung

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

Die Form der spinalen Wirbelsäule bleibt als wesentliches Entwurfs-element der Gesamtplanung erhalten, so ist auch die fingerartige, sich zum Düpenau-Grünzug hin öffnende Bebauung weiter Bestandteil der Planung.

Das Prinzip eines zweigeteilten öffentlichen Platzes (Holstenplatz) als Herzstück der Stadt - ein steinerner Platz für urbane Aktivitäten und damit verbunden ein grüner „Schmuckplatz“ für Kurzzeit-Rekreation im Stadtkern - bleibt weiterhin bestehen.

Entfallen ist die im Wettbewerbsentwurf am westlichen Ortsausgang geplante Brücke über die Altonaer Chaussee / L103, die zur sozialen Kontrolle und Sauberhaltung mit einer Gastronomie als „längstem Treppen 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 ist.

2. Rahmenplan

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.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept – Handlungsschwerpunkte

- 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

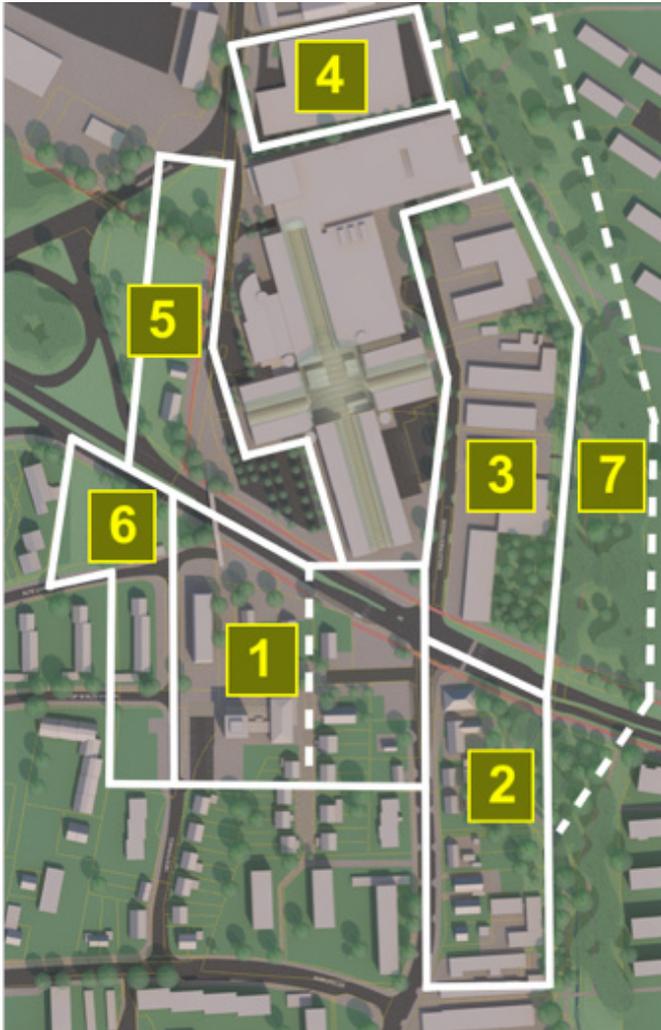


(Abb. aus dem Erläuterungsbericht: „Vorbereitende Untersuchungen / ISEK“ Stadt Schenefeld, 09/ 2016; BPW Baumgart+Partner)

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 ein qualitativvolles Leben 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.

2.1 Quartiere | Entwicklungsfelder



Übersichtsplan: Quartiere / Entwicklungsfelder

2.1.1 Holstenplatz | Bürgerzentrum [1]

Heutige Nutzungen / Bestand:

