

ANLAGE 2

Weiterführende Erläuterungen zu zusammengefassten Stellungnahmen und Fragen aus der der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

In dem Zeitraum vom 25. März 2021 bis zum 15. April 2021 standen Informationen im Internet zur Verfügung. Neben Informationen zur Planung standen in dem o.g. Zeitraum Videovorträge von Fachexperten zu folgenden Themen zur Verfügung und erreichten die nachfolgend aufgeführten Aufrufzahlen:

- Inhalte der Bauleitplanung (282 Klicks),
- Masterplanung (361 Klicks),
- Grundzüge der Bauleitplanung (184 Klicks),
- Ausgleichskonzept (145 Klicks),
- Anbindung an die B5 (195 Klicks) und
- Grußwort des Baudezernenten (207 Klicks).

Ergänzend waren im Bezirksamt Bergedorf nach Terminvereinbarung physische Unterlagen öffentlich einsehbar. Für die Einsichtnahme im Bezirksamt wurden zehn Termine vergeben.

Äußerungen konnten im Beteiligungszeitraum elektronisch, schriftlich und im Rahmen der Online-Diskussion abgegeben werden.

Schriftlich oder per E-Mail sind zehn Äußerungen eingegangen.

Äußerungen konnten elektronisch auch unter Verwendung des kostenlosen Online-Dienstes

<https://bauleitplanung.hamburg.de/>

abgegeben werden. Über den Online-Dienst Bauleitplanung wurden zehn Stellungnahmen zu Lohbrügge 95 / Bergedorf 121 / Neuallermöhe 3 und 105 Stellungnahmen zu Billwerder 30 / Bergedorf120 / Neuallermöhe 2 abgegeben.

Darüber hinaus fand am 8. April 2021 eine Online-Diskussion mit zusätzlichen Expertenvorträgen zu den Themen Entwässerung und Verkehrsplanung statt. In der Online-Veranstaltung gab es ebenfalls Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung. Eine Teilnahme am Livestream war über die Internetadresse

<https://hamburg.de/bergedorf>

möglich. Es wurden etwa 280 Endgeräte eingewählt; es ist davon auszugehen, dass deutlich mehr Personen teilgenommen hatten, weil die Endgeräte für Video-Konferenzen von mehreren Personen gleichzeitig genutzt werden konnten. Die Äußerungen und die Erörterung mit Politik und Fachexperten im Rahmen der Online-Diskussion wurden protokolliert. Es wurden 144 Fragen gestellt und 21 Fragen in der an dem Abend zur Verfügung stehenden Zeit direkt in der Veranstaltung beantwortet.

Das Protokoll der Online-Diskussion mit allen Fragen ist in Anlage 1 enthalten.

Bei der Auswertung wurden die Äußerungen zur besseren Übersichtlichkeit thematisch sortiert. Es werden alle Inhalte der in dem Zeitraum eingegangenen Äußerungen einschließlich der mündlichen Äußerungen im Rahmen der Online-Diskussion hier beantwortet beziehungsweise kommentiert. Stellungnahmen von einzelnen Personen, die mehrere Themenkomplexe berührten, wurden aufgeteilt, um der thematischen Sortierung gerecht zu werden. Fragen, die von mehreren Personen gestellt wurden, sind sachlich zusammengefasst, um die Lesbarkeit der Inhalte zu erhöhen. Über eine numerische Zuordnungsbeziehung kann nachvollzogen werden, welche Originaltexte der jeweiligen Zusammenfassung zu Grunde liegen (vergleiche hierzu auch Anlage 3). Folgende Themenfelder wurden angesprochen:

