

# Wohnungsbauprogramm Altona 2017 Teil II

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Altona  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung





# Wohnungsbauprogramm Altona 2017 - Teil II

Sonderthema:

„Aktivierung von Entwicklungspotenzialen  
entlang vielbefahrener Straßen / Magistralen“

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>1   Einleitung</b> .....	<b>05</b>
1.1   Allgemeine Ziel- und Problemstellung .....	07
- Städtebaulich-landschaftsplanerische Aufgabenstellung	
- Planungsrechtliche Herausforderung	
- Verkehrsaufkommen, Lärm- und Luftschadstoffbelastung	
- Eigentümerverhältnisse / Öffentlichkeitsbeteiligung	
- Imageverbesserung	
<b>2   Methodische Vorgehensweise</b> .....	<b>08</b>
<b>3   Workshop „Mehr Stadt an den richtigen Orten“ - Ergebnisse</b> .....	<b>10</b>
<b>4   Charakteristik von differenzierten Vertiefungsbereichen</b> .....	<b>12</b>
- Typ 1: Stadtrand	
- Typ 2: Diversität	
- Typ 3: Reihenhäuser	
- Typ 4: Bahnhofsumfeld	
- Typ 5: Einfamilienhäuser	
- Typ 6: Punkthäuser	
- Typ 7: „Automeile“	
- Typ 8: Zeilenbauten	
- Typ 9: Zentrum	
<b>5   Ergebnisse der Bestandserfassung / Analyse - Verfahrensvorschläge</b> .....	<b>15</b>
<b>6   Weiteres Vorgehen</b> .....	<b>19</b>
<b>ANHANG</b> .....	<b>20</b>
Analysepläne der Magistralen .....	20
Strukturanalyse der Magistralen .....	21
Gebäude- und Nutzungstypologien .....	22
Eigentümerverhältnisse .....	26
Straßenprofile und Geschossigkeit .....	30
Geltendes Planrecht .....	34
Verkehrslärmbelastung (Nachtwerte) .....	38
Immissionen (Stickstoffdioxid und durchschnittliche Tagesverkehrsstärke).....	42
Vertiefungsbereiche .....	46
Übersichtsplan der Typologien .....	47
Typologien und Charakteristika .....	48



## 1 | Einleitung

Hamburg ist eine wachsende Stadt. Laut aktuellen Prognosen wird die Bevölkerungszahl von derzeit 1,78 Millionen auf etwa zwei Millionen im Jahr 2030 ansteigen. Mit der Erhöhung der Einwohnerzahl steigt auch der Bedarf an Wohnraum. Seit einigen Jahren ist jedoch ein erheblicher Mangel - insbesondere an bezahlbarem Wohnraum – festzustellen; in der Vergangenheit sogar ein Wohnungsbau-Defizit von bis zu 40.000 Wohneinheiten. Daher ist es notwendig, eine möglichst hohe Anzahl an neuen Wohneinheiten zu schaffen, um die Bevölkerung in ausreichendem Maße versorgen zu können.

Entsprechend der hohen Nachfrage wurde Mitte 2016 im fortgeschriebenen „Bündnis für das Wohnen in Hamburg“ vereinbart, die programmatische Zielzahl von Baugenehmigungen für 6.000 Wohneinheiten künftig auf 10.000 Wohneinheiten pro Jahr zu erhöhen.

Dieses bedeutet für den Bezirk Altona eine Quote von jährlich ca. 1.500 zu genehmigenden Wohneinheiten. Unter dem strategischen Ansatz „Mehr Stadt in der Stadt“ verfolgt die Freie und Hansestadt Hamburg seit Jahren den Vorrang der Innenentwicklung in der Stadtentwicklung.

Große Flächenpotenziale wurden durch die Entwicklung von Konversionsflächen aktiviert (u.a. Hafencity, Mitte Altona, Kasernen). Hinzu kommt eine Vielzahl kleinerer Projekte der Verdichtung in den Quartieren. Das Ziel der Steigerung der Flächeneffizienz durch Verdichtung wird dabei flankiert durch eine „Qualitätsoffensive Freiraum“, um die Lebensqualität in den Quartieren zu gewährleisten.

Ein hohes Verdichtungspotenzial, das durch die bisherigen Bemühungen nicht in nennenswertem Maße aktiviert werden konnte, wird entlang der großen Magistralen gesehen, deren Umfeld heute häufig hinsichtlich der Bebauungsstruktur, Nutzungsmischung und Dichte noch untergenutzt ist. Hier besteht neben erheblichen Potenzialen für den Wohnungsbau die Chance, an bisherigen Durchgangs- und Zwischenräumen neue urbane Qualitäten zu erzeugen.

Da Altona ein besonders nachgefragter Wohnstandort ist, soll die Innenentwicklung entlang von Magistralen als Pilotprojekt erprobt werden. Ziel ist, die Ergebnisse auf andere geeignete Standorte in weiteren Bezirken Hamburgs zu übertragen.

Im Bezirk Altona wurde in den vergangenen Jahren ein guter Überblick über Flächenpotenziale für Wohnungsneubau erarbeitet (siehe Wohnungsbauprogramm Altona 2017 – Teil I). Mit den seit 2012 jährlich erstellten Wohnungsbauprogrammen wurden Potenzialflächen ab 20 Wohneinheiten erfasst. In einem weiteren Gutachten erfolgte die Ermittlung auch kleinteiligerer Potenziale der Innenentwicklung in vier Stadtteilen (Altona-Altstadt, Altona-Nord, Sternschanze und Ottensen) im Kernbereich.

Aufgrund des hohen Nachfragedrucks auf den Wohnungsmarkt werden diese Potenzialflächen von der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft sukzessive zu Wohnbauflächen (z.T. auch gemischten Flächen) entwickelt. In den letzten fünf Jahren hat der Bezirk Altona Baugenehmigungen für durchschnittlich 1.500 Wohneinheiten pro Jahr erteilt. In der Folge konnte ein Bevölkerungswachstum von über 11.000 Einwohnern verzeichnet werden.

Da die bislang erkannten Potenzialflächen in absehbarer Zeit realisiert sein werden und die Inanspruchnahme von bislang unbebauten Flächen aus vielerlei Gründen (Landschaftsschutz, Freiraumversorgung, landwirtschaftliche Nutzung etc.) äußerst kritisch ist, richtet sich der Fokus im Bezirk Altona zunehmend auf die schwieriger zu erschließenden Wohnungsbaupotenziale in schon bebauten, aber in Bezug auf ihre Dichte als untergenutzt zu betrachtende Bestandsgebiete.

In diesem Zusammenhang wurden durch das Bezirksamt Altona zunehmend auch die beiden Magistralen / Hauptverkehrsstraßen „Sülldorfer Landstraße / Osdorfer Landstraße“ sowie „Luruper Hauptstraße / Luruper Chaussee“ mit den sie begleitenden Bestandsquartieren als künftiges Entwicklungspotenzial für Wohnungsneubau in den Blick genommen (Abb.1: Strukturanalyse der Magistralen).

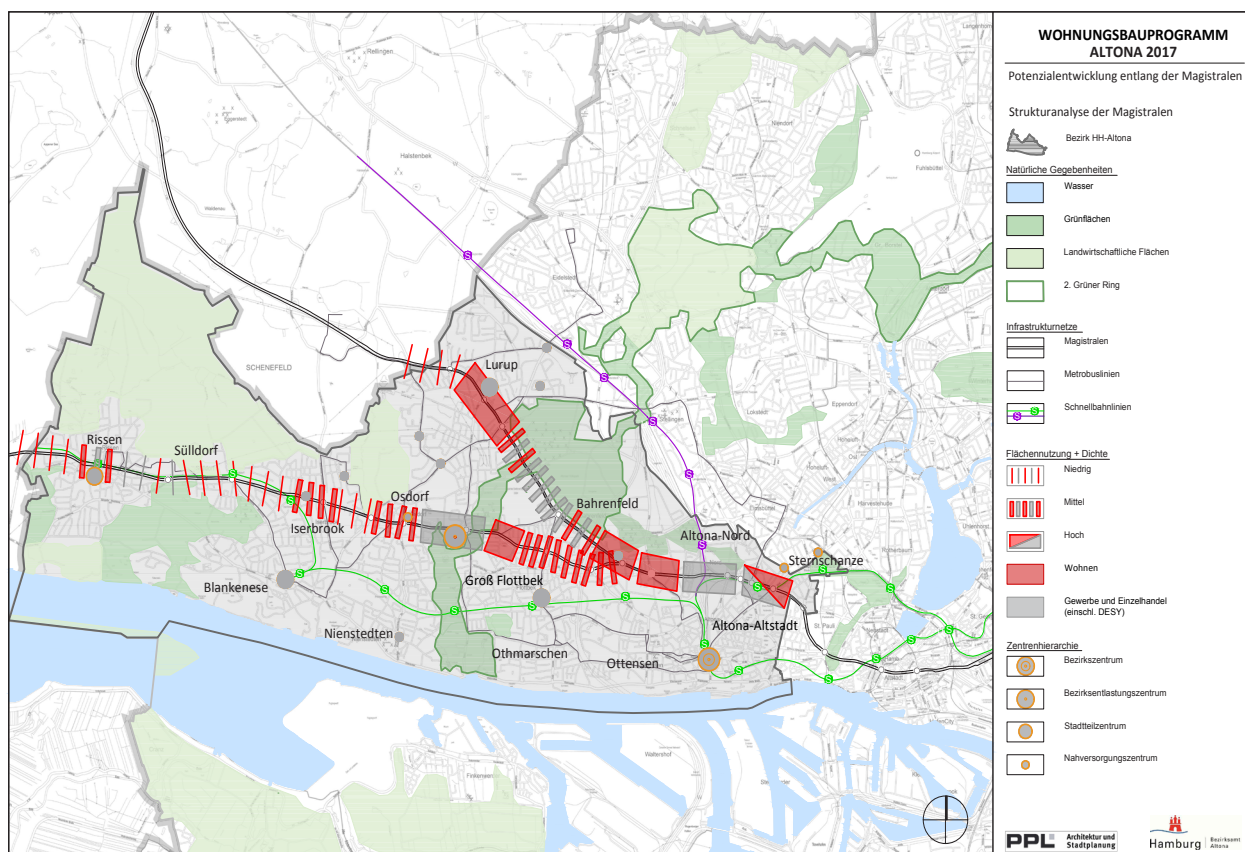


Abbildung 1: Strukturanalyse der Magistralen

Im Frühjahr 2016 ist verwaltungsintern eine erste eruiende Voruntersuchung zu Verdichtungsmöglichkeiten entlang dieser beiden Magistralen erstellt worden. Ihre Ergebnisse verdeutlichten, dass deren begleitende Bebauung in großen Teilen von Einfamilien- und Reihenhausquartieren, zum Teil auch von untergenutzten gewerblichen Strukturen geprägt ist und gleichzeitig ein erhebliches Potenzial für Nachverdichtung aufweist.

Die Herausforderung besteht darin, es zu aktivieren und geeignete Methoden hierfür herauszuarbeiten. Letztendlich sind - der jeweiligen städtebaulichen Situation entsprechend - die richtigen planerischen Instrumente zur Umsetzung einzusetzen.



## 1.1 | Allgemeine Ziel- und Problemstellung

Die vielbefahrenen Hauptverkehrsstraßen stellen auch in Altona zur Zeit noch eine Problemzone für die Wohnungsmarktentwicklung dar. Ziel ist, diese mit den entsprechenden planerischen Maßnahmen zur Visitenkarte des Bezirks - mit einem neuen, positiv besetzten Image - zu entwickeln.

Die einzelnen Magistralen sind aufgrund ihrer Lage in der Stadt, ihrer Dimensionierung aber auch deren Teilabschnitte jeweils unterschiedlichen Typologien zuzuordnen. Um Potenziale an ihnen zu realisieren, stellen bereits die folgenden allgemeinen Themenkomplexe eine Herausforderung dar:

### Städtebaulich-landschaftsplanerische Aufgabenstellung

Die beiden Hauptverkehrsstraßen „Sülldorfer Landstraße / Osdorfer-Landstraße“ sowie „Luruper Hauptstraße / Luruper Chaussee“ verbinden das Bezirkszentrum Altonas mit den weiteren inneren und äußeren Stadtbereichen. Stellvertretend für viele andere Magistralen im Stadtgebiet, sind die hieran angrenzenden Straßenräume geprägt von unterschiedlichen Gebäudetypologien und Nutzungsarten. Auffallend ist, dass zahlreiche Quartiere entlang der Magistralen als Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen in ein- bis zweigeschossiger offener Bauweise bzw. als gewerblich sowie kerngebietstypisch genutzte Bereiche mit nur geringer Dichte errichtet wurden. Es gilt daher zunächst die Typologie der einzelnen Magistralen bzw. ihrer Teilabschnitte zu erfassen und ein langfristiges städtebaulich-landschaftsplanerisches Leitbild für sie zu entwickeln.

Dabei ist insbesondere eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den unmittelbaren Bereichen entlang der Magistralen anzustreben. Darüber hinaus wird es als erforderlich angesehen, bei der Realisierung von Wohnungsbau stets den Bedarf an öffentlichen und sozialen Infrastruktureinrichtungen mit zu berücksichtigen.

Einen wesentlichen Aspekt zur verbesserten Wohnumfeldgestaltung stellt eine ausreichende Freiraumversorgung bzw. die Erreichbarkeit von öffentlichen Freiräumen in der angrenzenden Umgebung dar.

### Planungsrechtliche Herausforderung

Das geltende Planrecht entlang der beiden zu betrachtenden Altonaer Magistralen wird überwiegend durch Baustufenpläne und Teilbebauungspläne der 1950er und 1960er Jahre bestimmt, welche in einigen Bereichen mit qualifizierten Bebauungsplänen überplant wurden. Es dominiert die Ausweisung „Allgemeines Wohngebiet / Reines Wohngebiet“ nach BauNVO bzw. „Wohngebiet“ nach BPVO; vereinzelt sind auch Gewerbegebiete und Kerngebiete entlang der Hauptverkehrsadern ausgewiesen. Für die Wohngebiete sind fast ausschließlich I - II Geschosse festgesetzt; die zulässige Grundflächenzahl liegt im Durchschnitt bei 0,3. Aufgrund der geringen Bebauungsdichte sind hohe Nachverdichtungspotenziale zu erwarten. Hier gilt es, der Situation in den jeweiligen Abschnitten entlang der Magistralen entsprechend, die planungsrechtlichen Instrumentarien herauszuarbeiten, mit denen möglichst zeitnah höhere Dichtewerte ermöglicht werden.

## **Verkehrsaufkommen / Luftschadstoffe / Lärmbelastung**

Sowohl durch ein hohes Verkehrsaufkommen als auch teilweise durch Lärm- und Luftschadstoffbelastung ist die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Bereichen an den Hauptverkehrsstraßen heute beeinträchtigt. Die urbane Qualität weist zum Teil erhebliche Defizite auf. Künftige Planungen müssen sowohl städtebauliche als auch bauliche Gebäudelösungen herausarbeiten, mit denen diese Defizite reduziert bzw. behoben werden können.

## **Eigentümersituation / Öffentlichkeitsbeteiligung**

Eine weitere Herausforderung stellt die oft sehr kleinteilige Eigentümerstruktur entlang der Hauptverkehrsstraßen / Magistralen dar. Im weiteren Verfahren der Ermittlung von Entwicklungspotenzialen und der Erarbeitung von Umsetzungsstrategien kommt es darauf an, sowohl die Eigentümer vor Ort als auch die Öffentlichkeit insgesamt angemessen zu beteiligen, zu aktivieren und ihre Mitwirkungsbereitschaft zu erreichen. Auch hierfür gilt es, der jeweiligen Situation entsprechend, adäquate Verfahren zu entwickeln. Die künftigen städtebaulichen Planungen sollten stets auch eine immobilienwirtschaftliche Perspektive mit einbeziehen und deren Handlungsspielräume aufzeigen.

## **Imageverbesserung**

Insbesondere aufgrund der Verkehrs-, Luft- und Lärmbelastung in vielen Bereichen entlang der Magistralen ist ihr Image als Wohnstandort oft negativ besetzt. Wenn die Entwicklungspotenziale für Wohnungsbau entlang der Magistralen aktiviert werden sollen, muss ihr Image deutlich verbessert werden. Auch hierfür ist ein entsprechend dem jeweiligen Bereich / Quartier angepasster Maßnahmenkatalog zu erarbeiten.

Dabei kann z.B. auch an die „Historie der Orte“, ihre historisch gewachsene Struktur als „Identitätsanker“ angeknüpft werden. Diese verbindenden, prägenden Orte gilt es zunächst herauszuarbeiten (siehe Erhaltungsgebiete).

## **2 | Methodische Vorgehensweise**

Bereits im Frühjahr 2016 hat das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung eine interne erste Potenzialermittlung zu möglichen Wohnungsbaupotenzialen entlang der beiden Magistralen „Luruper Hauptstraße / Luruper Chaussee“ (von der Landesgrenze bis Bahrenfeld) und „Sülldorfer Landstraße / Osdorfer Landstraße“ (von Rissen bis Bahrenfeld) durchgeführt. Dazu wurde zunächst das bestehende Planrecht an den Magistralen analysiert und dieses einer fiktiven Dichteannahme gegenübergestellt, um einen grundsätzlichen Überblick über die zu erwartenden Potenziale zu erhalten (siehe Anhang: Strukturanalyse der Magistralen).



Im Rahmen des Sonderthemas des Wohnungsbauprogramms Altona 2017 „Aktivierung von Entwicklungspotenzialen entlang vielbefahrener Straßen / Magistralen“ ist eine umfangreiche, detaillierte Bestandsaufnahme erfolgt. Um der komplexen Aufgabenstellung mit soliden Aussagen zur Bestandssituation entlang der Magistralen anschaulich gerecht werden zu können, sind die Ergebnisse auch kartiert worden (siehe Anhang: Plan I-VI).

Hierzu wurden erfasst:

- **Plan I:** Gebäude- und Nutzungstypologien
- **Plan II:** Eigentümerverhältnisse
- **Plan III:** Straßenprofile und Geschossigkeit
- **Plan IV:** Geltendes Planrecht
- **Plan V:** Verkehrslärmbelastung (Nachtwerte)
- **Plan VI:** Luftschadstoffe (NO<sub>2</sub>) und Verkehrsbelastung (DTV/ DTVw)

Die Themen sind für die Wedeler Landstraße / Sülldorfer Landstraße / Osdorfer Landstraße jeweils in drei Teilkarten; für die Luruper Hauptstraße / Luruper Chaussee in einer Gesamtkarte dargestellt.

Um auch die Typologie der angrenzenden Quartiere / Bereiche hinreichend zu klären, ist die Bestandserfassung der einzelnen Themen in einer Tiefe von jeweils 200 m von der Mitte der Hauptverkehrsstraße / Magistralen aus erfolgt (Abb. 2: Ausschnitt Gebäude- und Nutzungstypologien).