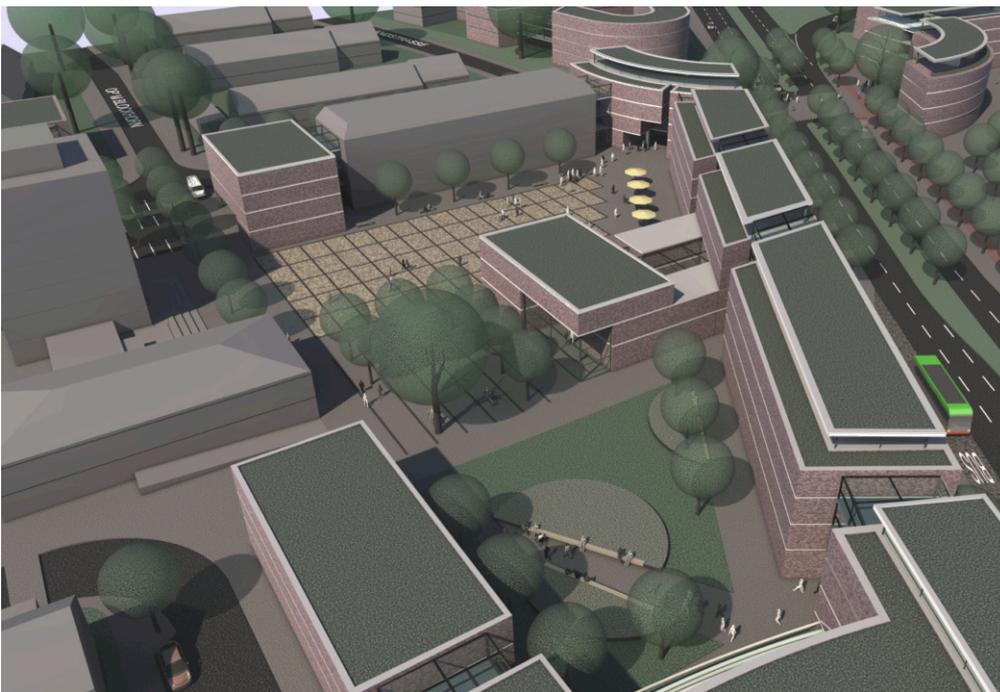
Der Holstenplatz umfasst den Bereich zwischen dem Rathaus / der Stadtverwaltung, der Bücherei und dem raumprägenden langgestreckten Baukörper an der Holstenstraße und bildet mit seinen angrenzenden Nutzungen einen zentralen Anlaufpunkt im Stadtgefüge. Die Durchmischung von öffentlichen Einrichtungen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

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel:

Der zukünftige Holstenplatz soll mit seinen umgebenden Bauflächen deutlich als urbanes Zentrum erscheinen, das durch öffentliche Nutzungen und Dienstleistungsflächen geprägt ist (in untergeordnetem Maß auch durch Wohnbauflächen ergänzt wird). Gastronomie und Einzelhandels-Angebote bilden eine sinnvolle Ergänzung der Hauptnutzungen.

Es soll ein städtischer Platz entstehen, der den Anforderungen an ein ggfls. lebendiges Stadtleben gerecht wird (Stadtfeste, Wochenmarkt ...).

Der Holstenplatz soll sowohl der Kommunikation und Interaktion dienen als auch ruhige Aufenthaltsqualitäten bieten und ein Bindeglied über die stark befahrene Altonaer Chaussee / L103 hin zum Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ darstellen. Die Querungsmöglichkeiten der stark frequentierten Landesstraße stellen dabei eine große planerische und koordinatorische Herausforderung dar.



Rahmenplan Entwurf Juni 2020 / Perspektive Holstenplatz mit „steinernem“ (hinten) und „grünem“ Platz (vorne)

2.1.2 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 südlichen Osterbrookswegs verdichtet Wohnungsbau in Geschossbauweise entwickelt um neuen Wohnraum in der Stadt Schenefeld anbieten zu können. Entlang der Altonaer Chaussee sollen weniger lärmsensible Nutzungen ausgewiesen werden. Eine in Richtung Grünzug der Düpenau aufgelockerte Bauweise mit reduzierter Flächenausnutzung ist wesentliches Planungsziel.

2.1.3 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 eine Hotelnutzung entwickeln könnte, um einerseits neuen Wohnraum in der Stadt Schenefeld anbieten zu können und andererseits dem Bedarf an Gastronomie und Beherbergungsgewerbe gerecht werden zu können. 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 Entwicklungskonzept „Auenpark“).