<p>1 Verkehr</p> <p>1.1 Schleichverkehre/ Abkürzungen</p> <p>1.2 Erschließungsvarianten</p> <p>1.3 ÖPNV</p> <p>1.4 Autoarmer Stadtteil/Ruhender Verkehr</p> <p>1.5 B-5 Anbindung</p> <p>1.6 Lärm und Luftschadstoffe</p> <p>1.7 Verkehrserschließung Gewerbe</p> <p>1.8 Fahrradverkehr / Fußgänger</p> <p>1.9 Verkehrsplanung (Ströme, Leistungsfähigkeit Knoten, Prognosen)</p> <p>1.10 Regelungen im Straßenverkehr</p> <p>2 Naturschutz und Landschaftsplanung</p> <p>2.1 Klimaschutz</p> <p>2.2 Landschaftsschutz/ Ausgleichsmaßnahmen</p> <p>2.3 Naturschutzgebiet Boberger Dünen</p> <p>3 Entwässerung</p> <p>3.1 Mögliche Veränderung des Grundwasserspiegels</p> <p>3.2 Oberflächenentwässerung - Überflutung durch Starkregenereignis</p> <p>3.3 Entwässerungskonzept</p> <p>3.4 Straßenentwässerung</p>	<p>4 Sandmanagement</p> <p>5 Zeitplanung / Bauphase</p> <p>6 Aufwand / Kosten-Nutzen-Verhältnis</p> <p>7 Sport / Kultur/ Soziales/ Einkaufen / Bildung</p> <p>8 Wirtschaft / Arbeitsplätze</p> <p>9 Landesplanung</p> <p>10 Inhalte Bebauungsplan/ Verfahren</p> <p>11 Bürgerbeteiligung</p> <p>12 Vermarktung</p> <p>12.1 Grundstücksvergabe, -kosten</p> <p>12.2 Wohnen</p> <p>12.3 Gewerbe</p>
--	--

In der Anlage 3 ist eine ungekürzte Übersichtsliste der eingegangenen Beiträge enthalten. Dieser Liste sind auch die jeweiligen „Themen-IDs“ zu entnehmen, welche hinter den jeweiligen Fragen zur Nachverfolgung vergeben wurden.

1. Verkehr

1.1. Schleichverkehre/ Abkürzungen

Stellungnahmen und Fragen der Öffentlichkeit

Es besteht die Befürchtung, dass Schleich- und Suchverkehre (insbesondere durch Berufs- und Schwerlastverkehr) das Umfeld belasten. Hier werden als Beispiel folgende Gebiete und Straßen benannt:

- a. durch das Wohngebiet „Alt-Nettelburg“ über Nettelburger Straße
- b. durch das Wohngebiet Neuallermöhe (Felix-Jud-Ring)
- c. durch das Wohngebiet Boberg (Boberger Furt/Schulredder)
- d. durch das Dorf Oberbillwerder
- e. über den Felix-Jud-Ring zur A25
- f. über den Mittleren Landweg zur A 25
- g. zwischen der Bergedorfer Straße/B5 und dem Gewerbegebiet Allermöhe über den Billwerder Billdeich
- h. über Billbrook-Billwerder Billdeich (West) - Mittlerer Landweg - Oberbillwerder
- i. über Reinbeker Redder - Am Langberg – Schulbergredder - Boberger Furt - Billwerder Billdeich - Mittlerer Landweg - Oberbillwerder
- j. Boberger Furt / Schulredder / Am Langberg, von der B5 aus Richtung Hamburg kommend
- k. Nettelburger Straße / Randersweide
- l. Krusestraße

Eine weitere Verkehrsverdichtung durch neue Wohngebiete wie Oberbillwerder (OBW) wird nicht verkräftet. Wie und mit welchen konkreten Maßnahmen sollen diese Schleichverkehre/ Abkürzungen unterbunden werden? Eine Verkehrsregelung mittels Ampeln wird als nicht ausreichend bewertet. (1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.5, 1.1.6, 1.1.7, 1.1.8, 1.1.10, 1.1.11, 1.1.12, 1.1.13, 1.1.14, 1.1.15, 1.1.16, 1.1.17, 1.1.18, 1.1.19, 1.1.20, 1.1.21, 1.1.22, 1.1.23, 1.1.24)

Wenn die Schleichwege für den Verkehr nach OBW unattraktiv gemacht werden, ist dies aber auch hinderlich für die nutzenden Anwohner. Ist das berücksichtigt? (1.1.4)

Wie soll der PKW-Verkehr umgeleitet werden, wenn die B5 einmal gesperrt sein sollte. Sollen/Können dann alle Autos aus OBW über den Mittleren Landweg abfahren? Und dann doch wieder über den Billwerder Billdeich? (1.1.9)

Antwort der Verwaltung

Für Oberbillwerder sind insgesamt drei Anbindungen für Ziel- und Quellverkehre vorgesehen. Zur Vorbereitung, Planung und Umsetzung dieser Anbindungen werden verschiedene verkehrs- und straßenplanerische Gutachten erarbeitet.