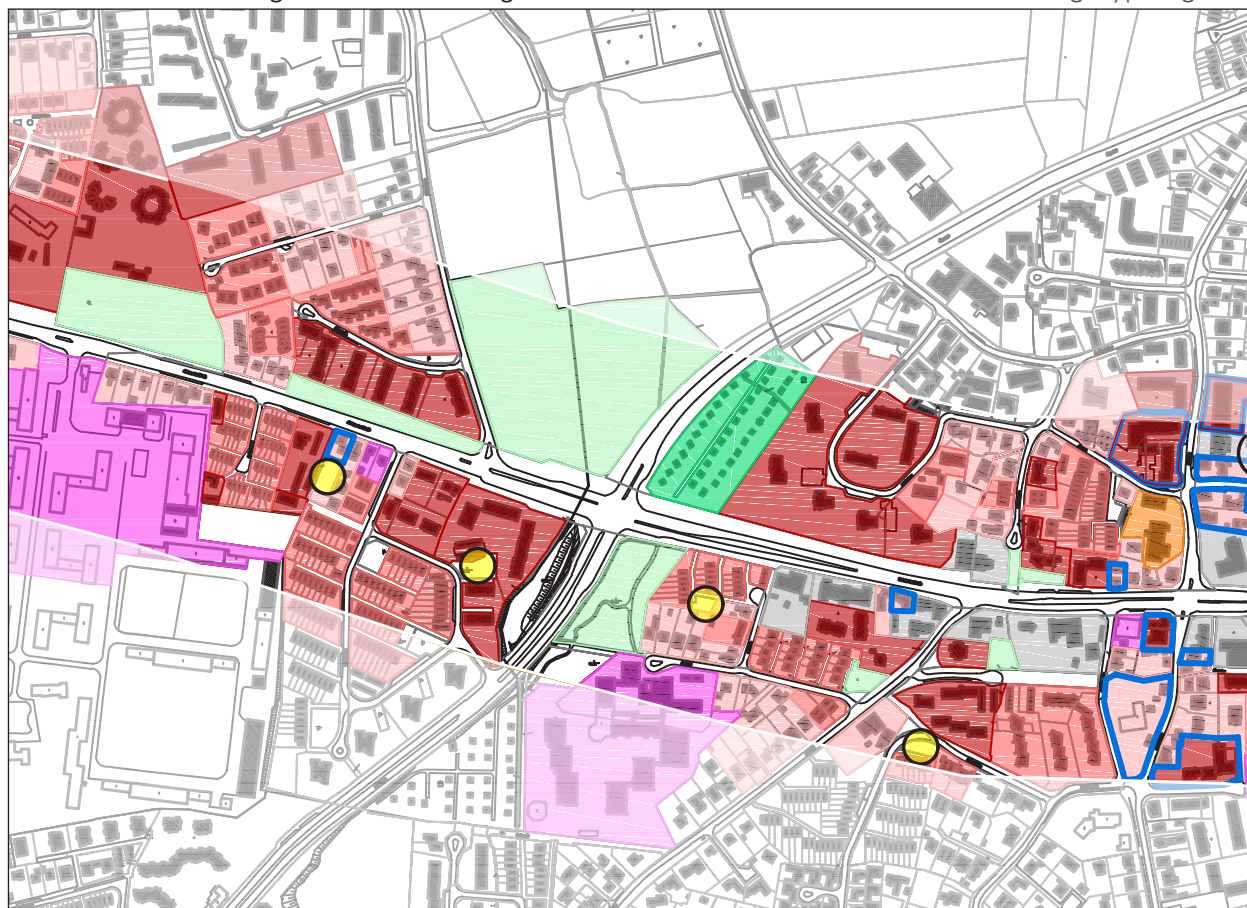


Abbildung 2: Ausschnitt Gebäude- und Nutzungstypologien

### 3 | Workshop „Mehr Stadt an den richtigen Orten!“ - Ergebnisse

Bei der Generierung von neuen Wohnbauflächen hat der Senat über Jahre die Zielsetzung: „Mehr Stadt in der Stadt“ (Innen – vor Außenentwicklung) verfolgt. Diesem Grundsatz ist der Bezirk Altona u.a. mit der Erarbeitung des Gutachtens: „Potenziale der Innenentwicklung“ (2012) und den bezirklichen Wohnungsbauprogrammen seit 2011 gefolgt. Um weitere Potenziale zu erfassen, wurde vom Senat in letzter Zeit dieser Grundsatz um die Zielsetzung: „Mehr Stadt an neuen Orten“ erweitert.

Die weiterhin steigende Nachfrage und Suche nach innerstädtischen Flächenpotenzialen für zusätzlichen Wohnungsbau - in Verbindung mit dem Ziel, gleichzeitig sensible Freiräume zu schützen - führen zu der spannenden Frage nach den Entwicklungspotenzialen entlang vielbefahrener Straßen, deren angrenzende Quartiere bislang nur eine geringe Dichte aufweisen.

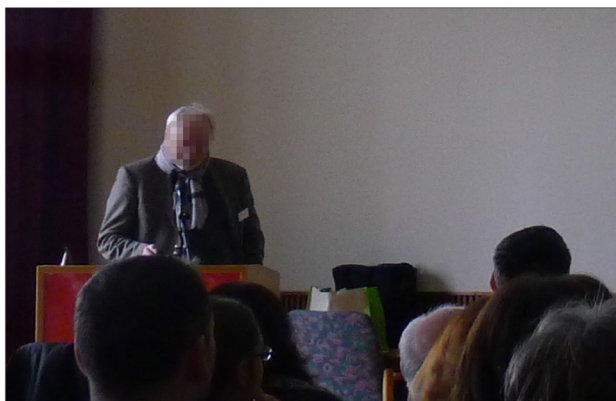


Abbildung 3: Impulsreferat von Herrn S. Kröll  
Foto: PPL Architektur und Stadtplanung



Abbildung 4: Schlussstatement von Herrn J. Gerdemann  
Foto: PPL Architektur und Stadtplanung

Anhand der Ergebnisse der Bestandserfassung / Analyse zu den Magistralen (siehe Kapitel 5) ist am 19. Januar 2017 im Kollegiensaal des Rathauses Altona ein Expertenworkshop mit ca. 70 TeilnehmerInnen durchgeführt worden. Sein Titel „Mehr Stadt an den richtigen Orten!“ sollte verdeutlichen, dass es neben der Entwicklung von zusätzlichem Wohnungspotenzial insbesondere auch darauf ankommt, sensible Flächen, wie z. B. Erholungsgrün, Flächen im Landschaftsschutz, Feldmarken zu schützen.

Das Impulsreferat: „Zwischen Flughafen Tempelhof und Schönefeld - städtebauliche Planungen und Projekte an einer Magistrale in Berlin“ des Leiters des Stadtentwicklungsamtes Tempelhof-Schöneberg – Sigmund Kroll – hat im Workshop dazu beigetragen, über die Hamburger Rahmenbedingungen hinauszublicken und vergleichbare Praxiserfahrungen aus Berlin mit in die Diskussion einzubeziehen. Herr Kroll stellte die Problematik der Magistralenentwicklung in Berlin am Beispiel der Nord-Süd-gerichteten Ausfallstraße B 96 dar. Auch in Berlin ist die Entwicklung der Magistralen ein „Dauerthema“ (siehe separaten Anhang).

Mit Hilfe der Analysepläne und dem unterschiedlichen Expertenwissen diskutierten die TeilnehmerInnen in vier Arbeitsgruppen nach dem rotierenden Moderationsprinzip des „World Cafes“. Diese methodische Vorgehensweise diente dazu, die heterogen besetzte Teilnehmerschaft

an allen Themenfeldern zu beteiligen um am Ende ein Gesamtbild der Ideen und Diskussionen zeichnen zu können (Abb. 5: „World Café“).



Abbildung 5: „World Café“

Foto: PPL Architektur und Stadtplanung

In den vier Arbeitsgruppen wurde u.a. folgende Thematik / Fragestellung diskutiert:

#### a) Erschließungsfunktion vs. Freiraumqualitäten

- Wie kann der nicht-motorisierte Verkehr auf den Magistralen gefördert werden?
- Wie viel Platz wird für einen qualitätsvollen Straßenraum benötigt?
- Wie viel private Grünflächen benötigt ein qualitätsvolles Wohnen zur Straße?

#### b) Stadträumliche und soziale Entwicklungsperspektiven

- Welche Zielgruppen können an den Magistralen wohnen?
- Welche bauliche Dichte ist für verschiedene Abschnitte der Magistralen angemessen?
- Welche Ansprüche bestehen an das Wohnumfeld im Bereich der Magistralen?

#### c) Potenziale und Ausstrahlung der Zentren

- Wie können die vorhandenen Versorgungszentren die städtebauliche Qualität der Magistralen steigern?
- Ist die Ansiedlung ergänzender Zentrenfunktionen ein geeignetes Mittel zur Aufwertung der Magistralen?
- Wie vertragen sich Wohnen und Zentrenfunktionen entlang der Magistralen?

#### d) Aktivierungsstrategien für mehr Wohnungsbau: Akteure, Motivationen und Instrumente

- Wie kann der kleinteilige private Grundbesitz für mehr Wohnungsbau aktiviert werden?
- Ist ein „Magistralen Improvement District (MID)“ ein geeignetes Instrument?
- Welche Partner braucht ein „Bündnis für die Magistralen“?

Die Ergebnisse des „World Cafes“ sind in einem separaten Anhang (Siehe S. 1 - 30) dokumentiert. Die vielfältigen Anregungen geben ein breites Spektrum an Entwicklungsmöglichkeiten und Planungszielen wieder.

Sie wurden zunächst „wertfrei“ aufgenommen und werden als Grundlage für die weiteren Planungsschritte mit herangezogen.

### 4 | Charakteristik von differenzierten Vertiefungsbereichen

Aus den Analyse- und Workshopergebnissen wurden erste Vertiefungsbereiche mit Handlungsempfehlungen abgeleitet (Abb. 6: Übersichtsplan der Typologien). Die Übersichtskarte stellt die beiden Magistralen mit ersten Anhaltspunkten für Entwicklungspotenziale dar. Diese wurden in den weiteren Detailplänen (siehe Anhang: Plan VII) als vergrößerte „Lupen“ mit stichpunktartiger Erläuterung ihrer Typologie herausgezogen.

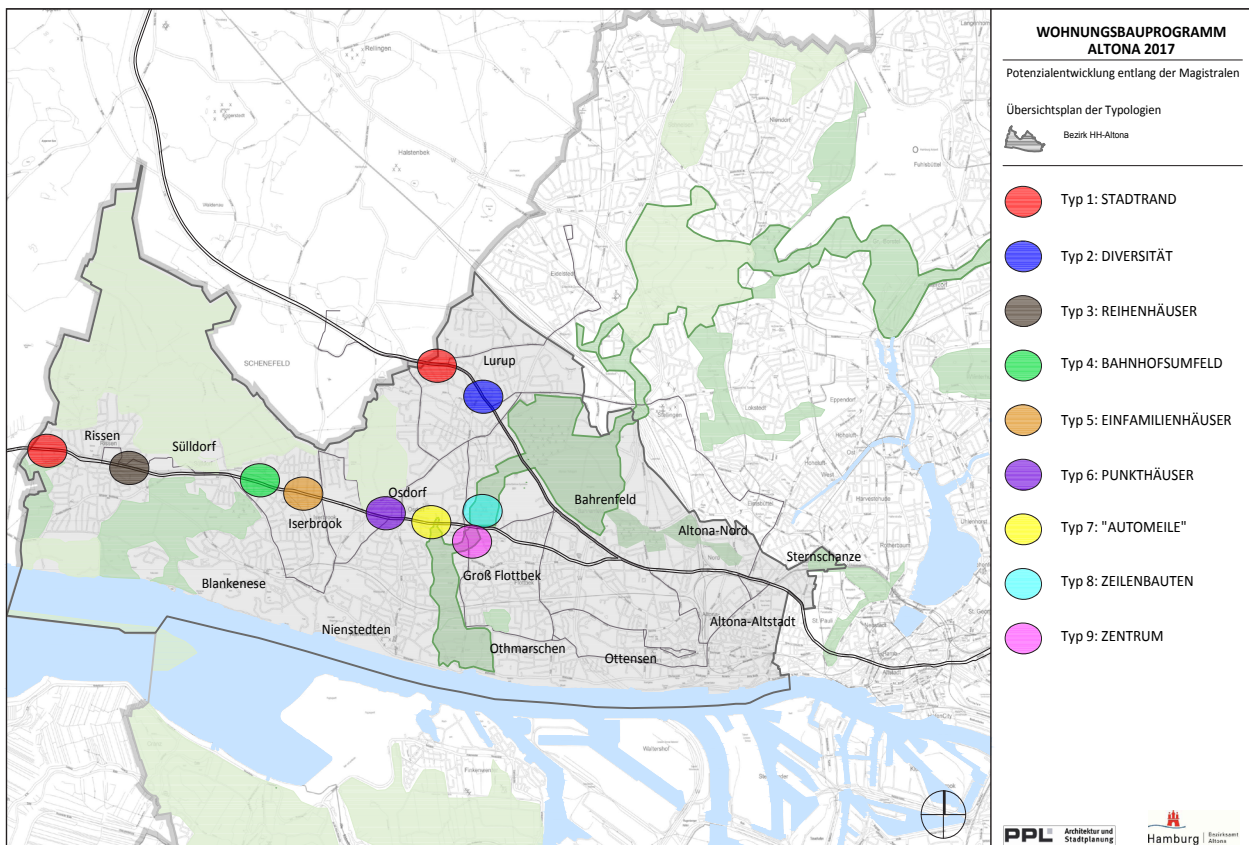


Abbildung 6: Übersichtsplan der Typologien



Folgende Typologien und Charakteristika wurden herausgefiltert:

### **Typ 1: Stadtrand**

Die Enden beider Magistralen sind von einer typischen Stadtrandbebauung geprägt, die sich über die Landesgrenzen hinaus in den Nachbargemeinden fortsetzt. Die Baustruktur ist gekennzeichnet durch eine vergleichsweise niedrige Bebauungsdichte mit einem hohen Anteil an selbstgenutzten Einfamilienhäusern auf teilweise großen Grundstücken. Damit überwiegt in diesen Bereichen die Wohnnutzung. In Einzelfällen sind dort auch mindergenutzte / unbebaute Grundstücke anzutreffen.

### **Typ 2: Diversität**

Diese Bereiche weisen eine starke Durchmischung von Bau- und Nutzungsstrukturen auf. Kleinteilig parzellierte Wohnnutzungen liegen neben großflächigen Gewerbe-, Einzelhandels- und Gemeinbedarfsnutzungen (Schulen etc.). Die Gebäude variieren stark in ihrer Höhe und architektonischen Ausprägung. Solitärbauten stehen neben eher homogen gestalteten baulichen Ensembles. Diese Diversität spiegelt auch eine historische Entwicklung der baulichen Nutzung an den Magistralen wieder, die sich am unterschiedlichen Alter der Gebäude ablesen lässt.

### **Typ 3: Reihenhäuser**

Reihenhausquartiere definieren einen weiteren städtebaulich eher homogen geprägten Siedlungstyp an den Magistralen. Da die Gebäudezeilen überwiegend in Senkrecht-/Giebelstellung zu den Straßenräumen angeordnet sind, fehlt ihnen dort die Adressbildung. Stark durchgrünte private Gärten an den Reihenhauköpfen schirmen die Bebauung zum öffentlichen Raum hin ab. Durch die offene Bauweise zum Straßenraum können die verkehrsbedingten Emissionen hier relativ weit in die rückwärtigen Bereiche eindringen.

### **Typ 4: Bahnhofsumfeld**

Besondere städtebauliche Situationen ergeben sich an den Schnittstellen bzw. direkten Nachbarschaften des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs (S-Bahn) mit den Magistralen. Die funktionalen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten prägen hier den Stadtraum. Neben den fußläufigen Verbindungswegen zur Haltestelle sind Aufweitungen der Verkehrsflächen für Bushaltestellen und KFZ-Stellplatzanlagen (P+R) vorhanden, die einen erheblichen Flächenbedarf im öffentlichen Raumes beanspruchen und einnehmen. Begrünte Nebenflächen wie die Böschungen des Bahndamms verstärken den Eindruck eines städtebaulich eher ungefassten Raumes. Einzelne Punkthochhäuser in zweiter Reihe bilden eine eher entfernte optische Kulisse.

## Typ 5: Einfamilienhäuser

Städtebaulich homogene Einfamilienhausquartiere befinden sich nicht nur am Stadtrand sondern auch in den zentral gelegenen Abschnitten der Magistralen. Die Baufluchten dieser Gebäude sind relativ weit vom Straßenraum der Magistralen abgerückt. Die dadurch entstehenden breiten Vorgartenzonen grenzen mit ihrem hohen Grünanteil die Wohnnutzung zum öffentlichen Raum hin deutlich ab. Punktuell ist die Erdgeschosszone von neuen gewerblichen Nutzungen geprägt. Die ehemals grüne Vorgartenzone ist dann teilweise durch Stellplätze für den Kundenverkehr ersetzt worden.

## Typ 6: Punkthäuser

Als Siedlungstyp der 60er/70er Jahre existieren auch Ensembles aus Punkthochhäusern im Nahbereich der Magistralen. Diese haben durch ihre rückwärtige Erschließung keine Adressbildung zur angrenzenden Hauptstraße. Ein hoher Anteil privater Grünflächen mit Großbaumbestand grenzen die Quartiere deutlich zum öffentlichen Raum hin ab. Nur vereinzelt verbinden private Erschließungswege die Magistrale mit dem parkartig gestalteten Innenbereich der Punkthochhaus-Siedlung. Vom öffentlichen Straßenraum sind die Gebäude nur als entfernte Kulisse erlebbar.

## Typ 7: „Automeile“

Ein besonderer Nutzungs- und Architekturtyp ergibt sich durch die abschnittsweise hohe Konzentration von Gewerbe und Dienstleistungen rund um den KFZ-Verkehr. Hier prägen sowohl hochwertig gestaltete Gebäude des KFZ-Handels als auch einfache Werkstätten und Tankstellen das Straßenbild. Großflächige private Erschließungs- und Stellplatzanlagen für Kunden und Gebrauchtfahrzeuge um die Gebäude herum verursachen sehr offene und heterogene Baustrukturen. Der Nutzungstyp „Automeile“ an einer Ausfallstraße ist gleichzeitig stark verkehrserzeugend und durch einen nur geringen Grünanteil auf den Grundstücken charakterisiert.

## Typ 8: Zeilenbauten

Neben den von Einzeleigentümern in der Regel selbst genutzten Reihenhäusern definieren die Zeilenbauten des Geschosswohnungsbaus einen weiteren Siedlungstyp an den Magistralen. Hier überwiegt ein zusammenhängender Grundbesitz freier Wohnungsbaunternehmen, Genossenschaften bzw. SAGA GWG. Die Baustrukturen sind ähnlich wie die der Reihenhäuser giebelständig zum Straßenraum hin ausgerichtet, wodurch sich eine West-Ost Orientierung der Wohnungsgrundrisse ergibt. Die Quartiere sind in der Regel rückwärtig erschlossen, so dass auch hier keine Adressbildung zur Magistrale vorhanden ist.



## Typ 9: Zentrum

Die monofunktionalen Baustrukturen der Zentren des großflächigen Einzelhandels lassen sich als weitere Bebauungstypologie definieren. Ihre baulichen Anlagen sind introvertiert und auf die Innennutzung hin ausgerichtet. Ein städtebaulicher Bezug zur Nachbarschaft und dem baulichen Gegenüber auf der anderen Straßenseite ist nicht vorhanden. Großflächige Kundenstellplatzanlagen - auch in Form von Parkhäusern/ Parkpaletten prägen die privaten Vorzonen am öffentlichen Straßenraum. Die Verkehrserzeugung ist hoch und der Grünflächenanteil gering (vgl. Typ 7 „Automeile“).

## 5 | Ergebnisse der Bestandserfassung / Analyse - Verfahrensvorschläge

Im Ergebnis der Bestandserfassung / Analyse der Magistralen und des Workshops „Mehr Stadt an den richtigen Orten!“ wurde festgestellt, dass es dort hinsichtlich der Zielstellung einer baulichen Verdichtung und Entwicklung von zusätzlichem Wohnungsbau vielfältige Möglichkeiten und Potenziale gibt.

In den weiteren Planungsschritten kommt es nun darauf an, hierfür sowohl langfristig tragfähige Strategien zu entwickeln und gleichzeitig kurz- und mittelfristig umzusetzende Potenziale zeitnah zu identifizieren und zu realisieren, um erste Signalwirkungen zu erzielen.

Insbesondere ist eine umfassende und situationsentsprechende Beteiligung der Öffentlichkeit bei allen Planungsschritten als Voraussetzung für den Erfolg der Entwicklung von Aktivierungsstrategien anzusehen.

Die folgenden Thesen fassen die Ergebnisse zusammenfassen. Sie dokumentieren gleichzeitig die insgesamt hochkomplexe Aufgabenstellung, der in diesem Zusammenhang entsprochen werden muss:

### 1.) Entwicklung von Leitbildern für die Zukunft der Magistralen

Neben dem grundsätzlichen Leitziel, mehr Wohnungsbau an den Magistralen in Altona zu entwickeln und die Bebauung an ihnen zu verdichten, bedarf es einer breiten Diskussion städtebaulich – freiraumplanerischer Leitbilder zur zukünftigen Entwicklung entlang von Luruper Chaussee und Osdorfer Landstraße. Aufgrund der Längendimensionen und Themenvielfalt dieser beiden Straßenräume müssen derartige Leitbilder Schwerpunkte definieren und können kein homogenes, zu verallgemeinerndes Muster sein. Das in Hamburg bereits eingeführte Motiv der Schaffung einer „Perlenkette“ mit der baulichen Aneinanderreihung attraktiv gestalteter alter und neuer Nutzungen entlang einer stadträumlich definierten Linie kann auch für die Magistralen in Altona ein adäquater Denkanstoß für die Entwicklung von Teilbereichen bzw. von Quartieren darstellen.

## **2.) Abschnittsbildungen entlang heterogener Siedlungs- und Nutzungsstrukturen**

Die Analyse der Gebäude- und Nutzungstypologien entlang der beiden Magistralen in Altona zeigt in den einzelnen Abschnitten sehr unterschiedliche Bau- und Nutzungsstrukturen auf. Die Bebauungsdichte nimmt generell vom Zentrum zu den Rändern hin ab. Parallel dazu verkleinern sich Grundstückszuschnitte und differenzieren sich die Eigentumsverhältnisse von größeren zusammenhängenden Wohn- und Gewerbenutzungen in den zentraleren Lagen hin zum privaten Streubesitz an den Enden der Magistralen.