2.1.4 Südlich 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, die der Nutzung der Nachbarbebauung entspricht.

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 und zur Feuerwehrzentrale im Norden einerseits und zur Backfabrik „Harry“ (außerhalb des Planungsraumes) andererseits dar.

2.1.5 Kiebitzweg | Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ [5]

Heutige Nutzungen / Bestand:

Der heutige Zustand der Flächen westlich des Einkaufszentrums „Stadtzentrum“ wird durch einen Gartenbaubetrieb mit ausgedehnten Freiflächen und durch intensiv frequentierte Wegeführungen (Schüler und Besucher des Stadtzentrums, Parksuch-Verkehr und örtliche Erschließungsstraßen) geprägt. Eine Fußgänger-Brücke (die sogenannte „Luninez-Brücke“) führt von der Holstenstraße (Rathaus) über die Altonaer Chaussee / L103 zum Stadtzentrum und weiter gelegenen Zielen. Nördlich des Quartiers Kiebitzweg grenzen Gewerbeflächen an (Harry-Brotfabrik).

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel:

Für die Neuordnung des Bereiches zwischen dem Kiebitzweg und dem Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ wird eine zukünftige Wohnbebauung (Geschosswohnungsbau in Form von Stadtvillen als Kettenbebauung) 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.

2.1.6 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 Reihenhau-, 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 Wohnbaugelände ab.

Zukünftige Nutzung / Entwicklungsziel:

Angestrebt wird die Schaffung von Wohnraum am Standort der ehemaligen Post in Form von mehrgeschossiger Wohnbebauung und eines Komplexes in Sonderbauform z. B. für temporäres Wohnen (Mikro-Appartements), direkt an der Altonaer Chaussee / L103 gelegen. Die Neuorganisation des öffentlichen Straßenraums ermöglicht eine erhöhte Unterbringung von öffentlichen Stellplätzen (durch Senkrecht-Parken) in direkter Nachbarschaft zum Holstenplatz.

2.1.7 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 Dü-

penau 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 Querungs-Möglichkeiten 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 Uferstrandstreifen 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 und eine zusätzliche Brücke im südlichen 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.

2.2 Funktionsplan 1 | Baustruktur

siehe Anhang **Plan 2**

Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | Ergebnis der Diskussionen in den Gremien

2.2.1 Bauformen / Materialität

Die Einfahrt West bildet ein markantes Tor in den zukünftig neuen Stadtkern von Schenefeld. Es wird ein „Baumtor“ ergänzt durch zwei gegenüberliegende konkav geformte Viertelkreis-Gebäude gebildet, das den Beginn des Stadtkerns räumlich betont.

Die Ostseite des Stadtkerns tritt durch gegenüberliegende Baukomplexe mit jeweils auskragenden Erkern 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 geschlossene Straßenrand-Bebauung, die Materialität aus überwiegend Klinker und Ziegel und 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. Die einheitliche Gestalt der Dachformen ist ein weiterer Beitrag zur Homogenisierung des zukünftigen Gesamteindrucks des Stadtkerns.

2.2.2 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.