Die Anbindungen an Oberbillwerder sind in Richtung Westen über die Verkehrsbeziehung Mittlerer Landweg – Runge-
damm – Hans-Duncker-Straße / alternative Führung über eine noch planungsrechtlich gesicherte, bislang nicht realisierte
Verbindungsstraße/ Gewerbegebiet Allermöhe – Autobahn-Anschlussstelle „Hamburg-Allermöhe“ vorgesehen. Eine wei-
tere Anbindung ist in Richtung Nordosten über Billwerder Billdeich – Ladenbeker Furtweg – B5 geplant. Als dritte Anbin-
dung ist eine Unterführung unter der Bahnstrecke im Südosten geplant, um über Rahel-Varnhagenweg – Nettelburger
Landstraße zur Autobahn-Anschlussstelle „Hamburg-Nettelburg“ fahren zu können.

Durch die durchgeführten und teilweise noch in Bearbeitung befindlichen Gutachten ist im Rahmen des Bebauungsplan-
verfahrens gutachterlich nachzuweisen, dass die Erschließung des Stadtteils grundsätzlich ohne erhebliche Beeinträch-
tigungen des Verkehrsflusses funktioniert. Die gutachterlichen Prognosen der Verkehrsverteilung basieren auf Nutzungs-
annahmen, dem Bergedorfer Verkehrsmodell und Reisezeitberechnungen.

Im Verkehrsmodell Oberbillwerder werden verkehrslenkende Maßnahmen berücksichtigt, um die durch das Vorhaben
verursachten Neuverkehre nicht durch verkehrlich sensible Bereiche zu führen. Verkehrslenkend oder verkehrsberuhi-
gend bedeutet Maßnahmen zu treffen, die den Verkehr verlangsamen oder verlagern. Dies kann zum Beispiel durch
straßenbautechnische Maßnahmen, wie Schwellen, Aufpflasterungen, Versätze und Einengungen oder durch straßen-
verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie mit der Einrichtung von Einbahnstraßen oder Anliegerstraßen umgesetzt werden.
Durch die Berücksichtigung im Modell wird dargestellt, wie sich der Verkehr bei Umsetzung entsprechender Maßnahmen
im übrigen Straßennetz verteilen würde. Derzeit werden in dem Modell die folgenden Beschränkungen für die Verkehrs-
mengenprognose vorgesehen, für die die Umsetzung entsprechender verkehrslenkender Maßnahmen geprüft und mit
den zuständigen Stellen abgestimmt werden:

- Mittlerer Landweg: Möglichst kein Neuverkehr aus der westlichen Anbindung Oberbillwerders in den nördlichen Mit-
leren Landweg (Richtung Billwerder Billdeich), zur Vermeidung von Mehrbelastungen des Billwerder Billdeichs
von/nach Billbrook bzw. zur B5-Anschlussstelle Hamburg-Billstedt-Mitte
- Boberger Furt: Möglichst kein Neuverkehr aus der nordöstlichen Anbindung Oberbillwerders nach Norden in den
Billwerder Billdeich. Diese Netzeinschränkung dient der Vermeidung von Durchgangsverkehren durch die Boberger
Furt, die insbesondere durch ihre sehr schmale Fahrbahn geprägt ist sowie im weiteren Verlauf durch den Schul-
redder und der Straße Am Langberg.
- Neuallermöhe: Möglichst kein Neuverkehr aus der südöstlichen Anbindung Oberbillwerders in den Sophie-Schoop-
Weg West zur Vermeidung von Durchgangsverkehren durch Neuallermöhe-West. Andernfalls kommt es zu Durch-
gangsverkehren entlang des Felix-Jud-Rings / Margit-Zinke-Straße durch Verkehre zwischen der A25 und den öst-
lichen Quartieren Oberbillwerders. Zum Teil nutzen diese den Nettelburger Landweg zur AS Hamburg-Nettelburg,
zu geringeren Anteilen werden sie jedoch auch über die genannte Wegeführung durch Neuallermöhe-West zur AS
Hamburg-Neuallermöhe-West fließen, wenn die oben genannten verkehrslenkende Maßnahmen nicht vorgesehen
werden würden.

Zudem ist der Bereich des Ladenbeker Furtweges / Krusestraße im Blick der Verkehrsplaner. Auch hier wird untersucht,
wie Neuverkehre durch die Krusestraße unterbunden werden können.

Im Zuge der weiteren Straßenplanung werden die konkreten verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen bestimmt und mit
den Verkehrsbehörden und der Polizeidienststelle abgesprochen.