Eine abschnittsweise Betrachtung ist daher erforderlich, um adäquate städtebauliche Konzepte und Maßnahmen für die jeweiligen Teilbereiche entwickeln zu können. Es kommt immer darauf an, mit den Planungen auch der jeweiligen Situation vor Ort gerecht zu werden.

## **3.) Einbindung der angrenzenden Quartiere in die Magistralen**

Die bestehenden Siedlungsbereiche entlang der Verkehrsachsen erfordern eine unterschiedliche räumliche Betrachtungstiefe bei der Erarbeitung neuer städtebaulicher Konzeptionen, um die Quartiersbezüge zwischen Straßenrandbebauung und Hinterland im Blick zu behalten.

Hierbei ist auch die vorhandene soziale Infrastruktur bzw. sind die durch den zusätzlichen Wohnungsbau künftig erforderlichen Ergänzungen mit einzubeziehen / zu berücksichtigen. Dies trifft analog auch auf die Versorgung mit Grün- und Freiräumen zu.

## **4.) Aufzeigen vorhandener Qualitäten und Identifikationspunkte**

Die entlang der Straßenzüge optisch wahrnehmbaren „Highlights“ wie historische Gebäude, gute Architektur, ortsbildprägende Bäume etc. oder in den Köpfen verankerte besondere Identifikationspunkte wie spezielle Gastronomieangebote, besondere Ladengeschäfte oder Freizeitangebote sind zu erhalten und in zukünftige städtebauliche Konzepte einzubinden. Wichtig erscheint, diese bewußt in die künftige Bereichs- / Quartiersentwicklung zu integrieren, um dadurch einen Imagegewinn bzw. eine Aufwertung in der öffentlichen Wahrnehmung zu erzielen.

## **5.) Steuerung der Einzelhandelsentwicklung**

Die entlang der Magistralen vorhandenen Zentren (Lurup, Rissen, Iserbrook etc.) bieten Chancen zur Steuerung und Konzentration der Einzelhandelsentwicklung nicht nur hinsichtlich ihrer Versorgungsfunktionen sondern insbesondere auch im Sinne einer ausgewogenen Quartiers- und Nachbarschaftsbildung. Eine weitere disperse Ansiedlung von Discountern entlang der Ausfallstraßen mit ihren großflächigen Stellplatzanlagen würde dem zuwider laufen.





## **6.) Neuaufteilung der Verkehrsnebenflächen**

Da ein Rückbau der bisherigen vier Fahrstreifen für den KFZ-Verkehr an beiden Magistralen auch langfristig eher unrealistisch erscheint, liegt der zukünftige Gestaltungsspielraum kurz- und mittelfristig primär in der Betrachtung der Verkehrsnebenflächen. Die Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs können durchgängig durch entsprechende Umbaumaßnahmen der vorhandenen Anlagen optimiert werden. Die Chancen hierzu sollten zeitnah genutzt werden. Auch die Möglichkeiten der Einrichtung künftiger Tempo-30-Zonen sollten im Blick behalten werden.

## **7.) Chancen der Elektromobilität**

Die prognostizierte und bundespolitisch gewollte Entwicklung im motorisierten Individualverkehr vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb bietet vielfältige Möglichkeiten zur Reduzierung der heutigen Lärm- und Luftschadstoffemissionen in den Straßenräumen. Dies kann perspektivisch zur Steigerung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum entlang auch zukünftig vielbefahrener Straßen führen. Auch hier sollten die bereits jetzt erkennbaren Möglichkeiten zügig geplant und umgesetzt werden (z.B. Ladestationen).

## **8.) Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs**

Die beiden Magistralen definieren in ihren Verkehrsfunktionen jeweils auch ein Rückgrat im öffentlichen Nahverkehr. Neben möglichen Attraktivitätssteigerungen im vorhandenen Busverkehr (u.a. Taktverkürzungen etc.) können die alten und neuen Planungen für einen Ausbau des schienengebundenen ÖPNV in Hamburg große Chancen für eine erhebliche Steigerung der Erschließungsqualität an beiden Magistralen beinhalten. Ein Abgleich der Planung zukünftiger Schnellbahntrassen mit den städtebaulichen Zielen für die Zukunft der Magistralen in Altona ist daher geboten.

## **9.) Straßenräume - Straßenbäume**

Die Analyse der Straßenräume und Querschnitte beider Magistralen zeigt neben der fast durchgängigen Vierspurigkeit für den KFZ-Verkehr abschnittsweise sehr unterschiedliche Charaktere auf. Raumprägend sind hierbei insbesondere die vorhandenen Straßenbäume die entweder ein- oder beidseitig an den Rändern stehen und / oder auf einem begrünten Mittelstreifen angeordnet sind.

Die in ihren Gestaltungsmöglichkeiten sehr unterschiedlichen Straßenraumprofile bieten gute Ansatzpunkte für die zukünftige abschnittsweise Entwicklung des öffentlichen Straßenraums, um diesen sowohl hinsichtlich der Orientierungsmöglichkeiten als auch insgesamt interessanter wirken zu lassen.

## 10.) Anforderungen an eine zukünftige Straßenrandbebauung

Um eine möglichst gute Wohnqualität entlang der Magistralen zu erreichen, die aktuell noch durch hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastung beeinträchtigt ist, sind bei einer zukünftig dichteren Wohnbebauung sowohl dezidierte Vorgaben für die städtebauliche Gestaltung (z.B. Blockrandbebauung, Kammstruktur), zur Grundrissgestaltung der Wohnungen (z. B. Ausrichtung), der baulichen Konzeption der Gebäude (z. B. Außenfassade, Fenster) bis hin zur Ausbildung der Freiräume erforderlich. Die Anordnung von Aufenthaltsräumen an den lärmabgewandten Gebäudeseiten verursacht in der Regel geringere Gebäudetiefen als im normalen Wohnungsbau. Da beide Magistralen primär in Ost-West-Richtung verlaufen, ergeben sich für eine zukünftige Wohnbebauung entweder Nord- oder Südseiten, die unterschiedliche Grundrissanforderungen im Wohnungsbau aufweisen.

Die Erdgeschosszonen entlang vielbefahrener Straßen bedürfen einer besonderen Betrachtung, weil diese zum Wohnen nur bedingt attraktiv gestaltet werden können. Neben möglichen gewerblichen Nutzungen sind hier auch Gemeinschaftsnutzungen, ebenerdige Fahrradstellplätze in Eingangsnähe etc. anzudenken.

## 11.) Zielgruppen für das Wohnen an den Magistralen

Grundsätzlich sollen die Magistralen künftig für alle Zielgruppen attraktiv gestaltet werden. Ziel ist hier eine ausgewogene Mischung von Altersgruppen und Wohnformen zu erreichen. Dennoch wird davon ausgegangen, dass insbesondere ein „Lebensabschnittswohnen“ ggf. zunächst als Zielgruppe für den Wohnungsneubau im Vordergrund stehen wird. Dies kann sowohl das „Pionierwohnen“ für junge Menschen (erste eigene Wohnung / Neuankömmlinge in der Metropole etc.) als auch das seniorengerechte Wohnen sein. Es gilt jedoch auch die Qualität für „Familienwohnen“ zu steigern. Die zweite und dritte Reihe an den Magistralen bietet bereits heute ein gutes Umfeld für familienfreundliches Wohnen.

## 12.) Aktivierung der privaten Grundstückseigentümer

Da sich nur wenige bebaubare Flächen entlang der beiden Magistralen im Besitz der FHH befinden, ist die Ansprache der privaten Grundstückseigentümer zur Aktivierung von zusätzlichen Wohnungsbaupotentialen geboten.

Bestandshaltende Wohnungsunternehmen, Genossenschaften etc. mit größerem zusammenhängendem Grundbesitz sollten durch die Verwaltung direkt und zielgerichtet angesprochen werden, um städtebauliche Konzepte zur Nachverdichtung / Neubau gemeinsam zu entwickeln und planungsrechtlich vorzubereiten.

Zur Aktivierung der privaten Eigentümer im selbstgenutzten kleinteiligen Streubesitz innerhalb der ein- bis zweigeschossig bebauten Einfamilienhausgrundstücke bedarf es besonderer Strategien. Zur notwendigen sensiblen Ansprache sind in einer ersten Stufe informelle Voraussetzungen zu entwickeln wie der Einsatz von „Kümmerern“ / „Wohnungsbaulotsen“ etc..

Rechtliche Instrumente mit ähnlichen Regeln wie im Verfahren eines Business Improvement District (BID), Umlegungsverfahren oder der förmlichen Festlegung städtebaulicher Entwicklungs-



gebiete gemäß BauGB erscheinen weniger geeignet, weil dadurch ggf. Widerstände einzelner Eigentümer erzeugt werden, die kommunalpolitisch und verfahrensmäßig zu Verzögerungen oder sogar zur Aufgabe der Planungsziele führen können.

Die Schaffung eines städtebaulich geeigneten Baurechtes als attraktive Angebotsplanung für die Eigentümer kann grundsätzlich als Impulsgeber wirken.

Die Anwendung kommunaler Vorkaufsrechte sollte verstärkt genutzt werden. Sie kann z. B. dazu beitragen, die langfristige Zusammenlegung von kleinteiligen Einzelgrundstücken für eine höhere und dichtere Bebauung entlang der Magistralen zu befördern.

## 6 | Weiteres Vorgehen

Bereits aufgrund der Ergebnisse der ersten Voruntersuchungen hatte sich der Bezirk Altona als Modellvorhaben für das ExWoSt-Forschungsfeld „Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen in wachsenden Kommunen – Erhebung und Erprobung von Bausteinen eines aktiven Managements“ beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) beworben.

Das Projekt „Strategien und Instrumente zur Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen an Magistralen in der Freien und Hansestadt Hamburg – am Beispielprojekt Quartiersverdichtung entlang von Hauptverkehrsstraßen in Altona“ wurde vom BBSR in die endgültige Auswahl von bundesweit acht Modellvorhaben aufgenommen. Es umfasst die Laufzeit 2017 – 2019. Die Bearbeitung erfolgt in Kooperation mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) sowie mit der HafenCity Universität (HCU).

Übergeordnetes Ziel des Modellprojektes ist es, Lösungsansätze für eine verstärkte Innenentwicklung und Verdichtung an Magistralen zu entwickeln, um an untergenutzten Standorten urbane Qualitäten zu entwickeln, gemischte Nutzungen zu etablieren und die Wohn- und Aufenthaltsqualität grundsätzlich zu erhöhen.

Um dieser komplexen Aufgabe zu entsprechen, ist insbesondere der Aufbau eines „Magistralenmanagements“ zur Verdichtung von Wohnquartieren sowie auch gewerblich bzw. kerngebietstypisch genutzter Bereiche entlang der Hauptverkehrsstraßen vorgesehen. Hierzu soll auf den Erkenntnissen des Wohnungsbauprogramms Altona 2017 aufgebaut werden.

## Analysepläne der Magistralen

Strukturanalyse der Magistralen

Gebäude- und Nutzungstypologien

Eigentümerverhältnisse

Straßenprofile und Geschossigkeit

Geltendes Planrecht

Verkehrslärmbelastung (Nachtwerte)

Immission (Stickstoffdioxid und durchschnittliche Tagesverkehrsstärke)

## WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Strukturanalyse der Magistralen

Bezirk HH-Altona

Natürliche Gegebenheiten

- Wasser
- Grünflächen
- Landwirtschaftliche Flächen
- 2. Grüner Ring

Infrastrukturnetz

- Magistralen
- Metrobuslinien
- Schnellbahnlinien

Flächennutzung + Dichte

- Niedrig
- Mittel
- Hoch
- Wohnen
- Gewerbe und Einzelhandel (einschl. DESY)

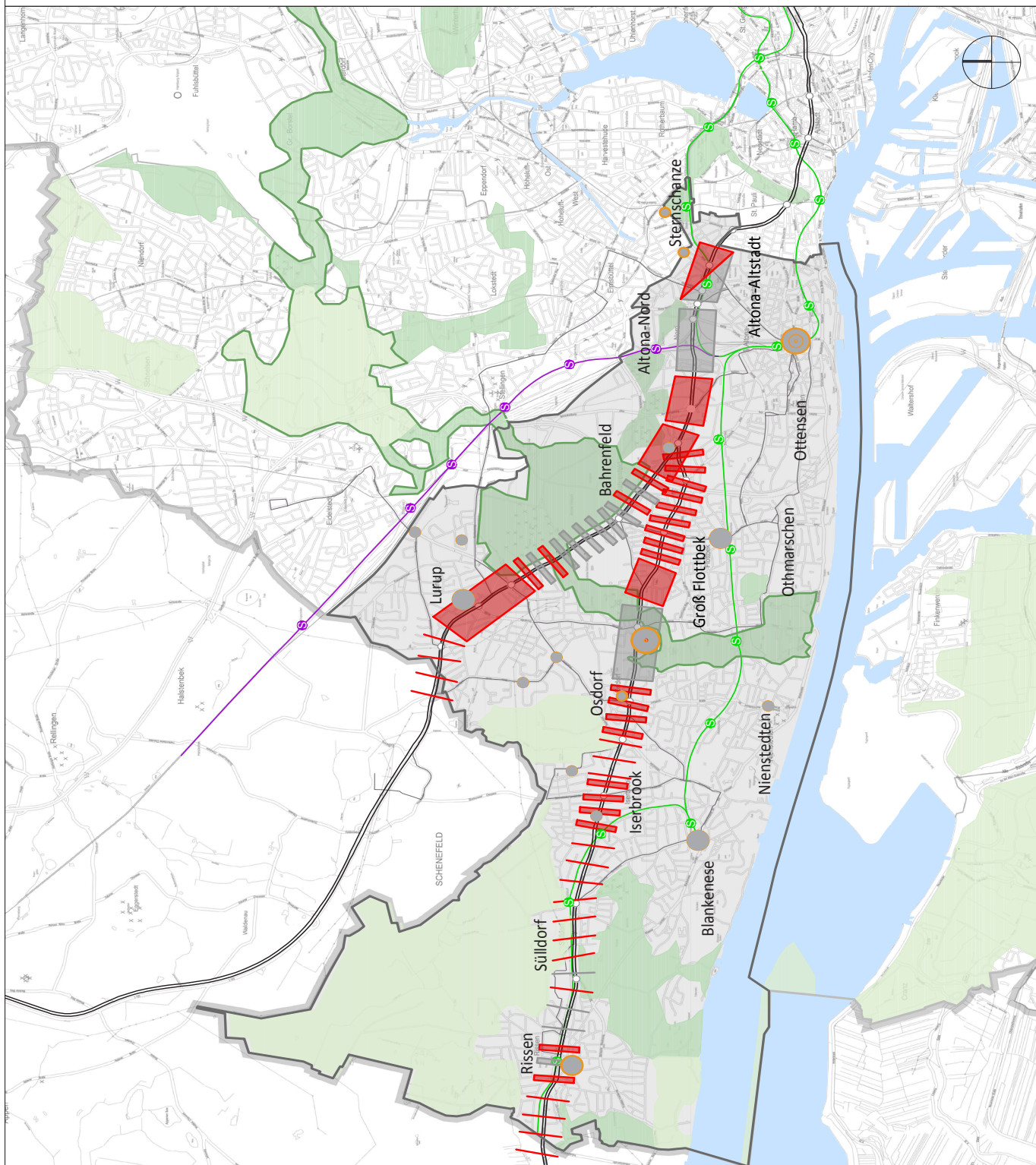
Zentrenhierarchie

- Bezirkszentrum
- Bezirksentlastungszentrum
- Stadtteilzentrum
- Nahversorgungszentrum

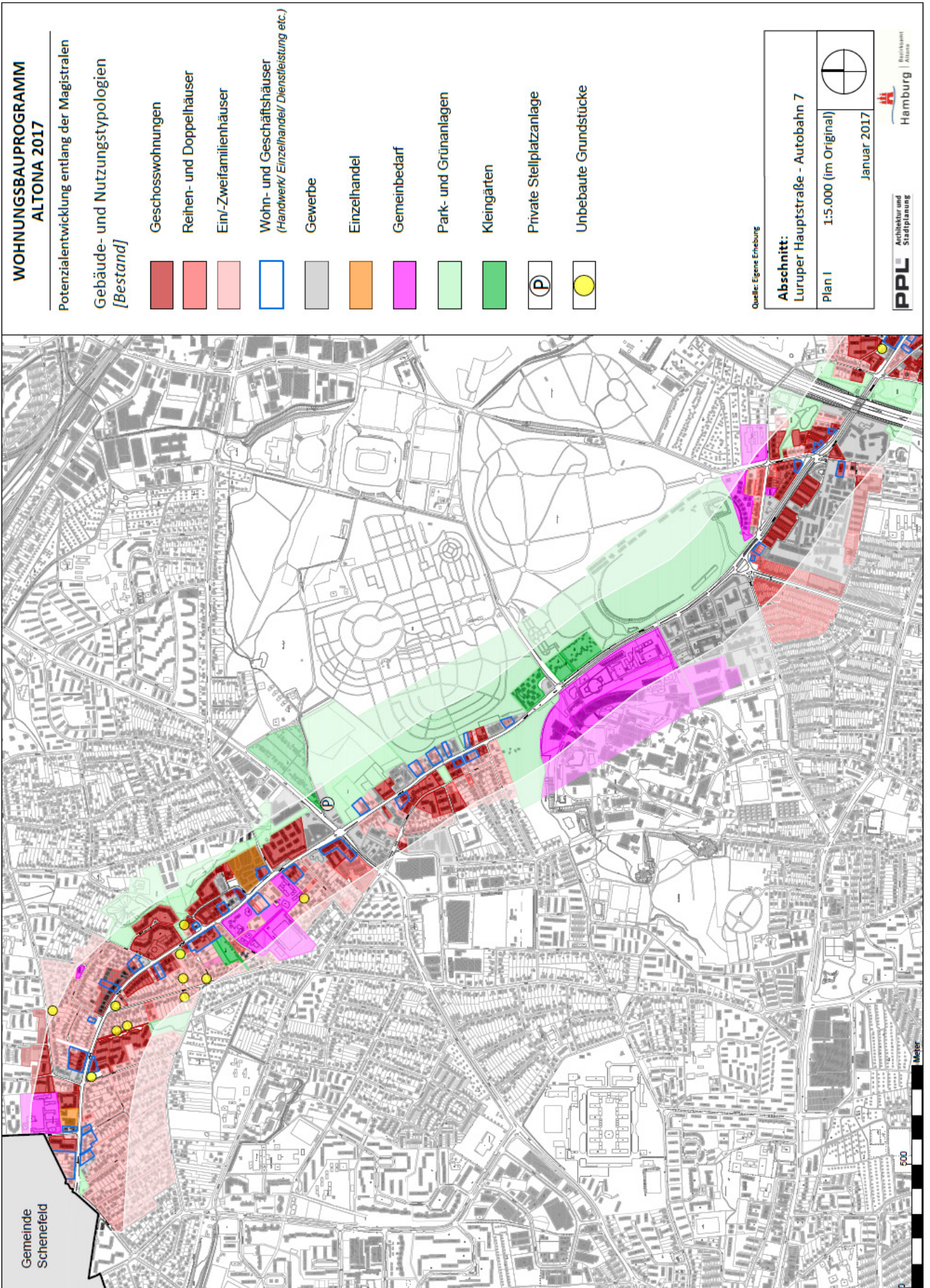
PPL  
Architektur und  
Stadtplanung

Hamburg

Bezirk  
Altona



# Gebäude- und Nutzungstypologien



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Gebäude- und Nutzungstypologien  
[Bestand]

- Geschosswohnungen
- Reihen- und Doppelhäuser
- Ein-/Zweifamilienhäuser
- Wohn- und Geschäftshäuser  
(Handwerk/ Einzelhandel/ Dienstleistung etc.)
- Gewerbe
- Einzelhandel
- Gemeinbedarf
- Park- und Grünanlagen
- Kleingarten
- P Private Stellplatzanlage
- Unbebaute Grundstücke