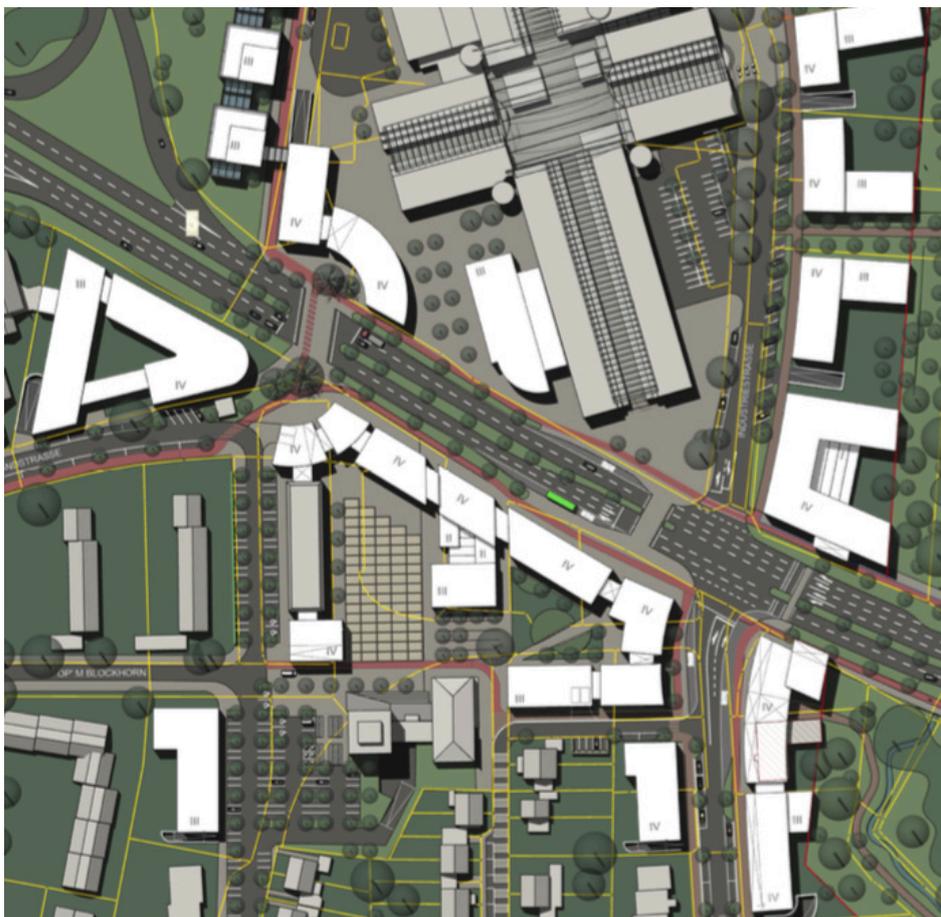
Entlang des Grünzugs der Düpenau ist die Höhenentwicklung der Bebauung reduziert auf eine dreigeschossige Bauweise und ergänzt die sonst durchgehend straßenbegleitende Zeilenbebauung.

- Altonaer Chaussee / südlich des Stadtzentrums und im gesamten Verlauf der Altonaer Chaussee: 4-geschossige Bauweise mit Staffelgeschoss
- Industriestraße / östlich des Stadtzentrums: 4-geschossige Bauweise entlang der Straße, 3-geschossige Bauweise in Richtung Grünzug der Düpenau
- Osterbrooksweg: 4-geschossige Bauweise entlang der Straße, 3-geschossige Bauweise in Richtung Grünzug der Düpenau
- Kiebitzweg / westlich des Stadtzentrums: 4-geschossige Bauweise mit Staffelgeschoss
- Südlich Feuerwache / Stadtzentrum: 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 0,6 im Vergleich zum Bestand deutlich reduziert geplant.

siehe Anhang **Plan 3** und **Plan 4**

Berechnung der Dichte (Bestand) und Rahmenplan Entwurf Juni 2020 (Ausschnitt)



Ausschnitt: Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | Gebäudehöhen Altonaer Chaussee

2.2.3 Art der Nutzungen

siehe Anhang **Plan 5** und **Plan 6**

Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | 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 (§ 6 a Abs. 1 BauN-VO).

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

Auf den projektierten Bauflächen entstehen insgesamt bis zu 500 / 600 barrierefreie Wohneinheiten (abhängig von der jeweiligen Wohnungsgröße), durchweg barrierefrei und z. T. behindertengerecht. Weiterhin werden etwa 20.000 qm Gewerbe-, Büro-, Dienstleistungs- und in geringem Maß auch Einzelhandelsflächen ausgewiesen. Darin enthalten sind Flächen in einer Größe von ca. 6.500 qm für das neue „Bürgerzentrum“ als kommunales Dienstleistungszentrum am Holstenplatz – so können alle städtischen Dienste zukünftig an einem Standort zusammengeführt werden.