Darauf hingewiesen sei, dass die Bezirksversammlung am 20.12.2018 beschlossen hat, „dass verhindert werden muss,
dass eine Verbindung über den Felix-Jud-Ring die kürzeste und schnellste Erreichbarkeit der A 25 darstellt. Dies muss
z.B. durch Verkehrsregeln und bauliche Maßnahmen ermöglicht werden.“ Die Verwaltung ist an diesen Beschluss ge-
halten. Sollten in besonderen Situationen Sperrungen von Straßenabschnitten notwendig werden, wie dies auch an an-
deren Stellen in der Stadt, zum Beispiel bei Baumaßnahmen erfolgt, sind Lösungen im Einzelfall zu finden. Diese sollen
die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs möglichst optimal weiterhin gewährleisten. Für die Koordination, Kommuni-
kation und Kooperation von Baustellen im bezirklichen Straßennetz werden in Hamburg die bezirklichen Baustellenko-
ordinatoren eingesetzt.

Zudem werden Ausbaumaßnahmen des vorhandenen Straßennetzes, neue Ampelanlagen und Umschaltungen von Am-
pelanlagen entlang der drei als Haupteinschließung vorgesehenen Anbindungen von Oberbillwerder überprüft und bei
Bedarf umgesetzt. Dies betrifft die Knotenpunkte Bergedorfer Straße / Lohbrügger Landstraße, Ladenbeker Furtweg /
Billwerder Billdeich, Sander Damm / Bergedorfer Straße, Rahel-Varnhagen-Weg / Nettelburger Landweg, Rahel-Varn-
hagen-Weg / Henriette-Herz-Ring und den Anschluss des Rahel-Varnhagen-Wegs unter der Bahn an Oberbillwerder.

Bei der Westanbindung betrifft dies die Anbindung der neuen Straße aus Oberbillwerder an den Mittleren Landweg, Hans-Duncker-Straße / Rungedamm, Hans-Duncker-Straße / Wilhelm-Iwan-Ring, A25 / Hans-Duncker-Straße und A25 / Allermöher Deich / Moorfleeter Deich.

Wohngebiete im Süden von Oberbillwerder:

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden gutachterlich Fahrtzeiten aus Oberbillwerder in Richtung Süden zur Autobahn 25 ohne verkehrsbeeinflussende Maßnahmen berechnet. Im Ergebnis würde für die meisten Bereiche in Oberbillwerder die westliche Anbindung über den Mittleren Landweg – Rungedamm – Hans-Duncker-Straße – Autobahn-Anschlussstelle „Hamburg-Allermöhe“ der schnellste Weg zur Autobahn sein. Für Gebiete im Osten von Oberbillwerder nimmt die Attraktivität der südöstlichen Anbindungen zur Autobahn über den Nettelnburger Landweg zu. Ohne verkehrslenkende bzw. verkehrsberuhigende Maßnahmen wären hier die Wohngebiete von Neuallermöhe eine attraktive Alternative zur Autobahn.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass der planerisch gewünschte Verkehrsfluss der Ziel- und Quellverkehre von Oberbillwerder über die beschriebenen drei Hauptanbindungen von Oberbillwerder im Rahmen der baulichen Straßenplanung durch Gestaltung von Straßenquerschnitten und Abbiegespuren sowie durch Einrichtung neuer Ampelanlagen und Umschaltungen von Ampelanlagen begünstigt werden wird. Diese straßen- und verkehrsplanerischen Maßnahmen wirken zusammen mit den beschriebenen restriktiven verkehrslenkenden Maßnahmen. Insgesamt trägt dieses Paket wesentlich zur gewünschten und geplanten Verkehrsbeeinflussung über die drei Hauptanbindungen und damit zur Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in Oberbillwerder und Umgebung positiv bei.

1.2. Erschließungsvarianten

Frage der Öffentlichkeit

Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass die "mögliche" Alternativtrasse am Kindergarten gebaut wird? (1.2.1)

Antwort der Verwaltung

Die Realisierung und Erschließung von Oberbillwerder funktioniert unabhängig davon, welche der Varianten im Bereich Rungedamm zur Umsetzung kommen. Sowohl die Trasse Rungedamm – Hans-Duncker-Straße – Autobahn-Anschlussstelle „Hamburg-Allermöhe“ als auch die „Alternativtrasse“ werden in der Erschließungskonzeption geprüft.