Quelle: Eigene Erhebung

**Abschnitt:**  
Osdorfer Landstraße - Autobahn 7

Plan 1 1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

**HAW**  
Hamburg  
Hamburg  
HAW  
HAW

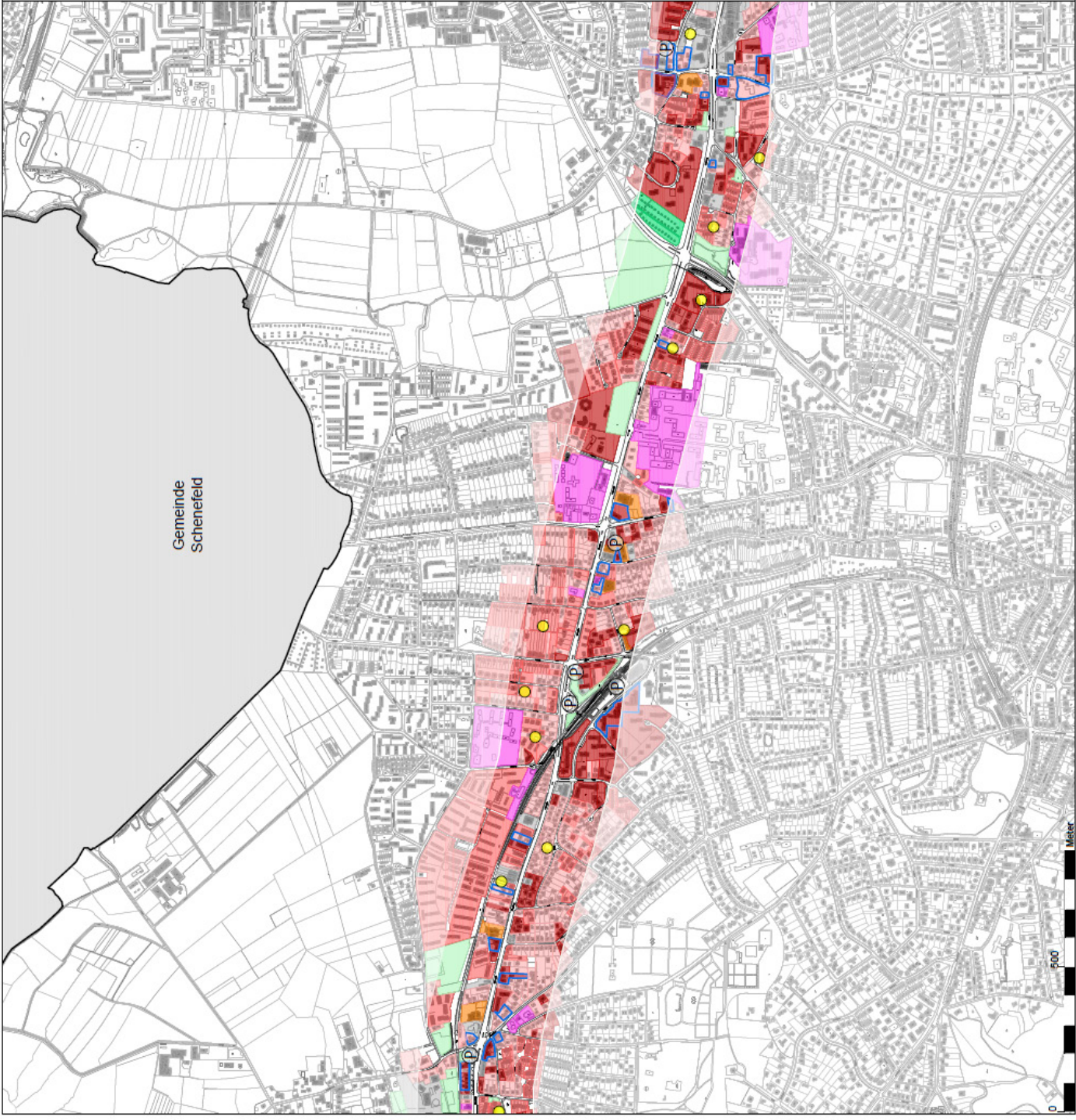


# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Gebäude- und Nutzungstypologien  
[Bestand]

- Geschosswohnungen
- Reihen- und Doppelhäuser
- Ein-/Zweifamilienhäuser
- Wohn- und Geschäftshäuser  
(Handwerk/ Einzelhandel/ Dienstleistung etc.)
- Gewerbe
- Einzelhandel
- Gemeinbedarf
- Park- und Grünanlagen
- Kleingärten
- P Private Stellplatzanlage
- Unbebaute Grundstücke



Quelle: Eigene Erhebung

**Abschnitt:**  
Sülldorfer Landstraße - Osdorfer Landstraße

Plan I  
1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

Hamburg | Altona



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Gebäude- und Nutzungstypologien  
[Bestand]

- Geschosswohnungen
- Reihen- und Doppelhäuser
- Ein-/Zweifamilienhäuser
- Wohn- und Geschäftshäuser  
(Handwerk/ Einzelhandel/ Dienstleistung etc.)
- Gewerbe
- Einzelhandel
- Gemeinbedarf
- Park- und Grünanlagen
- Kleingärten
- P Private Stellplatzanlage
- Unbebaute Grundstücke



Quelle: Eigene Erhebung

**Abschnitt:**  
Wedeler Landstraße - Stülldorfer Landstraße

Plan I 1:5.000 (im Original)

Januar 2017

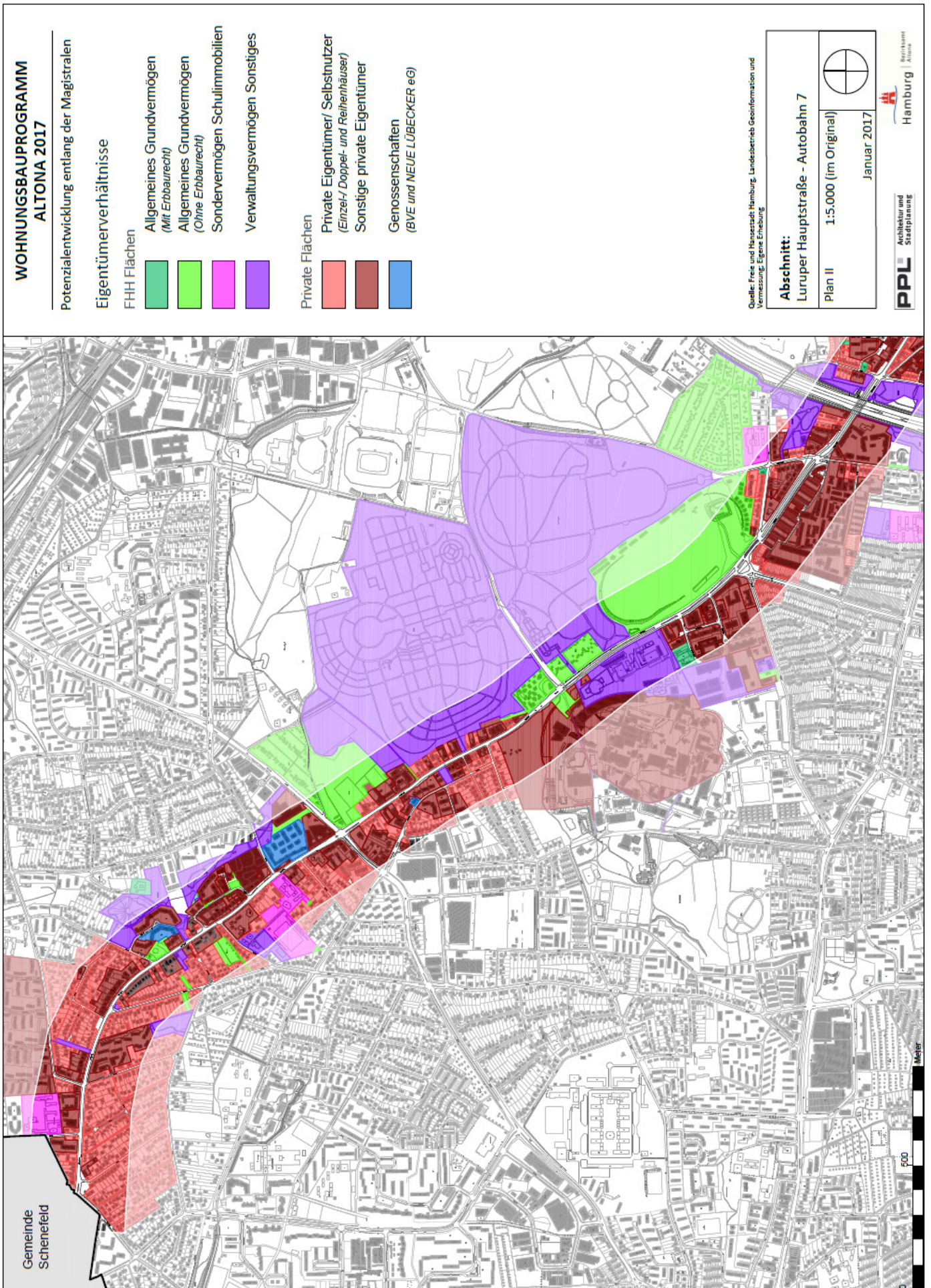


**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

**HAW**  
Hamburg  
Urban Development  
Authority

0 500  
Meter

# Eigentümerverhältnisse



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

## Eigentümerverhältnisse

FHH Flächen

- Allgemeines Grundvermögen  
*(Mit Erbaurecht)*
- Allgemeines Grundvermögen  
*(Ohne Erbaurecht)*
- Sondervermögen Schulimmobilien
- Verwaltungsvermögen Sonstiges

Private Flächen

- Private Eigentümer/ Selbstnutzer  
*(Einzel- / Doppel- und Reihenhäuser)*
- Sonstige private Eigentümer
- Genossenschaften und SAGA GWG



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Eigene Erhebung

### Abschnitt:

Osdorfer Landstraße - Autobahn 7

Plan II 1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung



Hamburg  
Landesbetrieb  
Geoinformation  
und Vermessung

**WOHNUNGSBAUPROGRAMM  
ALTONA 2017**

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

**Eigentümerverhältnisse**

FHH Flächen

Allgemeines Grundvermögen  
(Mit Erbbaurecht)

Allgemeines Grundvermögen  
(Ohne Erbbaurecht)

Sondervermögen Schulimmobilien

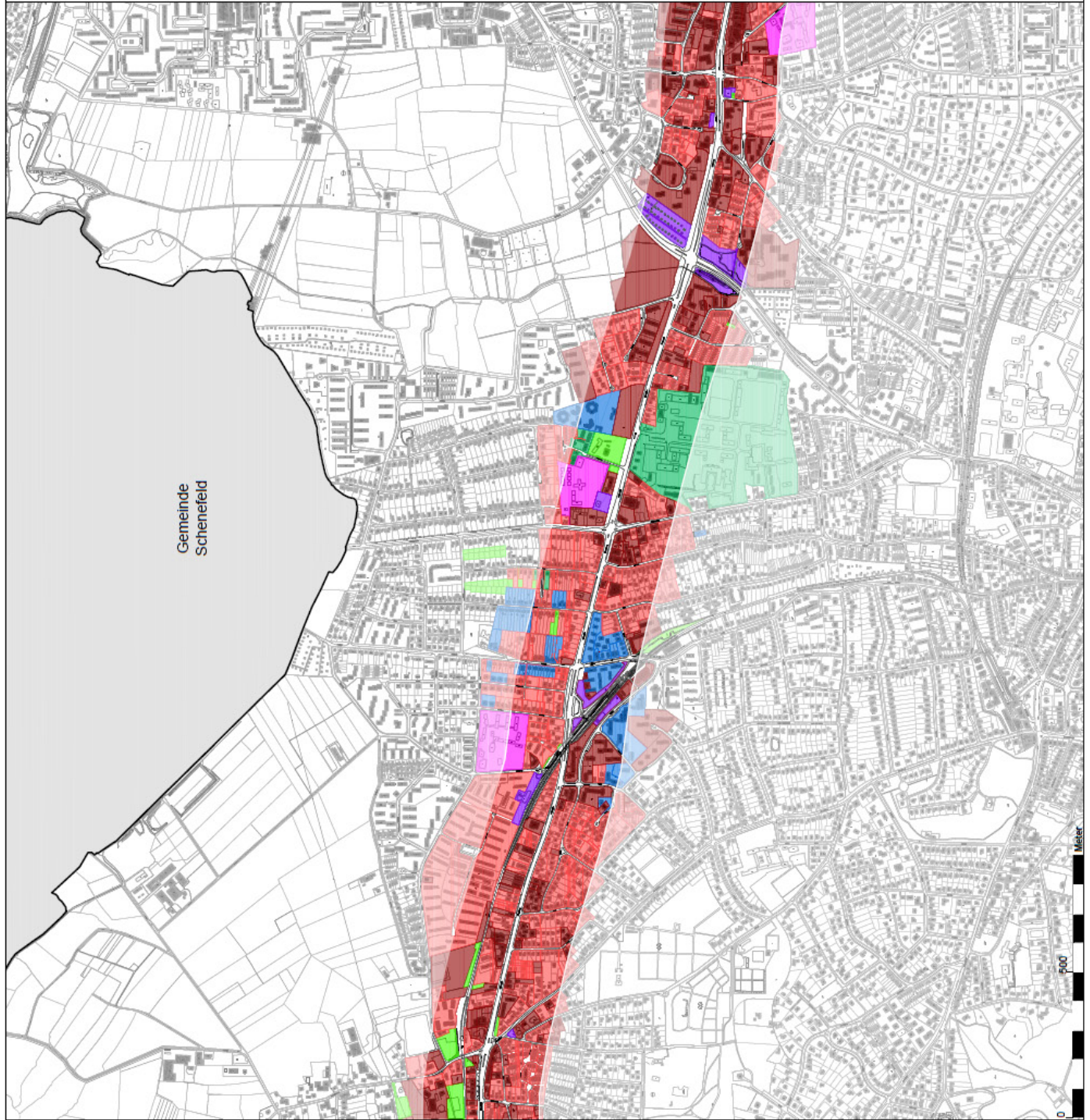
Verwaltungsvermögen Sonstiges

Private Flächen

Private Eigentümer/ Selbstnutzer  
(Einzel-/ Doppel- und Reihenhäuser)

Sonstige private Eigentümer

Genossenschaften und SAGA GWG



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Eigene Erhebung

**Abschnitt:**

Sülldorfer Landstraße - Osdorfer Landstraße

Plan II 1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

Hamburg  
Beratung  
Altona

# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

## Eigentümerverhältnisse

FHH Flächen



Allgemeines Grundvermögen  
(Mit Erbaurecht)



Allgemeines Grundvermögen  
(Ohne Erbaurecht)



Sondervermögen Schulimmobilien



Verwaltungsvermögen Sonstiges

Private Flächen



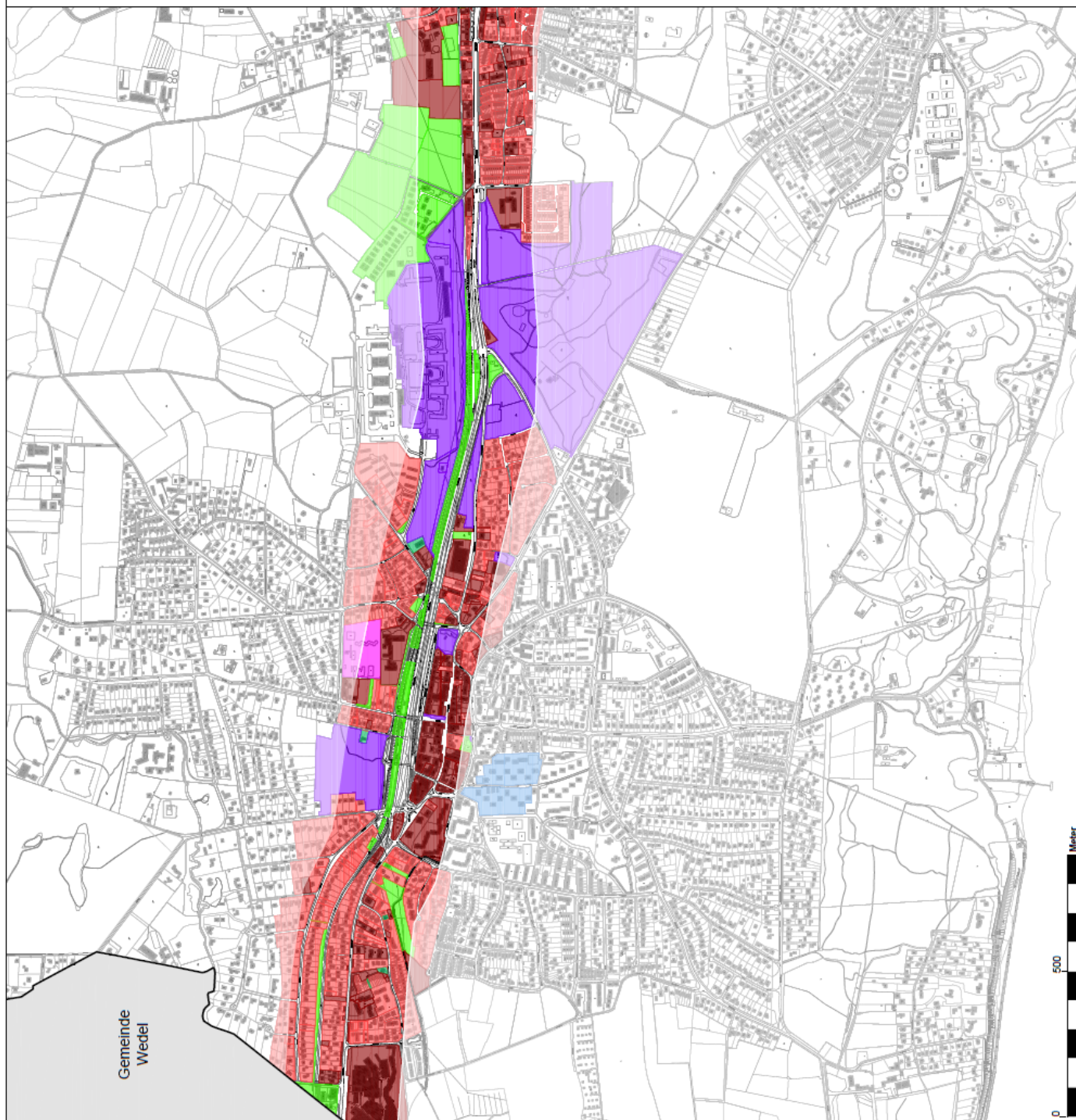
Private Eigentümer/ Selbstnutzer  
(Einzel- / Doppel- und Reihenhäuser)



Sonstige private Eigentümer



Genossenschaften und SAGA GWG



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Eigene Erhebung

## Abschnitt:

Wedeler Landstraße - Sülldorfer Landstraße

Plan II 1:5.000 (im Original)



Januar 2017

**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung



Reinhard  
Hamburg  
Reinhard  
Altona

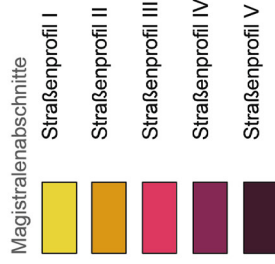
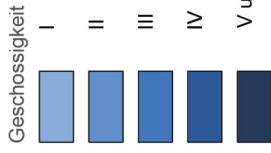
0 500 Meter