Die Werte sind dabei als Bruttogeschossflächen (BGF) zu verstehen.



Ausschnitt: Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | 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

Holstenstraße / Timmermannsweg

Altonaer Chaussee (obere Geschosse und straßenabgewandt)

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

Altonaer Chaussee
 Industriestraße (untere Geschoss-Ebenen)
 Osterbrooksweg (untere Geschoss-Ebenen)
 Kiebitzweg (untere Geschoss-Ebenen)
 Holstenstraße (untere Geschoss-Ebenen)

Besondere Nutzungsentwicklungen könnten sich in Teilbereichen ergeben:

Es bieten sich ein Hotelstandort an der Altonaer Chaussee am Osteingang zum Stadtkern und Mikro-Apartments als besondere Wohnform für temporäres Wohnen an der Altonaer Chaussee am Westeingang zum Stadtkern gelegen an.

2.3 Funktionsplan 2 | Mobilität

siehe Anhang **Plan 7**

Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | Funktionsplan 2 – Mobilität / Straßen- und Wegeverbindungen

2.3.1 Allgemeines

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

- gute Erreichbarkeit des Stadtkerns für alle Verkehrsteilnehmer
- barrierearme Weggestaltung
- Aufwertung und Herstellung durchgängiger Radwegeachsen
- Verbesserung der ÖPNV- Haltestellen

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

2.3.2 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.

2.3.3 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 Radfahrern möglich.
- Bei der Neuordnung öffentlicher Räume ist der Bau von möglichst überdachten Radabstellanlagen zu berücksichtigen.

2.3.4 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 vom Borgfelde/ Osterbrookweg über die Düpenau. Diese Wegeführungen zum Grünzug Düpenau verbessern auch deutlich die Anbindung des Grünen Rings Schenefelds an die Nutzungen im Stadtkern.

2.3.5 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 Richtungshaltstellen, deren Standorte nicht direkter als nun vorgesehen zusammengelegt werden können. Die Haltstellen müssen teilweise noch barrierefrei umgebaut, die Wartebereiche attraktiver gestaltet und die Radwege getrennt von den Wartebereichen geführt werden.

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

2.3.6 Öffentliche Parkplätze / Stellplätze

siehe Anhang **Plan 8**

Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | Funktionsplan 2 – Mobilität / Stellplätze

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 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.