Sollte eine neue Trasse im Bereich des Kindergartens, die bereits heute planungsrechtlich zulässig wäre, umgesetzt werden, soll zuvor für den Kindergarten ein geeigneter Ersatzstandort in der Nähe gefunden worden sein. Beide Varianten sind für die Erschließung von Oberbillwerder geeignet. Die Prüfung der beiden Varianten kann daher unabhängig vom Bebauungsplanverfahren vorgenommen werden. Das Prüfergebnis wird den Gremien der Bezirkspolitik zur Erörterung und Entscheidung vorgelegt werden.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Wie wahrscheinlich ist der Durchstich unterm Bahndamm? Gibt es einen Plan B, wenn die DB den Durchstichen unter der Bahn nicht zustimmt? (1.2.3, 1.2.5)

Antwort der Verwaltung

Da diese Unterführung für die Erschließung von Oberbillwerder notwendig ist, muss die Umsetzung vor Feststellung der Bebauungspläne grundsätzlich sichergestellt sein.

Frage der Öffentlichkeit

Ist bekannt, dass die alternative Trassenführung Mittlerer Landweg durch Beschluss der Bezirksversammlung abgelehnt worden ist? (1.2.4)

Antwort der Verwaltung

Diese Frage wird unabhängig vom Bebauungsplanverfahren betrachtet (siehe oben). In Stadtentwicklungsprojekten ist es grundsätzlich angebracht, vorhandene Alternativen zu prüfen und untereinander abzuwägen. Ziel ist es, die Alternative zu identifizieren, die den größten Nutzen haben und geringsten Ausgleich erforderlich machen.

Frage der Öffentlichkeit

Wird die Alternativstrecke hinter den Hallen kommen, die heute die Menschen am Mittleren Landweg vor Lärm aus dem Gewerbegebiet schützen? (1.2.2)

Antwort der Verwaltung

Die „Alternativstrecke“ ist im Bebauungsplan Allermöhe 12 vom 24.10.1978 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 381) als Straßenverkehrsfläche planungsrechtlich gesichert. Dieses Planungsrecht ist bisher nicht genutzt worden. Es wird eine Alternativenprüfung zwischen der Verkehrsführung auf der Hans-Duncker-Straße und auf der planungsrechtlich gesicherten Alternativstrecke durchgeführt und einer politischen Entscheidung zugeführt werden.

Frage der Öffentlichkeit

Was ist mit der neuen Straße (nördlich von Bahndamm) durch Bergedorf-West zum Oberen Landweg? (1.2.5)

Antwort der Verwaltung

Eine solche Straße ist nicht mehr vorgesehen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Im Bereich des Grundstücks Billwerder Billdeich 568 solle ein alternativer Verlauf der Trasse geprüft werden. Es wird um Kontaktaufnahme mit dem Grundeigentümer gebeten, da hier Flächen überplant werden. (1.2.6)

Antwort der Verwaltung

Für die nordöstliche Anbindung an den Billwerder Billdeich erfolgt eine Variantenprüfung. Die Verwaltung nimmt bei Bedarf Kontakt mit dem Grundeigentümer auf.

1.3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Fragen bzw. Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Wie soll die S-Bahn das Mehraufkommen bewältigen? Die S-Bahn-Anbindung sei bereits jetzt überlastet (1.3.4, 1.3.6, 1.3.10, 1.3.9, 1.3.12., 1.3.21)

Sofern die Taktung der S-Bahn erhöht werden soll, wann kommt diese und wie soll der Hauptbahnhof die notwendigen Kapazitäten hierfür bereitstellen, wenn dieser bereits jetzt ausgelastet bzw. überlastet ist? (1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.3.5, 1.3.11, 1.3.16, 1.3.20)

Kann der Hauptbahnhof längere Züge aufnehmen? (1.3.5, 1.3.9)

Wie kann gewährleistet werden, dass bei einem Ausfall der S-Bahn der Ersatzverkehr mit Bussen zum einen die anliegenden Bewohner der Strecke nicht überstrapaziert sowie den Verkehr auf den Straßen und umliegenden Straßen nicht lahmlegt. (1.3.17, 1.3.19)