# Straßenprofile und Geschossigkeit

## WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

### Straßenprofile und Geschossigkeit



Quelle: Eigene Erhebung

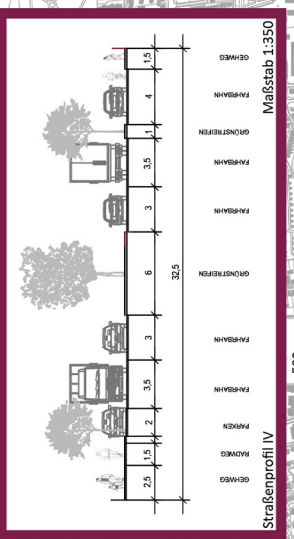
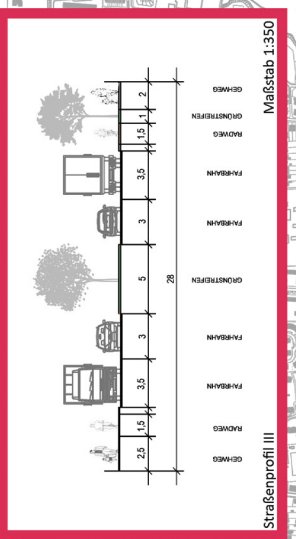
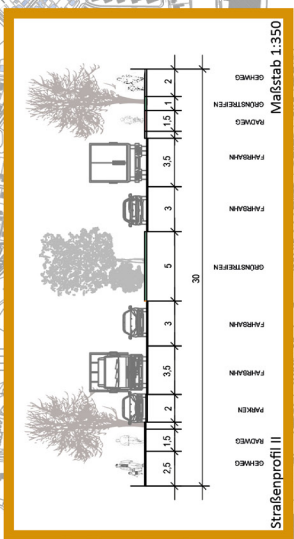
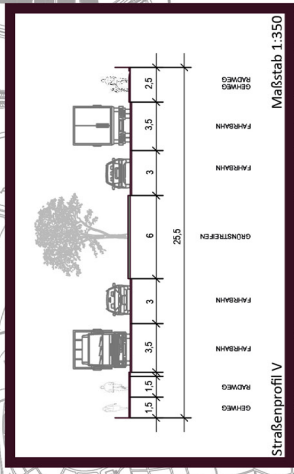
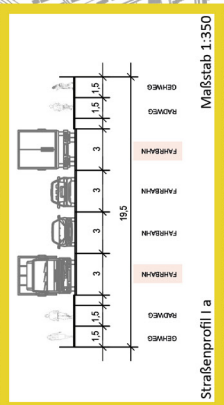
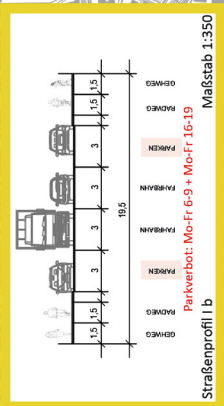
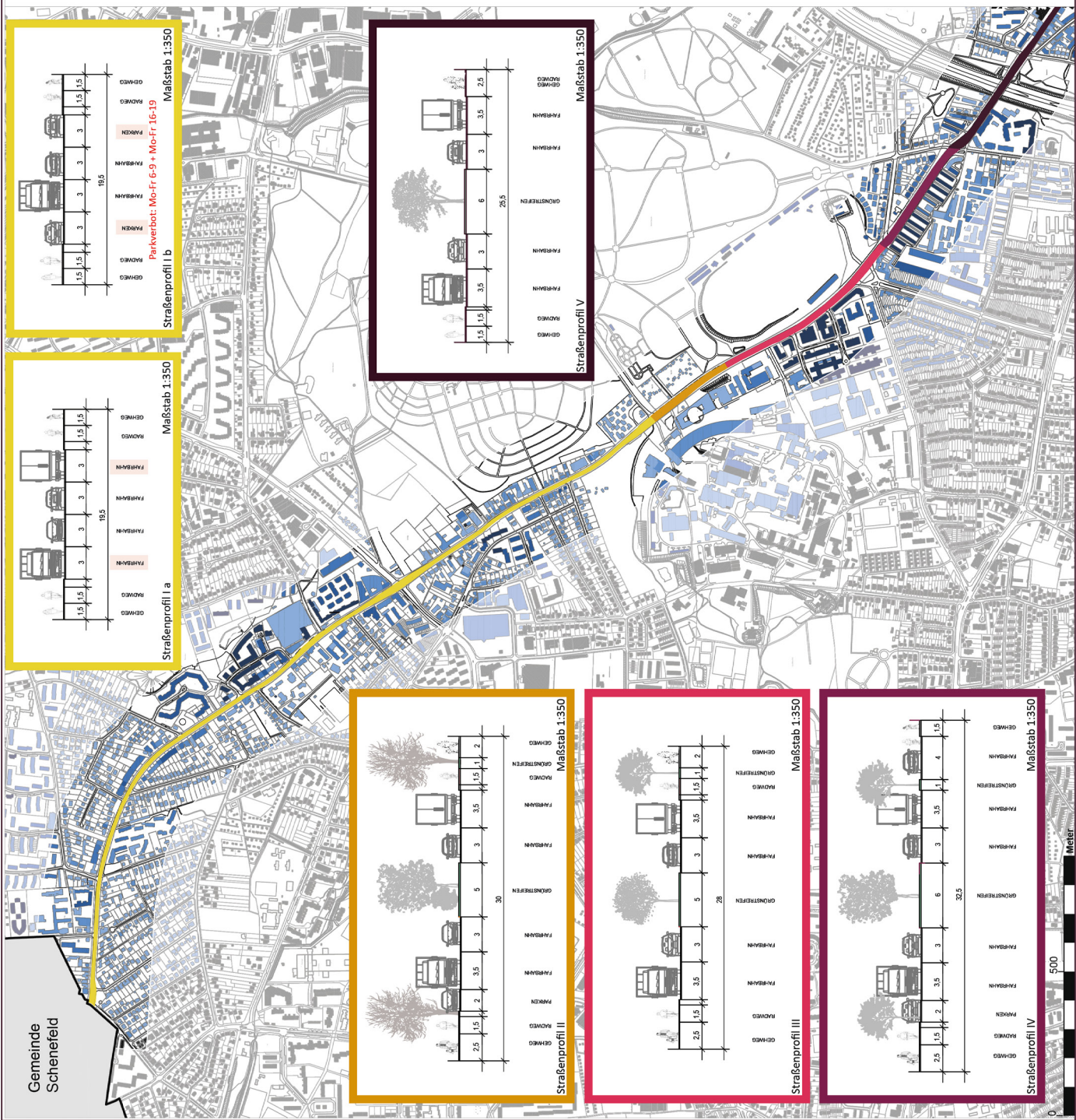
**Abschnitt:**  
Luruper Hauptstraße - Autobahn 7

Plan III  
1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL** Architektur und Stadtplanung  
Beratung  
Hamburg | Altona

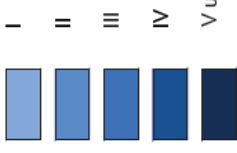


# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

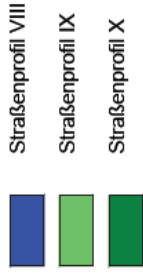
Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Straßenprofile und Geschossigkeit

Geschossigkeit



Magistralenabschnitte



Quelle: Eigene Erhebung

**Abschnitt:**  
Osdorfer Landstraße - Autobahn 7

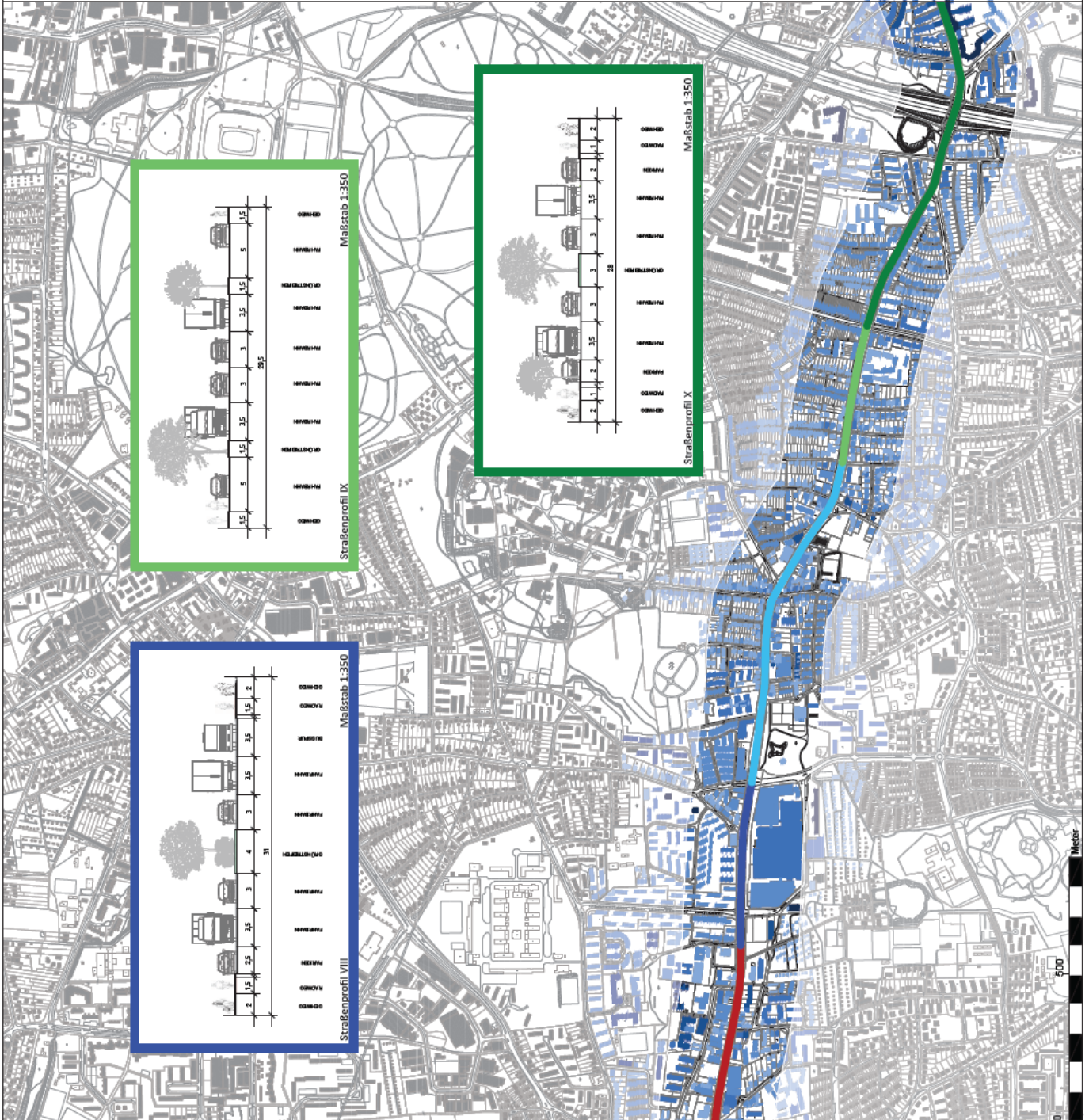
Plan III 1:5.000 (im Original)



Januar 2017

**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

Hamburg  
Bürgeramt  
Altona



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

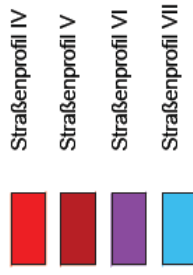
Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

## Straßenprofile und Geschossigkeit

Geschossigkeit



Magistralenabschnitte



Quelle: Eigene Erhebung

### Abschnitt:

Sülldorfer Landstraße - Osdorfer Landstraße

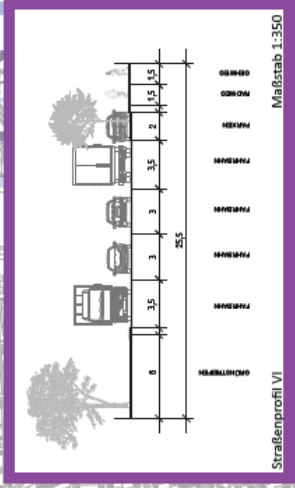
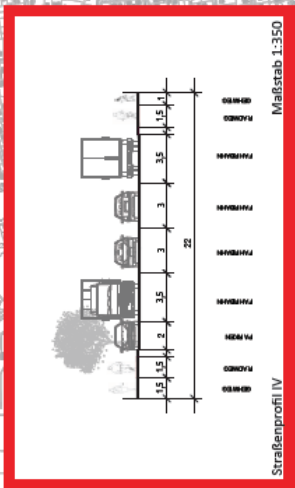
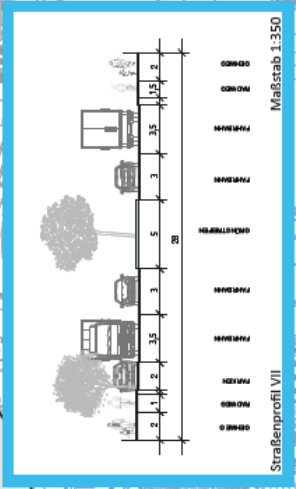
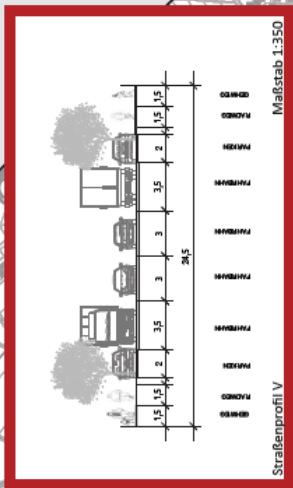
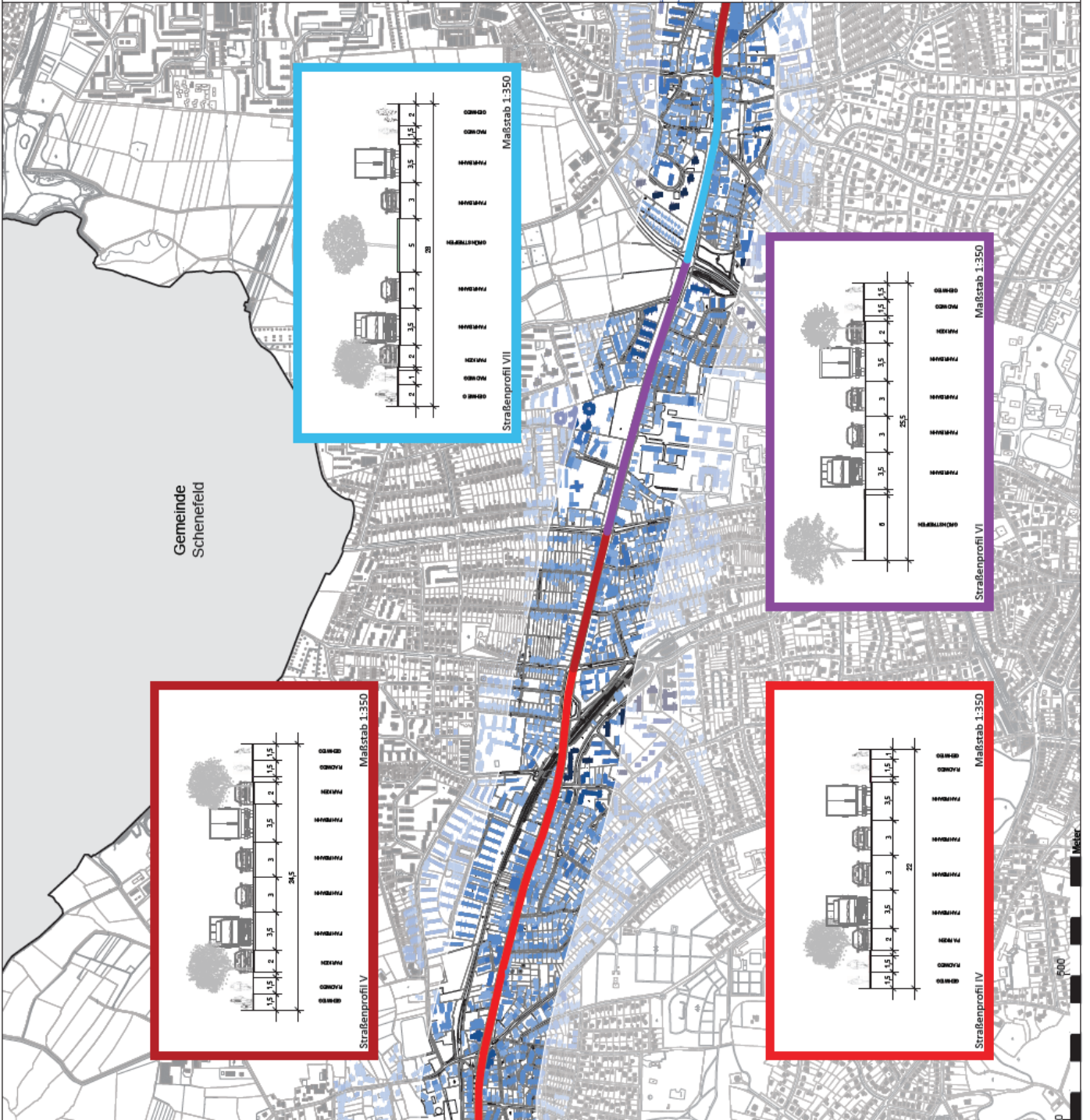
Plan III 1:5.000 (im Original)



Januar 2017



Hamburg | Altona



0 100 200 Meter



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

## Straßenprofile und Geschossigkeit

Geschossigkeit



Magistralenabschnitte



Quelle: Eigene Erhebung

### Abschnitt:

Wedeler Landstraße - Sülldorfer Landstraße

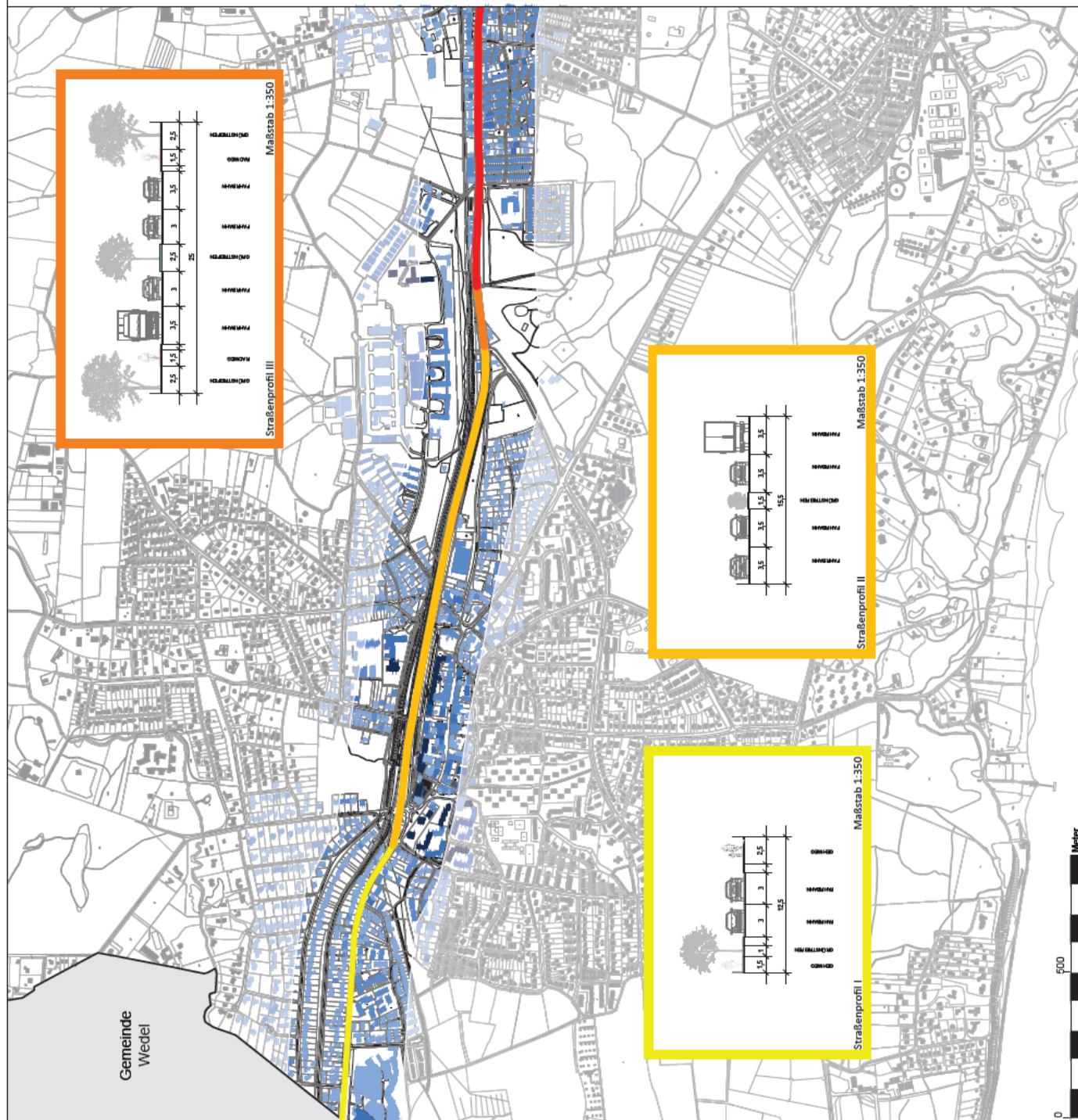
Plan III  
1:5.000 (im Original)