2.4 Funktionsplan 3 | Frei- und Grünflächen

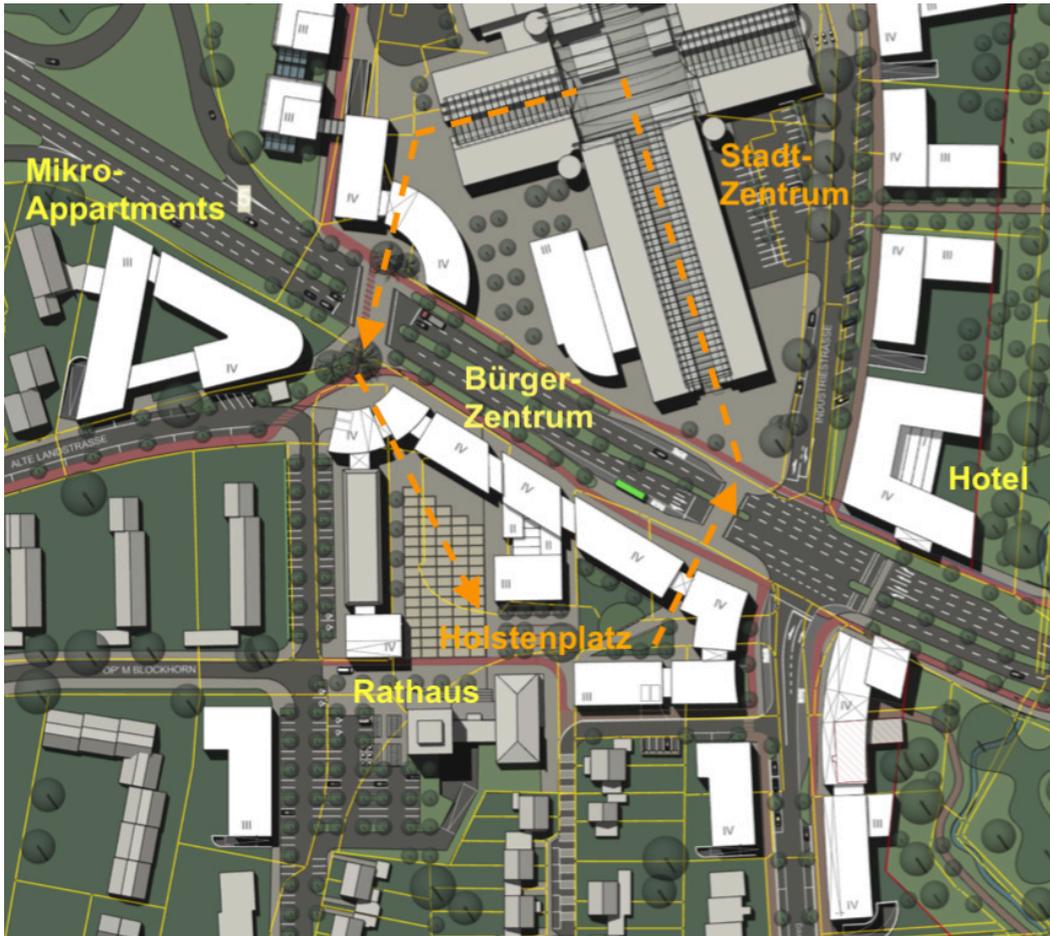
siehe Anhang **Plan 9**

Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | Funktionsplan 3 – Grün- und Freiflächen

2.4.1 Holstenplatz / Bürgerzentrum

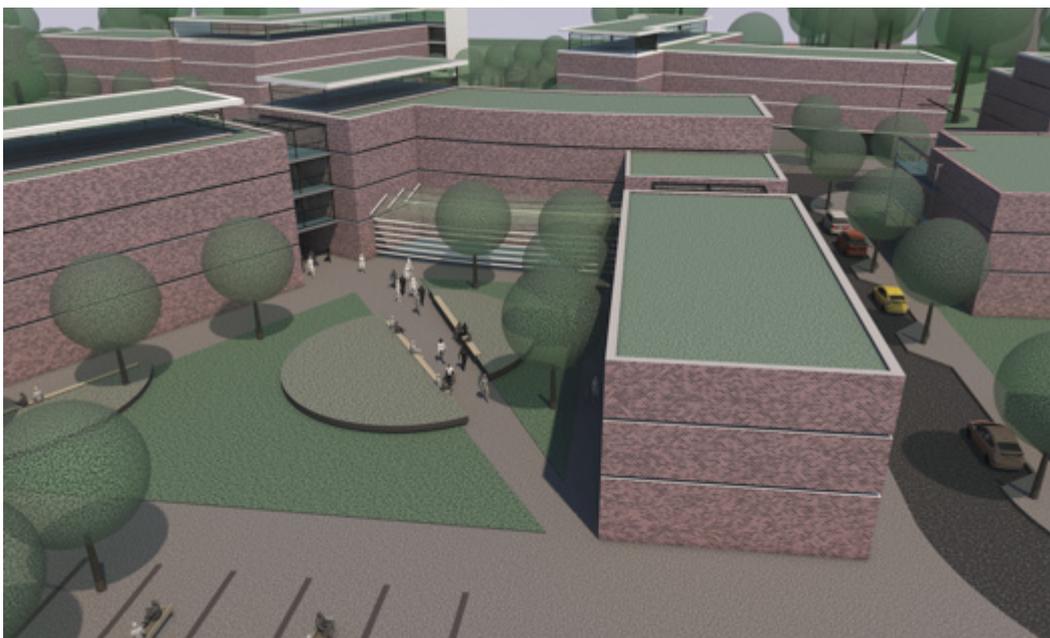
Der neue große Stadtplatz südlich der L 103 bildet das Gegenstück zum Stadtzentrum. Während das Einkaufszentrum „Stadtzentrum“ introvertiert auf Konsum ausgerichtet ist, bildet der Holstenplatz das extrovertierte administrative Zentrum Schenefelds, eingespannt zwischen Rathaus und Bürgerzentrum. Aufgrund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