Zwischen HBF und Bergedorf dürfte der Einsatz von Langzügen technisch kein Problem darstellen. Zwischen Bergedorf und Aumühle können keine Langzüge verkehren, da die Bahnsteige in Reinbek und in Wohltorf zu kurz sind. Aumühle kann nur eingleisig mit Langzügen bedient werden. Im Resultat müsste also in Bergedorf aus dem Langzug ein Vollzug werden und das überschüssige Wagen „Paar“ ausgeleitet werden. Rein rechnerisch dürfte der 5 Minutentakt durch die Weiterfahrt nach Aumühle und das Ausgleisen der übrigen Waggons nicht funktionieren, da der Mindestabstand zwischen Zugfahrten innerhalb eines definierten Gleisabschnitts berücksichtigt werden muss. Wo sollen die ausgeleiteten Waggons parken? Ist dazu die „Parkfläche“ für S-Bahnen ausreichend dimensioniert in Bergedorf? (1.3.14)

Auf der Strecke der S21 gibt es mehrere Bahnhöfe mit nur einem Ausgang und einige mit nur einem breiten und einem schmalen Ausgang – hier sei Allermöhe – genannt. Ist es aus Sicht des Rettungsschutz garantiert, dass alle Bahnsteige auf der Strecke innerhalb der notwendigen „Zeit X“ geräumt werden können auch bei dem dauerhaften Einsatz von Langzügen trotz teilweise eingeschränkter (Not-) Ausgängen? (1.3.15)

Wurde schon einmal das Gespräch mit den Deutschen Bahn gesucht? (1.3.20)

Ist in der Planung eine ggf. nachträgliche Herstellung für eine später notwendig werdende Anbindung an die U-Bahn enthalten? Ist z. B. eine Verlängerung der U2 über Lohbrügge geplant? (1.3.7, 1.3.8)

Mutig wäre eine neue schienengebundene Anbindung des Stadtteils nach Nordwesten zur Entlastung der S-Bahn. Es muss auch keine U-Bahn sein. In vielen Städten gibt es Straßenbahnen, die sich sehr gut in die bestehende Infrastruktur einfügen. (1.3.13)

Bevor an die Umsetzung von OBW gedacht wird, müsse ein Verkehrskonzept für Gesamt-Bergedorf umgesetzt werden. Das Argument, dass die Infrastruktur mit dem Bau wachsen oder gar erst nach Fertigstellung angepasst werde, sei unhaltbar. (1.3.21)

Es wird darauf hingewiesen, dass die Untertunnelung, die NUR für Fußgänger und Radfahrer angedacht sei, nicht nur einen Eingriff in den Schienenverkehr der S-Bahngleise, sondern auch der Fernbahngleise enthalte. (1.3.20)

Wann kommt eine höhere Taktung?

Antwort der Verwaltung

In den Äußerungen der Öffentlichkeit kommt die Sorge zum Ausdruck, dass der S-Bahnverkehr nicht rechtzeitig bzw. nicht ausreichend an die Anforderungen des neuen Stadtteils angepasst wird. Tatsächlich aber hat die Freie und Hansestadt Hamburg die Entwicklung auf dem Gebiet des ÖPNV im Blick. Es ist grundsätzlich das Ziel, die verkehrliche Infrastruktur mit dem Stadtwachstum im Einklang zu halten. Dies geschieht, indem die Maßnahmenbedarfe im Straßen- und Wegenetz ständig neu bewertet werden. Dies passiert auch unabhängig von diesem Bebauungsplanverfahren.

Abwägungserheblich im Rahmen der Bebauungsplanverfahren für Oberbillwerder ist es, gutachterlich nachzuweisen, wie die Erschließung von Oberbillwerder grundsätzlich funktionieren kann und die Voraussetzungen hierfür zu definieren. Weiterhin muss geklärt sein, dass geeignete Instrumente bestehen, die neuen Anforderungen an den Bahnverkehr umzusetzen.

Hinsichtlich des ÖPNV werden die Betreiber als so genannte Träger öffentlicher Belange im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens beteiligt, um die Belange des ÖPNV in die Planung einzuspeisen.