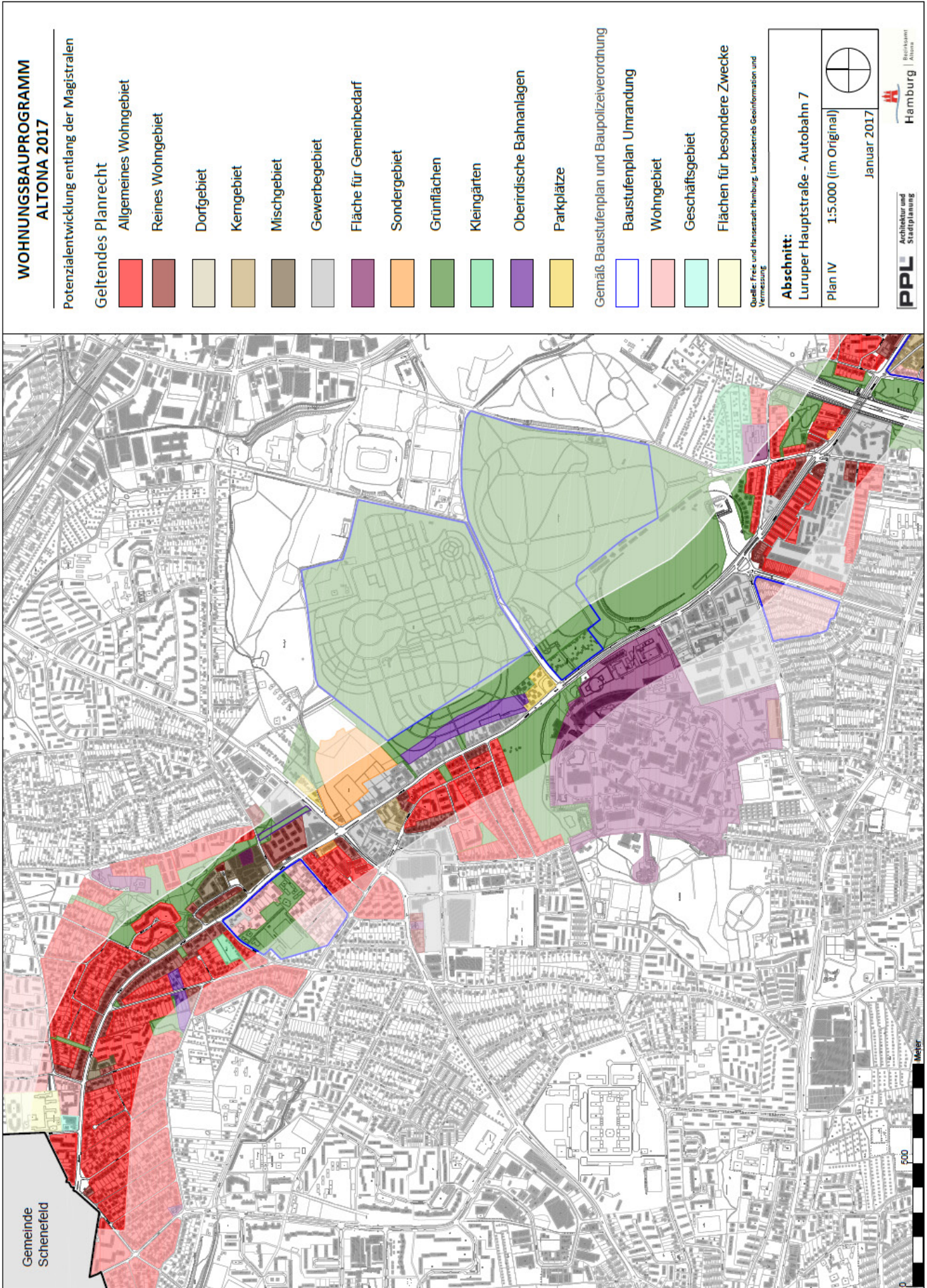


Januar 2017

**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

Hamburg  
Reinhold  
Altona





# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

- Geltendes Planrecht**
- Allgemeines Wohngebiet
  - Reines Wohngebiet
  - Dorfgebiet
  - Kerngebiet
  - Mischgebiet
  - Gewerbegebiet
  - Fläche für Gemeinbedarf
  - Sondergebiet
  - Grünflächen
  - Kleingärten
  - Oberirdische Bahnanlagen
  - Parkplätze

- Gemäß Baustufenplan und Baupolizeiverordnung**
- Baustufenplan Umrandung
  - Wohngebiet
  - Geschäftsgebiet
  - Flächen für besondere Zwecke

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

**Abschnitt:**

Osdorfer Landstraße - Autobahn 7

Plan IV 1:5.000 (im Original)



Januar 2017



**WOHNUNGSBAUPROGRAMM  
ALTONA 2017**

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Geltendes Planrecht

Allgemeines Wohngebiet

Reines Wohngebiet

Dorfgebiet

Kerngebiet

Mischgebiet

Gewerbegebiet

Fläche für Gemeinbedarf

Sondergebiet

Grünflächen

Kleingärten

Oberirdische Bahnanlagen

Parkplätze

Gemäß Baustufenplan und Baupolizeiverordnung

Baustufenplan Umrandung

Wohngebiet

Geschäftsgebiet

Flächen für besondere Zwecke

Quelle: Free und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

**Abschnitt:**

Stülldorfer Landstraße - Osdorfer Landstraße

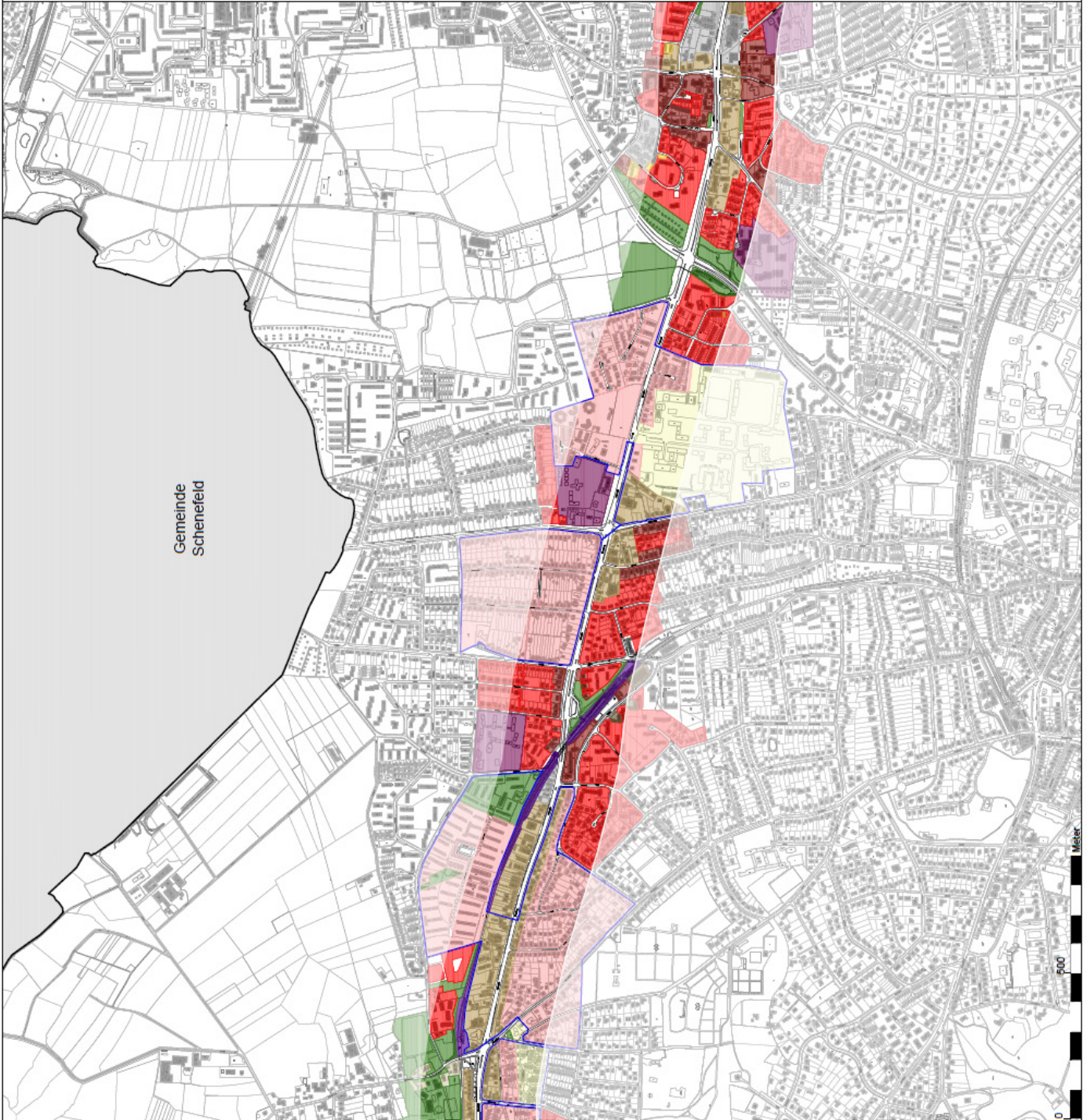
Plan IV  
1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

Hamburg  
Bezirksteil  
Altona



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

- Geltendes Planrecht
- Allgemeines Wohngebiet
  - Reines Wohngebiet
  - Dorfgebiet
  - Kerngebiet
  - Mischgebiet
  - Gewerbegebiet
  - Fläche für Gemeinbedarf
  - Sondergebiet
  - Grünflächen
  - Kleingärten
  - Oberirdische Bahnanlagen
  - Parkplätze

- Gemäß Baustufenplan und Baupolizeiverordnung
- Baustufenplan Umrandung
  - Wohngebiet
  - Geschäftsgebiet
  - Flächen für besondere Zwecke

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

**Abschnitt:**

Wedeler Landstraße - Stüddorfer Landstraße

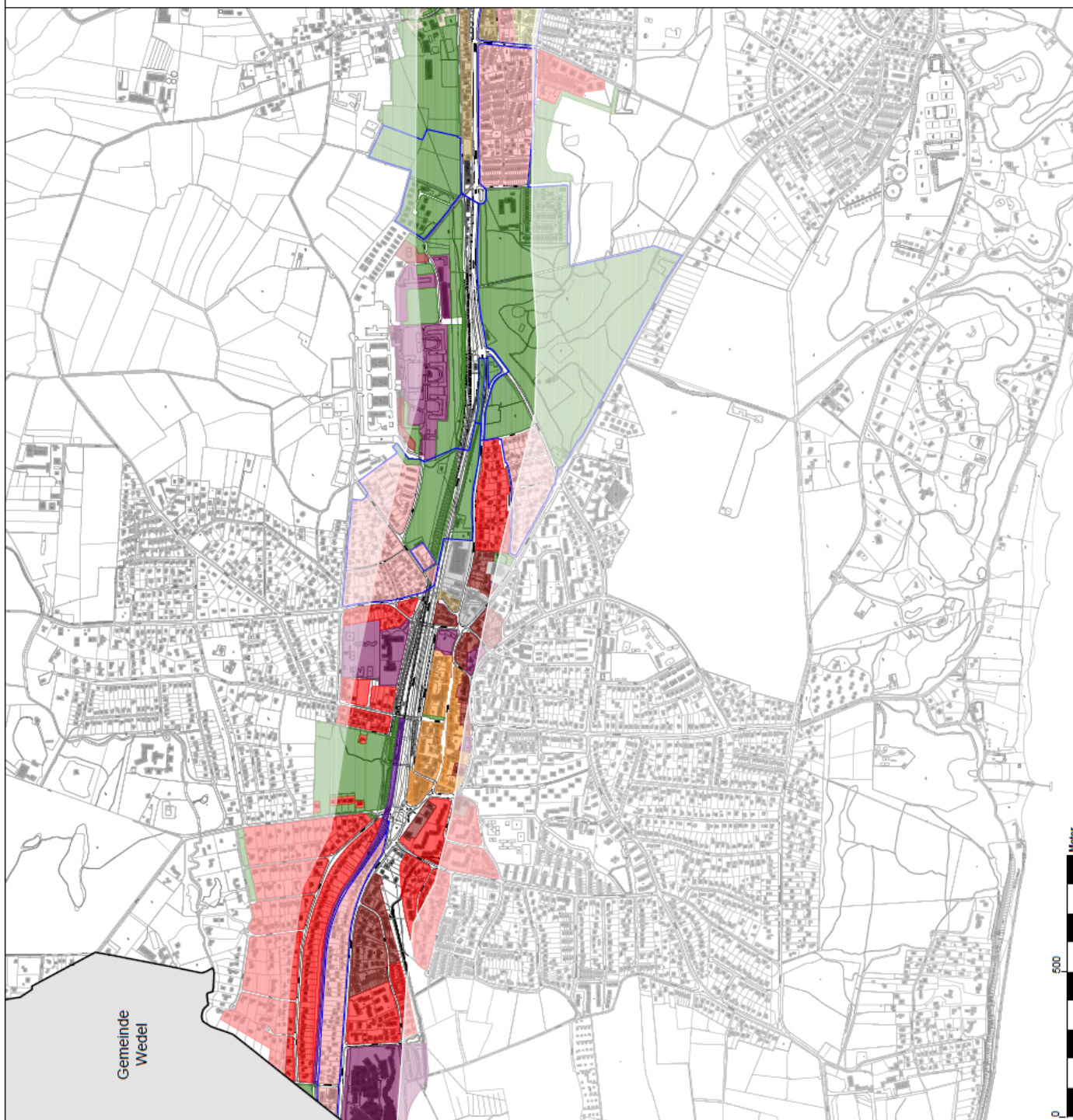
Plan IV 1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

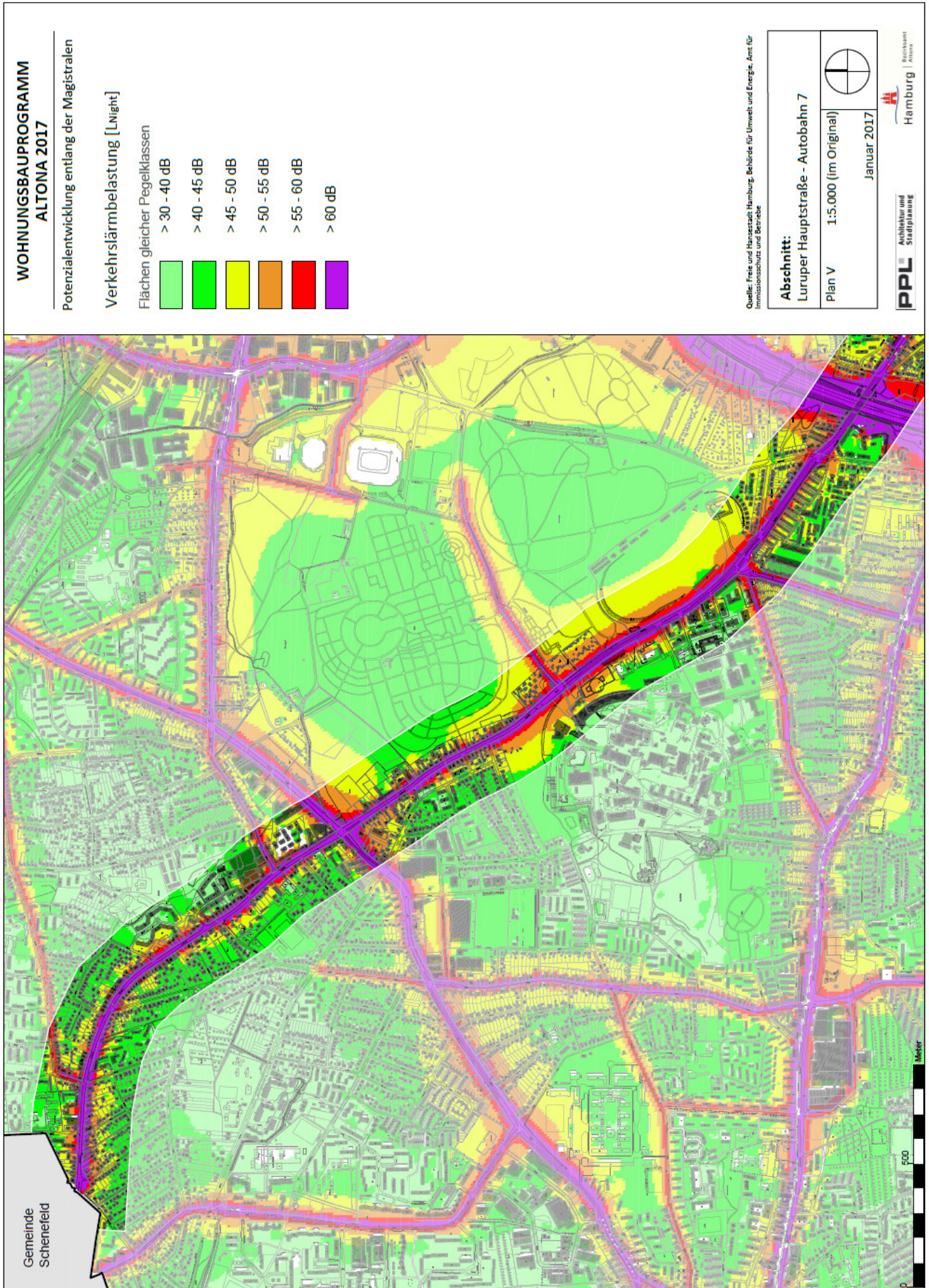
**H**  
Hamburg  
Hanseatisches  
Amt für  
Stadtplanung



Gemeinde  
Wedel



# Verkehrslärmbelastung (Nachtwerte)



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Verkehrslärmbelastung [L<sub>Night</sub>]

Flächen gleicher Pegelklassen

- > 30 - 40 dB
- > 40 - 45 dB
- > 45 - 50 dB
- > 50 - 55 dB
- > 55 - 60 dB
- > 60 dB



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Immissionsschutz und Betriebe

**Abschnitt:**

Osdorfer Landstraße - Autobahn 7

Plan V 1:5.000 (im Original)



Januar 2017

**PPL** Architektur und Stadtplanung

Hamburg | Referat Altona

**WOHNUNGSBAUPROGRAMM  
ALTONA 2017**

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Verkehrslärmbelastung [L<sub>Night</sub>]

Flächen gleicher Pegelklassen

> 30 - 40 dB

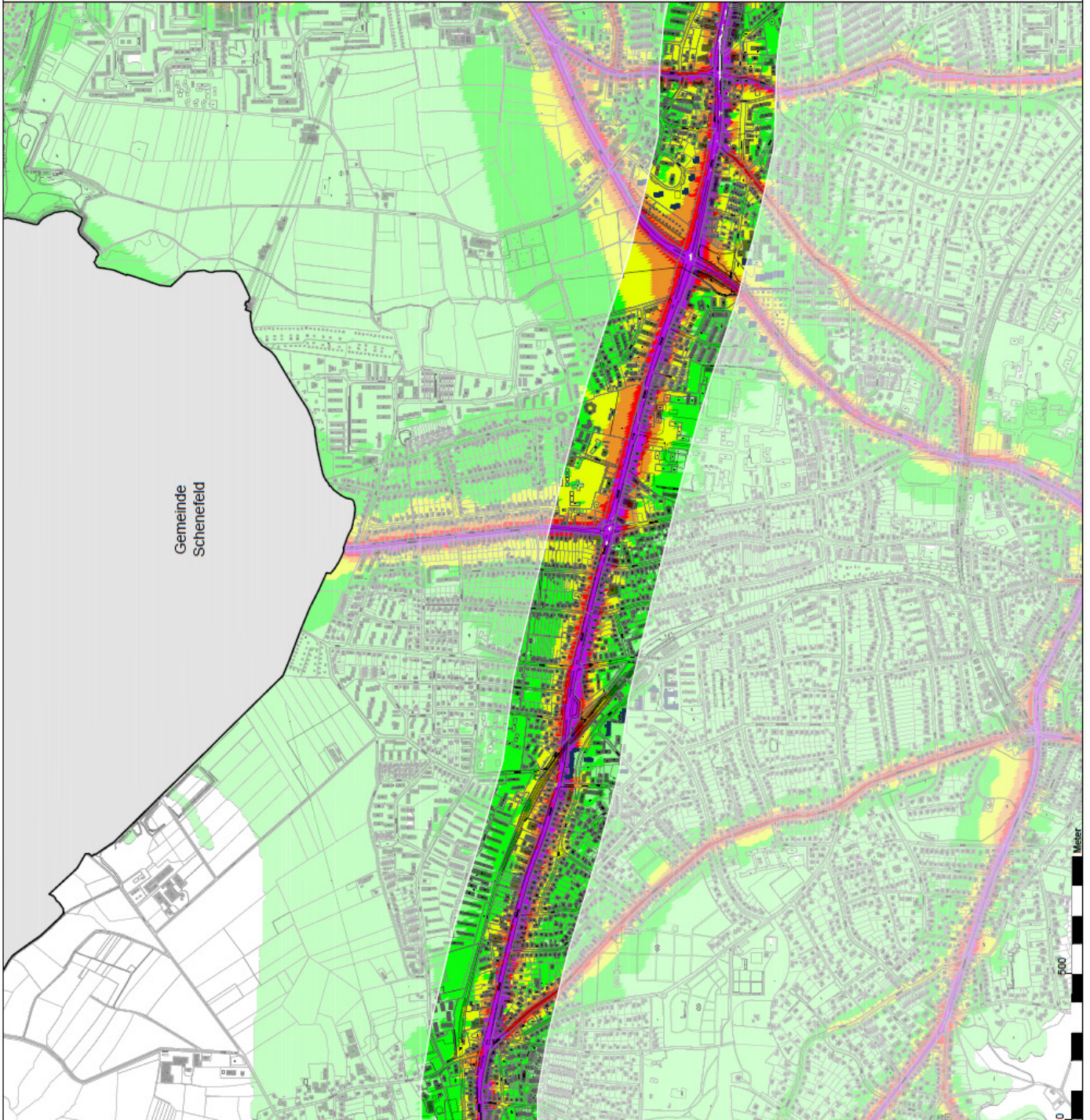
> 40 - 45 dB

> 45 - 50 dB

> 50 - 55 dB

> 55 - 60 dB

> 60 dB



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Immissionsschutz und Betriebe