Zwischen Rathaus und Bürgerzentrum entsteht ein befestigter Platz, der für Veranstaltungen genutzt werden kann (z.B. Wochenmarkt, Oktoberfest ...) und gleichzeitig die Verbindung von Rathaus und Bürgerzentrum herstellt.



Ausschnitt Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | Holstenplatz / Altonaer Chaussee / Stadtzentrum

Die östliche Platzhälfte wird im Gegensatz dazu stärker begrünt und mit Bäumen überstanden – hier entsteht dadurch eher ein ruhiger Rückzugsraum.



Rahmenplan Entwurf Juni 2020 / Perspektive „grüner“ Holstenplatz

2.4.2 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 (Harry – Brotfabrik) entsteht ein neuer öffentlicher Stadtraum zwischen dem Stadtzentrum und den neu projektierten Bauten. Mit der Reduzierung des Parksuchverkehrs 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 gemacht und damit der Gedanke des Rundweges vom Rathaus zum Stadtzentrum wesentlich gestärkt. Der neue Kiebitzweg soll nur von Anliegern und durch Lieferverkehr genutzt werden, Fußgänger und Radfahrer bekommen Vorrang.

2.4.3 Grünzug Düpenau / Auenpark

Der Grünzug der Düpenau östlich des Stadtkerns ist als Entwicklungsfeld 7 Bestandteil des Masterplans. 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 Verbindungsfunktion 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.

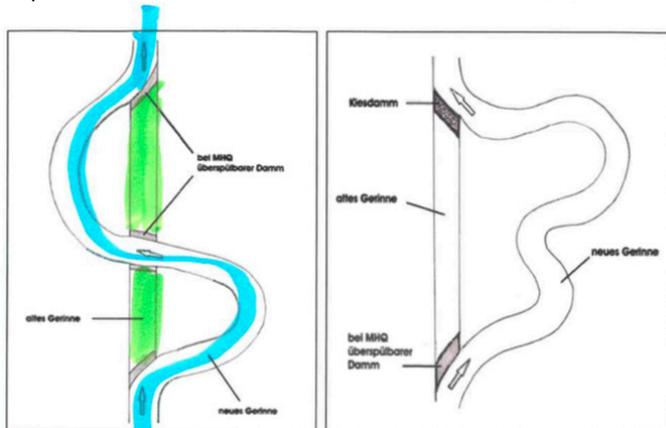
Zur Umsetzung der EG-WRRL wurde 2016 vom Büro Planula/Hamburg ein Pflege- und Entwicklungsplan für die Düpenau auf dem Gewässerabschnitt zwischen dem Helmuth-Schack-See und dem RHB Friedrichshulde erstellt. Der Verlauf der Düpenau im Bereich des Masterplans umfasst die Abschnitte 05 (Süd) und 06 (Nord) 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.



Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | mögliche Perspektive Grünzug Düpenau/Auenpark - Ausschnitt

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 Masterplan sind für den Bereich 7 eine mäandrierende Düpenau mit der empfohlenen Erhöhung der Fließgewässerstrecke um 20% und Erhalt des alten Gerinnes zum Hochwasserabfluss sowie 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 schlagen wir eine neue Strukturierung des Wegenetzes sowie der vorhandenen Spielbereiche vor. Der heute wenig spannende gerade 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*Innen 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. Sitzdecks 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.

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

Bei der Umgestaltung von Straßen stellen Straßenbäume und Grünstreifen einen wichtigen Faktor 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.

2.4.5 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.

3. Perspektiven | Maßnahmen | Kosten

....



Rahmenplan Entwurf Juni 2020 | Perspektive Holstenplatz mit Bürgerzentrum