Betriebliche Abläufe oder Konzeptionen in der Organisation des ÖPNV obliegen den Betreibern als Träger öffentlicher Belange. Diese betriebsinternen Abläufe können über ein Bebauungsplanverfahren nicht geregelt werden, da ein Bebauungsplan lediglich bodenrechtliche Voraussetzungen für bestimmte Nutzungen schaffen darf. Insofern ist der ÖPNV im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens insbesondere dann von Bedeutung, wenn flächenrelevante Belange geäußert werden. Zu eventuellen Flächenbedarfen werden derzeit schon Vorgespräche mit den Trägern öffentlicher Belange geführt und diese Bedarfe werden im Rahmen der anstehenden Beteiligungsverfahren im Bebauungsplan soweit erforderlich weiter konkretisiert und bei Bedarf planungsrechtlich gesichert. Dies soweit sie sich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden und im direkten Zusammenhang mit der Planung von Oberbillwerder stehen.

Unabhängig von den oben beschriebenen Erfordernissen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat das Bezirksamt Kontakt mit den Betreibern der S-Bahn aufgenommen, um einen Einblick in die Betriebsabläufe zu bekommen. Nach Aussage der Betreiber hänge die Steigerung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn demnach wesentlich von der Vermeidung von Störpotenzialen im Gleis, der Anzahl und Länge der eingesetzten Fahrzeuge und der Strommenge ab. Bezüglich der Störungen werde jetzt die Einzäunung der Bahnstrecke zwischen Tiefstack und Neuallermöhe in Angriff genommen, um Personenquerungen auszuschließen. Zudem seien zur Steigerung der Leistungsfähigkeit neue Fahrzeuge in der Beschaffung.

Langzugfahrten auf der S2 seien bereits jetzt schon möglich und finden auch statt. Alle Bahnsteige sind lang genug. Für einen stabilen und vor allem taktmäßig verdichteten Betrieb mit Langzügen seien Anpassungen an der Infrastruktur (z.B. Stromversorgung) erforderlich, die aber rechtzeitig zur vollständigen Umsetzung der Siedlungsentwicklung abgeschlossen sein werden. Die Zugleittechnik solle noch 2021 digitalisiert werden, so dass ein leichteres Steuern möglich sei.

Bezüglich der Frage nach einer höheren Taktung ist es bereits so, dass jährlich die Häufigkeit der Fahrten ausgeweitet wird. Die S2 fährt häufiger. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 sind 10 Fahrten zusätzlich dazu gekommen, die zeitweise einen 5-Minuten-Takt zwischen der S2 und der S21 erzeugt haben. Zum Fahrplanwechsel 2019 kamen nochmals sieben Fahrten pro Tag dazu. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 sollen weitere neun Fahrten pro Tag erfolgen. Damit besteht an acht Stunden am Tag ein 5-Minuten-Takt in den Zeiten mit der höchsten Nachfrage zwischen Bergedorf und Hauptbahnhof. Auch die Regionalbahn soll in den nächsten Jahren einen besseren Takt erhalten.

Es sind zwei Unterführungen unter der S-Bahn und der Fernbahn geplant. Im Westen ist eine Unterführung als grüne Wegeverbindung der beiden öffentlichen Parkanlagen nördlich der Bahn in Oberbillwerder und südlich der Bahn am Walther-Rudolphi-Weg geplant. Im Osten ist eine Unterführung für den motorisierten Verkehr geplant.

1.4. Autoarmer Stadtteil/Ruhender Verkehr

Fragen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Zusätzliche Straßen fördern den MIV. Es soll daher gerade nicht darum gehen, den MIV aus Oberbillwerder optimal abzuleiten, damit man mit dem Auto so schnell wie möglich in die Stadt kommt anstatt den ÖPNV zu nutzen. Dies würde den MIV aus Oberbillwerder fördern und der Verkehrswende entgegenarbeiten. (1.4.10)

Das Konzept des autoarmen Stadtteils sowie die Reduzierung des MIV auf 25% wird kritisch beurteilt, da die Umsetzung an der Realität scheitern würde. Auch entspräche das Vorgehen, „Zwänge“ zu schaffen, nicht dem Bürgerwillen. (1.4.3, 1.4.12, 1.4.14, 1.4.21, 1.4.22)

Welche Maßnahmen führen dazu, den MIV unattraktiv zu machen? Wie soll das kontrolliert werden? Warum machen Sie es nicht wie an der Saarlandstraße (Projekt "Wohnen ohne Auto am Osterbekkanal"), in der sich alle Eigentümer:innen/Bewohner:innen vertraglich verpflichtet haben, dass sie keinen Stellplatzbedarf erzeugen durch die dauerhafte Nutzung eines Kfz? (1.4.1, 1.4.5, 1.4.6, 1.4.19)