**Abschnitt:**  
Sülldorfer Landstraße - Osdorfer Landstraße

Plan V 1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

Hamburg  
Beckmann  
Hörne



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Verkehrslärmbelastung [Lnight]

Flächen gleicher Pegelklassen

> 30 - 40 dB

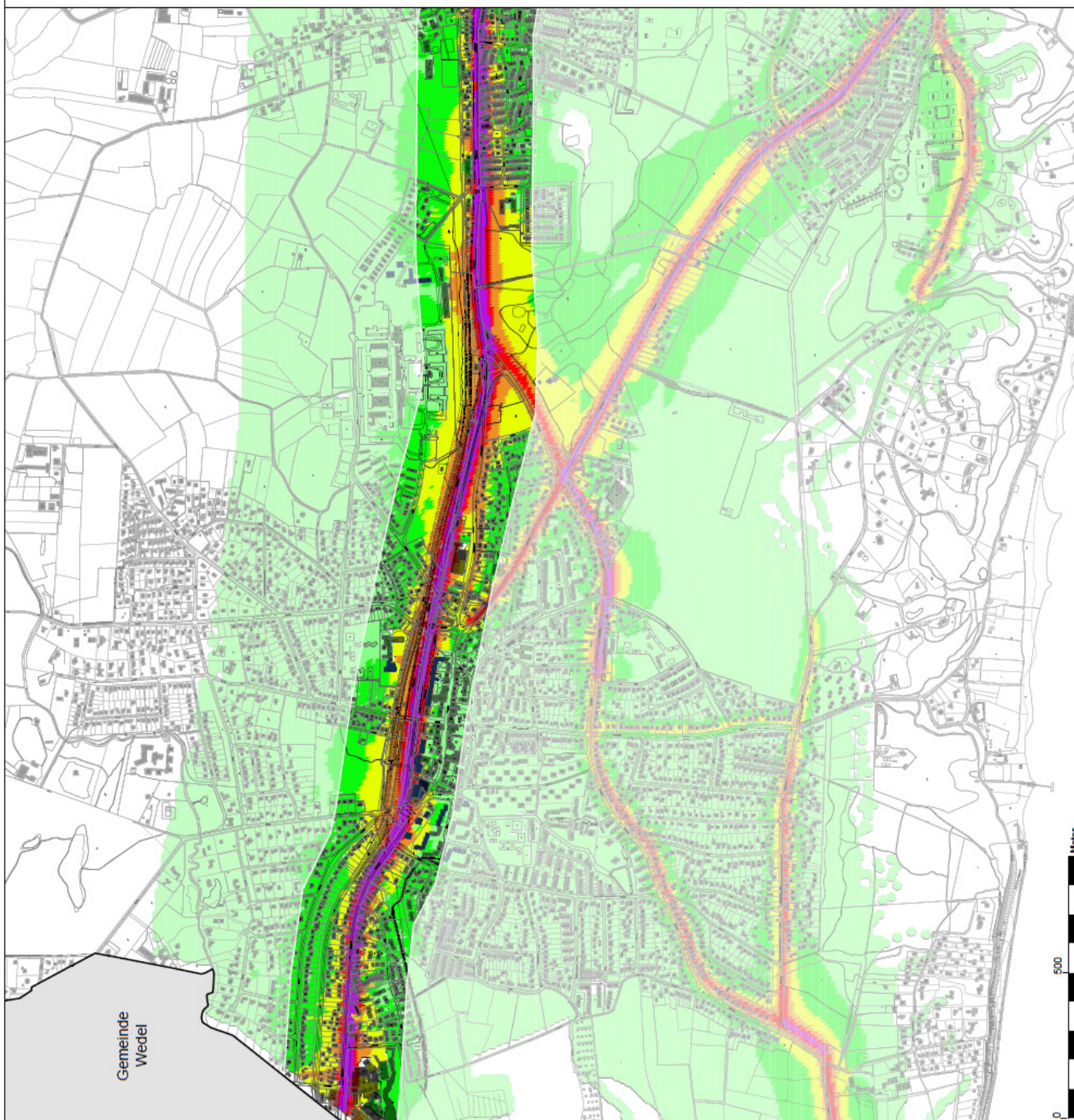
> 40 - 45 dB

> 45 - 50 dB

> 50 - 55 dB

> 55 - 60 dB

> 60 dB



Gemeinde  
Wedel

Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Umwelt und Energie, Amt für Immissionsschutz und Betriebe

**Abschnitt:**  
Wedeler Landstraße - Sülldorfer Landstraße

Plan V 1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung



Beauftragt  
von

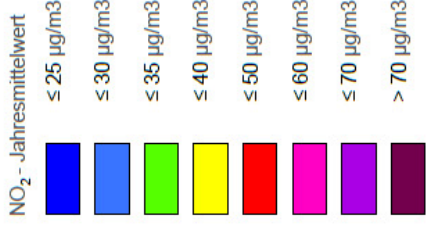
Hamburg  
Beauftragt  
von

# Immission (Stickstoffdioxid und durchschnittliche Tagesverkehrsstärke)

## WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Immission (Stickstoffdioxid und durchschnittliche Tagesverkehrsstärke)



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz und Baurecht, Besondere Besondere für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen

**Abschnitt:**

Lurper Hauptstraße - Autobahn 7

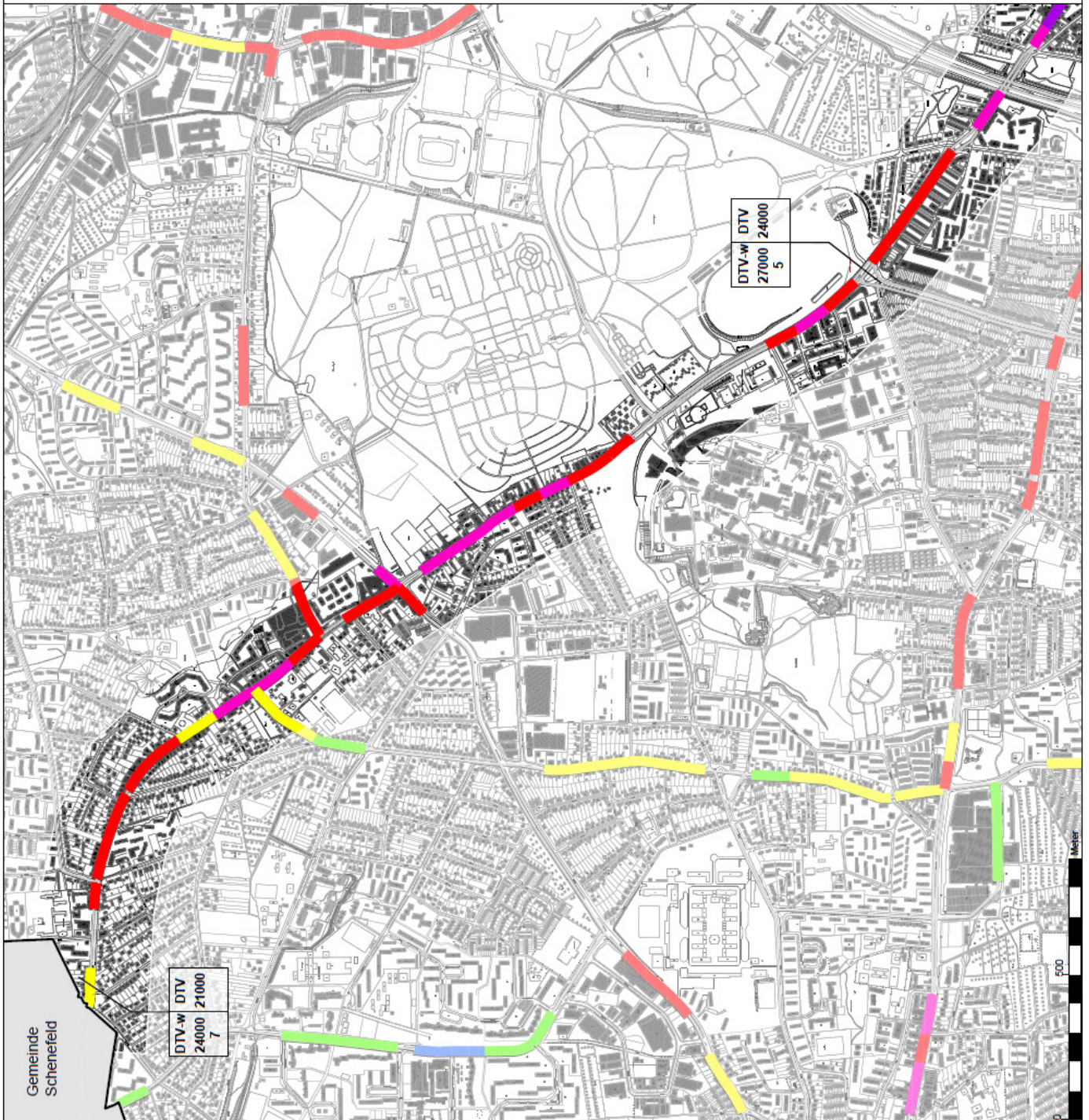
Plan VI 1:5.000 (im Original)

Januar 2017



Hamburg | Altona

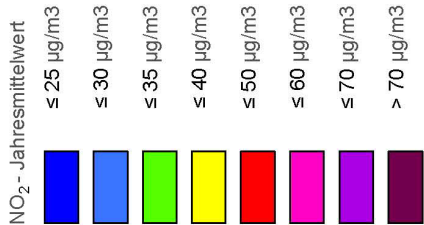
**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Immission (Stickstoffdioxid und durchschnittliche Tagesverkehrsstärke)



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz und Betriebe; Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen

**Abschnitt:**  
Osdorfer Landstraße - Autobahn 7

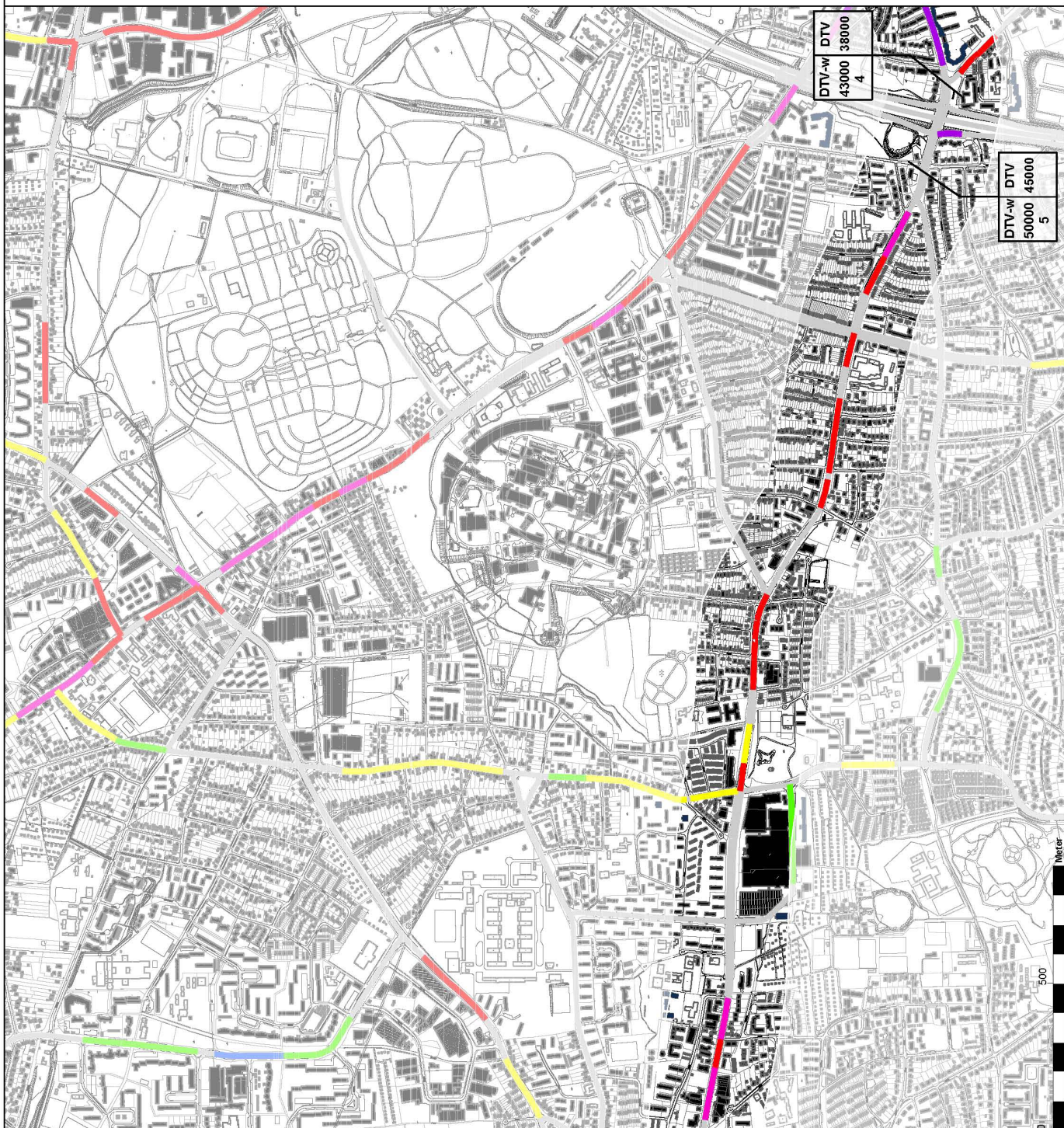
Plan VI 1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

**H**  
Hamburg  
Bezirksamt  
Altona



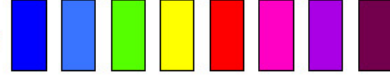
# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Immission (Stickstoffdioxid und durchschnittliche Tagesverkehrsstärke)

NO<sub>2</sub> - Jahresmittelwert

- ≤ 25 µg/m<sup>3</sup>
- ≤ 30 µg/m<sup>3</sup>
- ≤ 35 µg/m<sup>3</sup>
- ≤ 40 µg/m<sup>3</sup>
- ≤ 50 µg/m<sup>3</sup>
- ≤ 60 µg/m<sup>3</sup>
- ≤ 70 µg/m<sup>3</sup>
- > 70 µg/m<sup>3</sup>



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz und Betriebs- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen

**Abschnitt:**  
Sülldorfer Landstraße - Osdorfer Landstraße

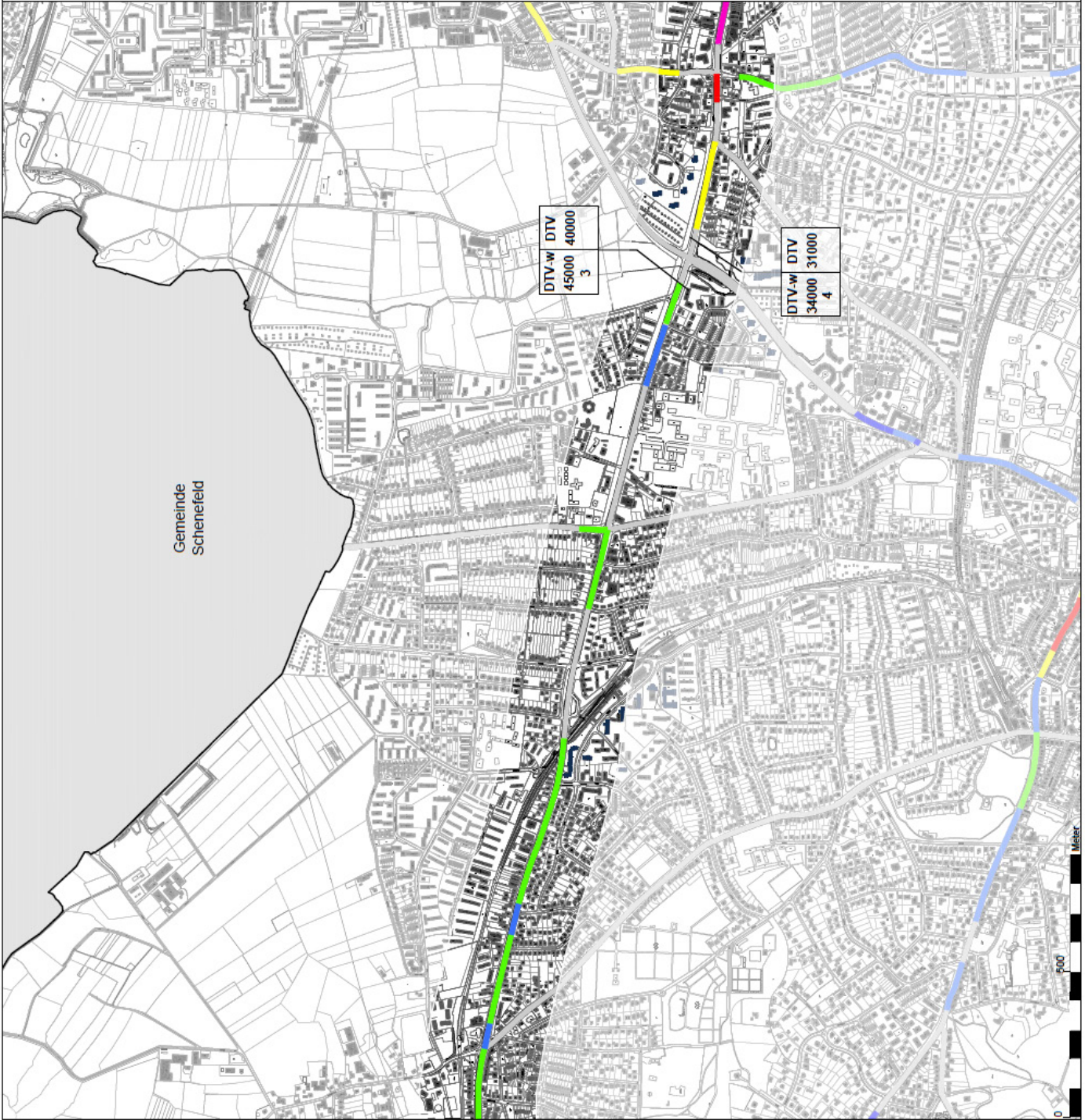
Plan VI 1:15.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL** Architekturbüro und Stadtplanung

Hamburg  
Broschüren  
Reise

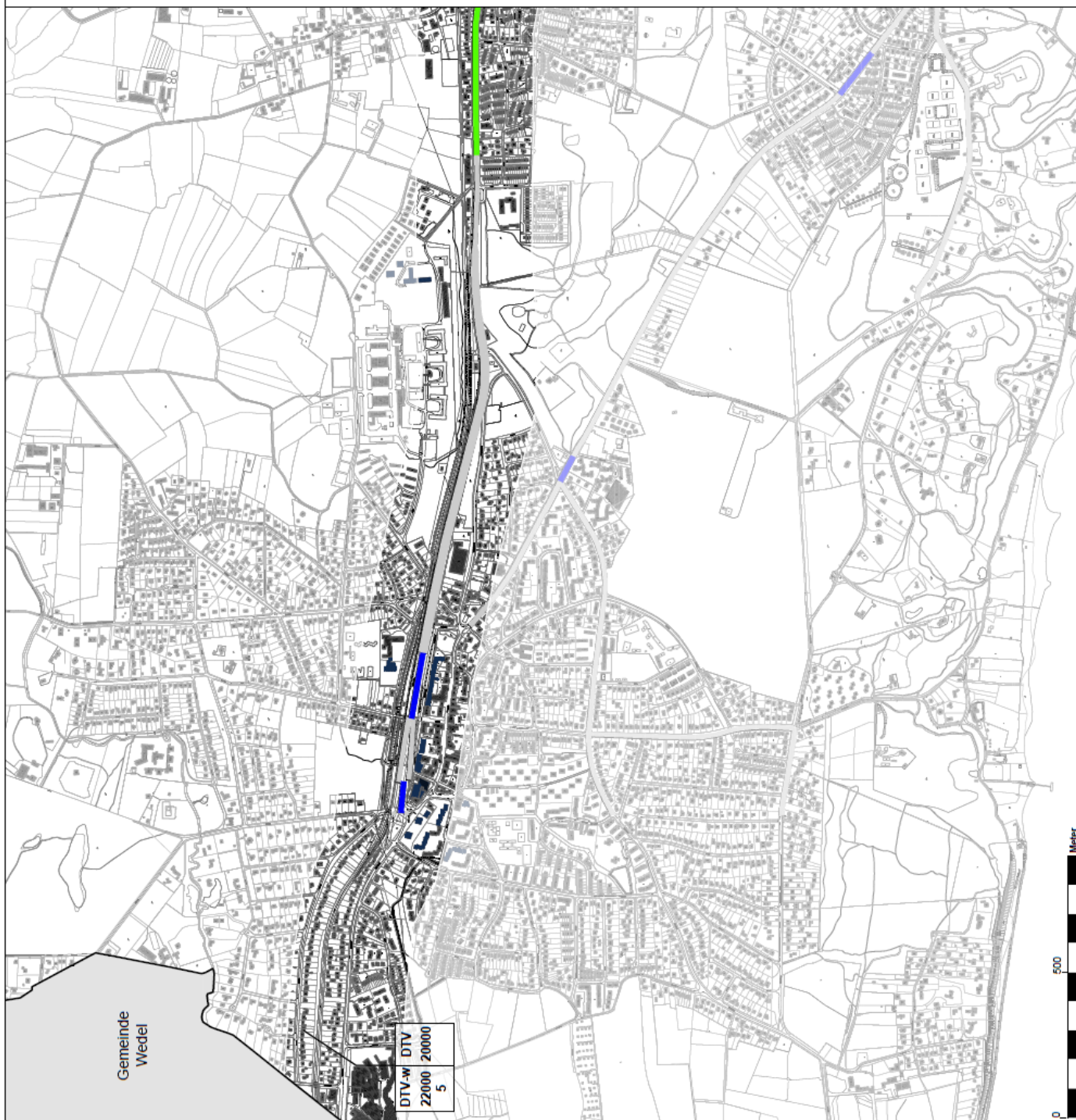
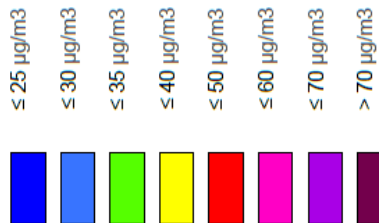


# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Immission (Stickstoffdioxid und durchschnittliche Tagesverkehrsstärke)

NO<sub>2</sub>- Jahresmittelwert



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg; Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz und Betrieb; Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen

**Abschnitt:**

Wedeler Landstraße - Sülldorfer Landstraße

Plan VI 1:5.000 (im Original)



Januar 2017

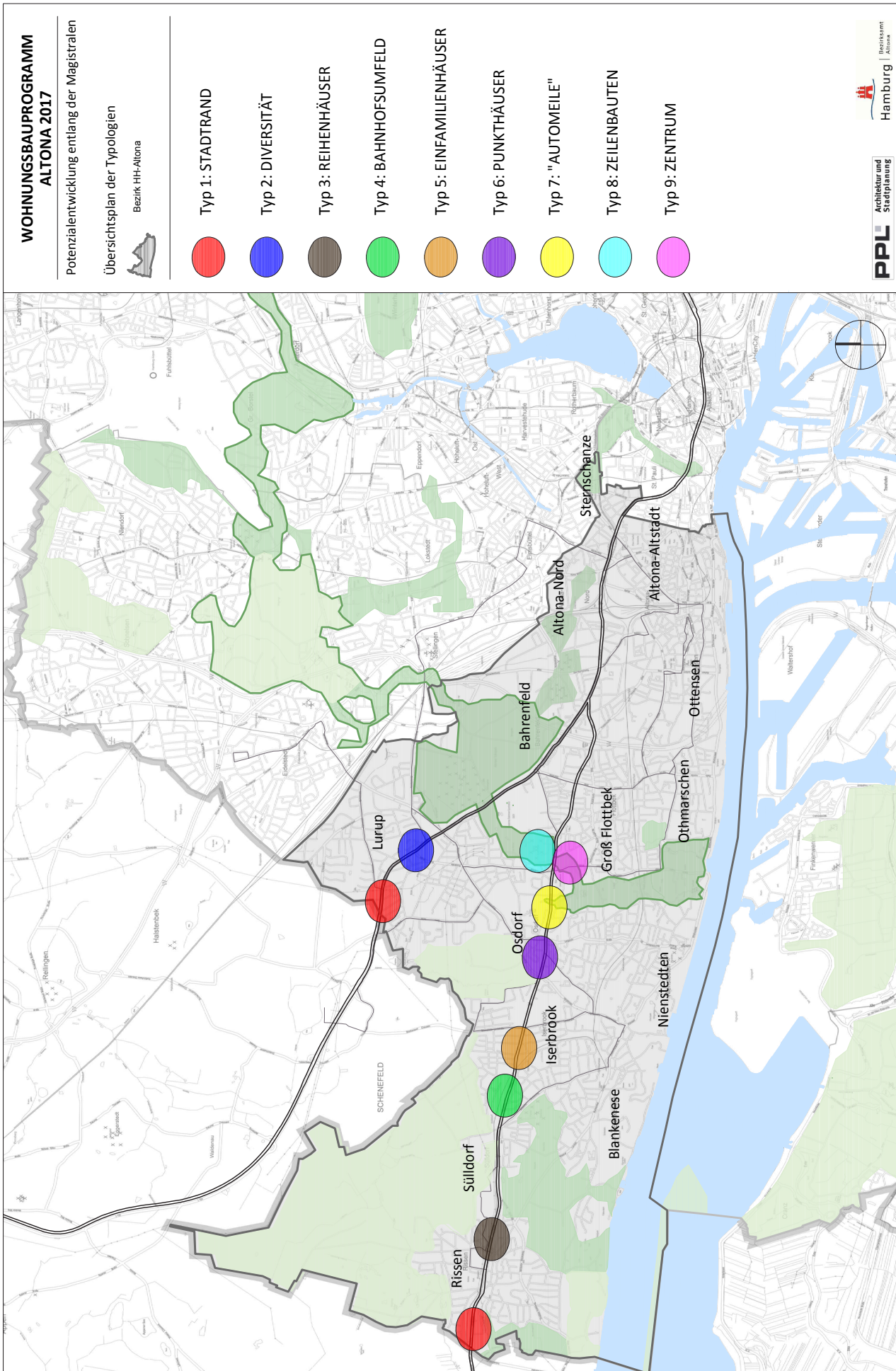
**PPL** Architektur und Stadtplanung

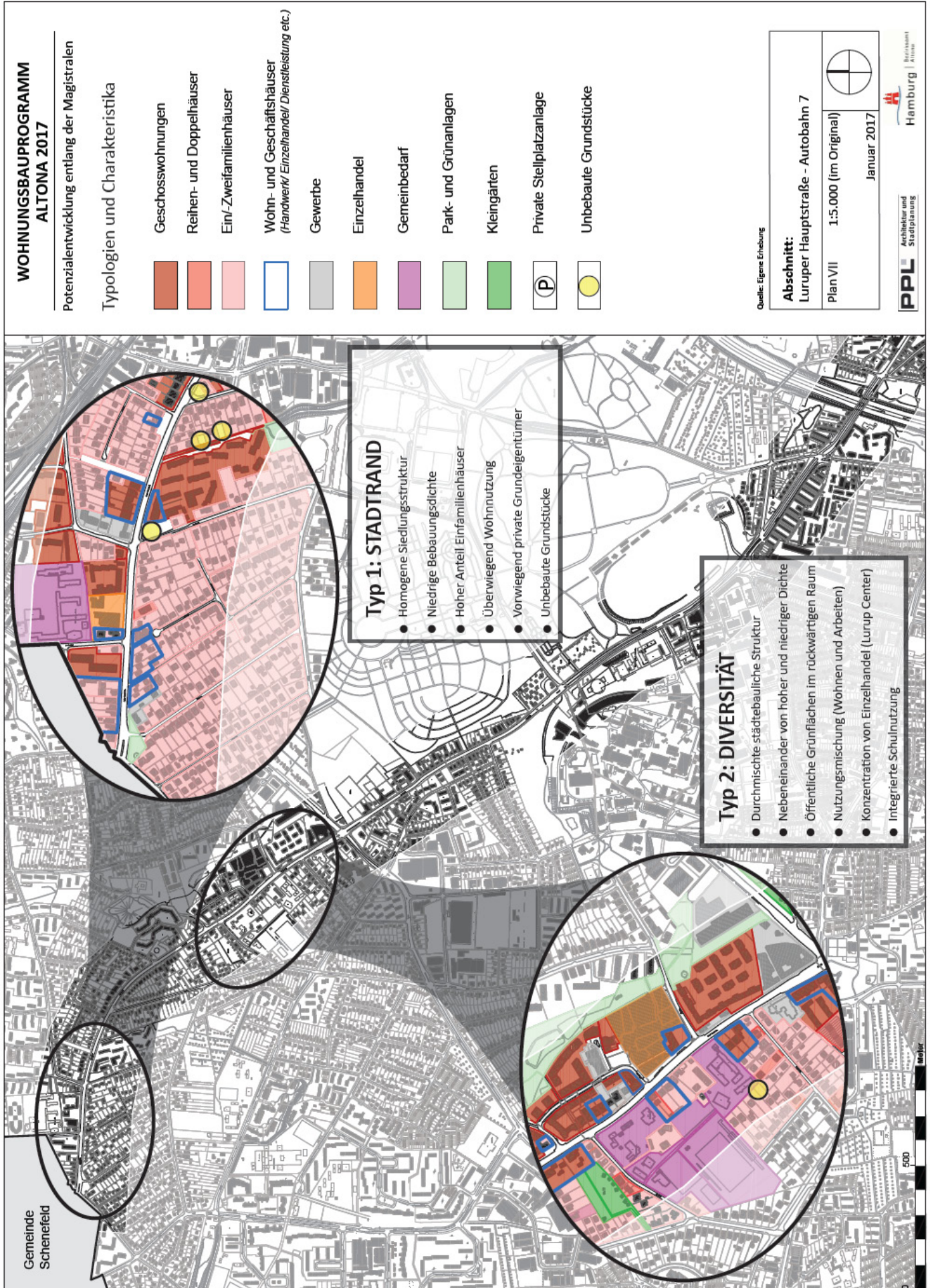
Hamburg

## Vertiefungsbereiche

Übersichtsplan der Typologien

Typologien und Charakteristika







# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Typologien und Charakteristika

- Geschosswohnungen
- Reihen- und Doppelhäuser
- Ein-/Zweifamilienhäuser
- Wohn- und Geschäftshäuser  
(Handwerk/ Einzelhandel/ Dienstleistung etc.)
- Gewerbe
- Einzelhandel
- Gemeinbedarf
- Park- und Grünanlagen
- Kleingärten
- P Private Stellplatzanlage
- Unbebaute Grundstücke

Quelle: Eigene Erhebung

**Abschnitt:**  
Osdorfer Landstraße - Autobahn 7

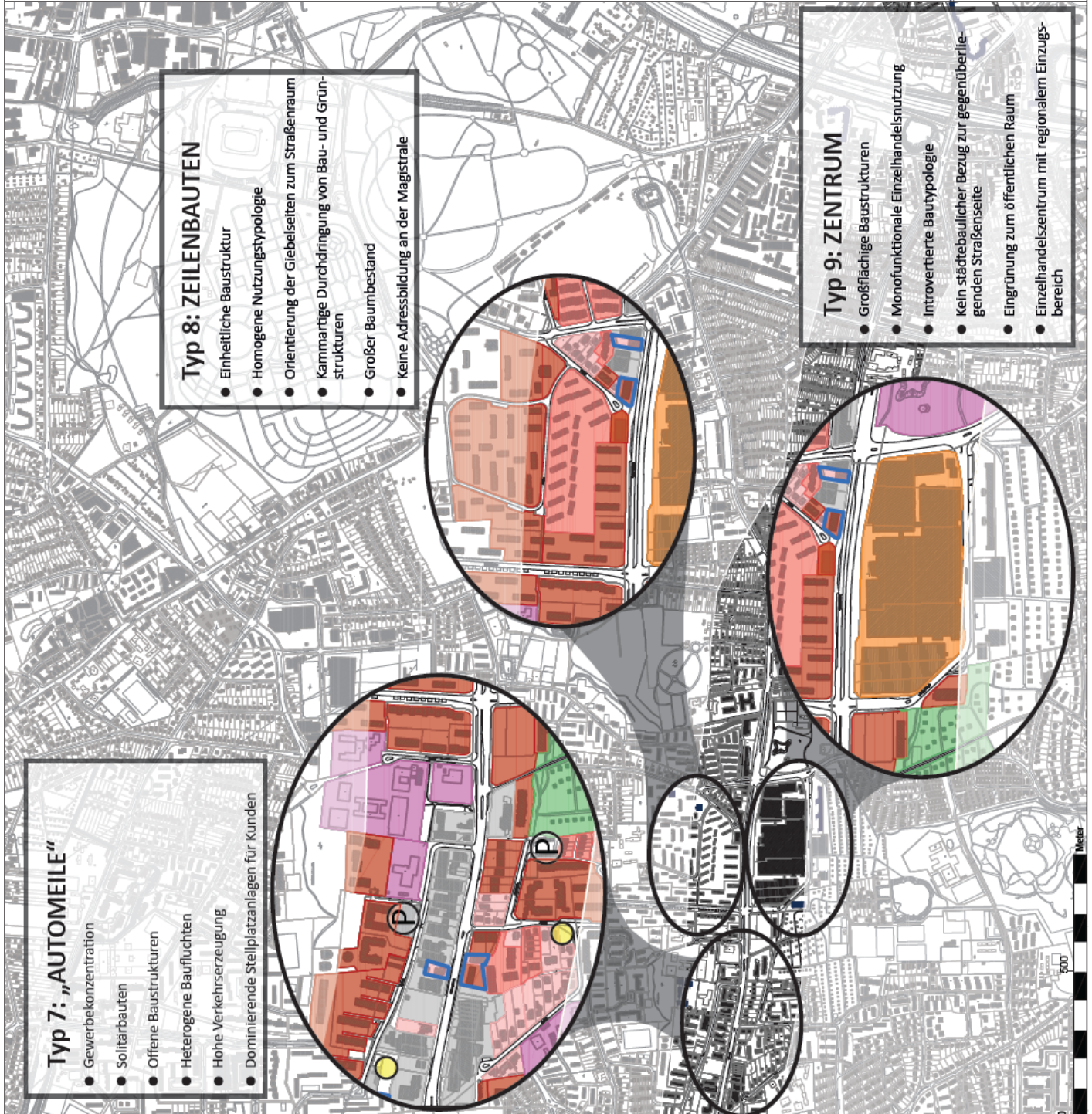
Plan VII 1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

Hamburg  
Beratung | Altona



# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Typologien und Charakteristika

- Geschosswohnungen
- Reihen- und Doppelhäuser
- Ein-/Zweifamilienhäuser
- Wohn- und Geschäftshäuser  
(Handwerk/ Einzelhandel/ Dienstleistung etc.)
- Gewerbe
- Einzelhandel
- Gemeinbedarf
- Park- und Grünanlagen
- Kleingärten
- P Private Stellplatzanlage
- Unbebaute Grundstücke



Quelle: Eigene Erhebung

**Abschnitt:**  
Stüldorfer Landstraße - Osdorfer Landstraße

Plan VII 1:5.000 (im Original)



Januar 2017

**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung



Hamburg | Breitenweg 1  
Hamburg

# WOHNUNGSBAUPROGRAMM ALTONA 2017

Potenzialentwicklung entlang der Magistralen

Typologien und Charakteristika

- Geschosswohnungen
- Reihen- und Doppelhäuser
- Ein-/Zweifamilienhäuser
- Wohn- und Geschäftshäuser  
(Handwerk/ Einzelhandel/ Dienstleistung etc.)
- Gewerbe
- Einzelhandel
- Gemeinbedarf
- Park- und Grünanlagen
- Kleingärten
- P Private Stellplatzanlage
- Unbebaute Grundstücke

Quelle: Eigene Erhebung

**Abschnitt:**  
Wedeler Landstraße - Sülldorfer Landstraße

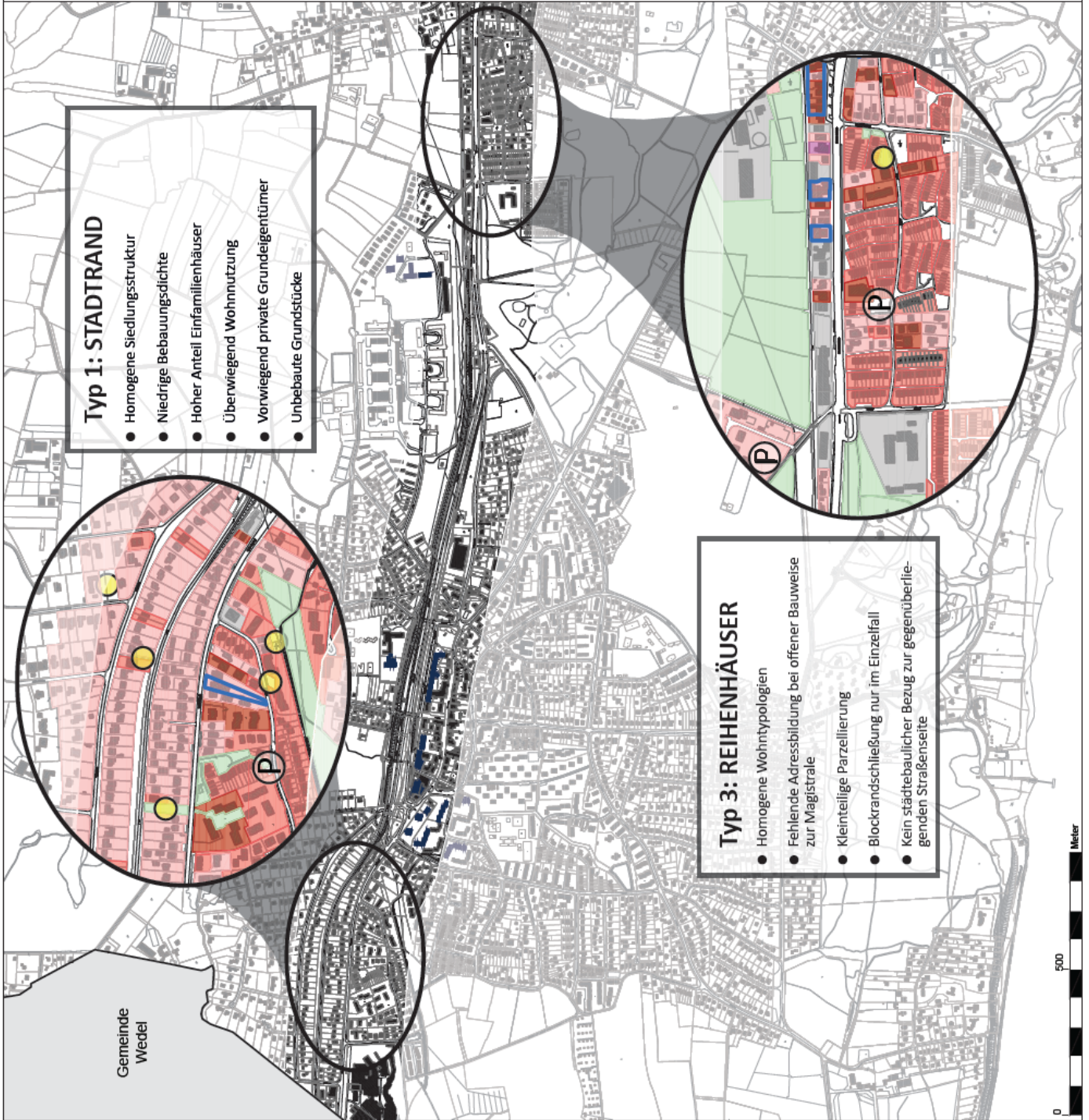
Plan VII  
1:5.000 (im Original)

Januar 2017



**PPL**  
Architektur und  
Stadtplanung

**Hamburg** | Beitrag zum  
Atmosphäre



## Typ 1: STADTRAND

- Homogene Siedlungsstruktur
- Niedrige Bebauungsdichte
- Hoher Anteil Einfamilienhäuser
- Überwiegend Wohnnutzung
- Vorwiegend private Grundeigentümer
- Unbebaute Grundstücke

## Typ 3: REIHENHÄUSER

- Homogene Wohntypologien
- Fehlende Adressbildung bei offener Bauweise zur Magistrale
- Kleinteilige Parzellierung
- Blockrandschließung nur im Einzelfall
- Kein städtebaulicher Bezug zur gegenüberliegenden Straßenseite

Gemeinde  
Wedel

0 500  
Meter





## Impressum



Herausgeber:

**Freie und Hansestadt Hamburg**

Bezirksamt Altona

Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Jessenstraße 1-3

22767 Hamburg



Bearbeitung:

Wohnungsbauprogramm Altona 2017

**PPL Architektur und Stadtplanung**

Bei den Mühlen 70 | 20457 Hamburg

[www.ppl-hh.de](http://www.ppl-hh.de)

Quelle der Kartengrundlagen und Luftbilder:

LGV, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

April 2017

Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Altona  
Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung



Hamburg