Wie wird vorgesorgt, wenn sich im Laufe der Zeit herausstellt, dass sich die Anzahl der Pkw auf das durchschnittliche Niveau von Hamburg oder Bergedorf einpendelt? Können die Mobility-Hubs notfalls aufgestockt oder zusätzliche gebaut werden oder müssen die Anwohner der umliegenden Stadtteile befürchten, dass bei dem ohnehin schon knappen Parkraum dort alles zugeparkt wird? (1.4.15)

Mit welchem Stellplatzschlüssel für Parkplätze wird gerechnet? In welcher Anzahl sind Parkplätze für Besucher, Handwerker, Kunden dortiger Geschäfte und Betriebe, dortige Arbeitnehmer und die Studenten der HAW berücksichtigt? Wieviel Bürger dürfen ihren eigenen PKW vor der Wohnung parken? (1.4.2, 1.4.3, 1.4.16)

Wo sollen die Besucher von OBW parken? (1.4.21)

Es sind viele autofreie Wohnwege geplant. Es ist dennoch wichtig, Fahrzeuge zum Be- und Entladen vor das Haus zu fahren bzw. auch an die Vorgaben des barrierefreien Bauens anzupassen. Inklusion muss mitgedacht werden. Wie sollen die Wege vom Parkhaus zu den Wohnungen stattfinden? (1.4.8, 1.4.17, 1.4.20, 1.4.23, 1.4.25)

Wer trägt die Kosten für die Mobility Hubs? Sind diese kostenfrei oder sind die Kosten durch den KFZ-Halter/ Nutzer zu übernehmen? (1.4.4, 1.4.9)

Die Anzahl der Mobility Hubs als Quartierszentren ist sehr groß. Wäre es nicht sinnvoller eine kleinere Anzahl an Mobility Hubs als Zentren auszubilden? Bei einer großen Anzahl könnte ansonsten die Gefahr bestehen, dass die Frequenz für diese ergänzenden Nutzungen nicht gegeben ist. Für die Entwicklung der Mobility Hubs seien Betreibermodelle mitzudenken. (1.4.18, 1.4.24)

Um den autoarmen Stadtteil attraktiv zu machen, sollten viele Fahrrad-Abstellflächen in ausreichender Qualität und Menge (1 Fahrrad-Abstellplatz pro Wohnraum einer Wohneinheit) und mit ausreichend Schutz gegen Witterungseinflüsse, Beschädigung und Diebstahl zur Verfügung stehen. Fahrradabstellmöglichkeiten sollten weniger in den Erdgeschosses als vielmehr sicher, gut erreichbar und gestalterisch ansprechend im Außenraum und in den Mobility Hubs geschaffen werden (1.4.13, 1.4.26, 1.4.27, 1.4.28)

Wie wäre es mal mit einem autofreien Stadtteil, mit Tiefgaragen am Rand, Fahrradwegen statt Autostraßen, Spiel- und Sportplätze statt Parkplätze? (1.4.11)

Antworten der Verwaltung

Stadtplanung ist ein Spiegelbild vorhandener und zukünftiger gesellschaftlicher Rahmenbedingungen und Prozesse. Dies gilt auch für die unabhängig von Oberbillwerder vorhandenen gesellschaftlichen Veränderungsprozesse im Mobilitätsverhalten. Dort, wo im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklung und Ordnung erforderlich - und politisch gewollt -, können solche Veränderungsprozesse im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens teilweise unterstützt werden, zum Beispiel durch notwendige Flächensicherungen.

Ein bedeutender Teil der Pkw in Deutschland nimmt heute Stellfläche im öffentlichen Raum in Anspruch. Gleichzeitig steht ein Pkw die meiste Zeit des Tages auf seiner Stellfläche. In Oberbillwerder wird die Erwartbarkeit kostenlosen Parkraumes für Individual-Pkw bewusst in Frage gestellt.

Oberbillwerder wird kein autofreier Stadtteil. Ziel in Oberbillwerder ist es, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs aus den Wohnnutzungen am Gesamtverkehr in Oberbillwerder auf 20% zu senken. Hierfür wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet, mit dem zum einen alternative Mobilitätsangebote deutlich ausgebaut werden sollen und zum anderen gewisse Einschränkungen für die Nutzung von individuellen Pkw vorgesehen sind. Ziel ist es, vor allem im Moment des Umzugs der neuen Bewohner nach Oberbillwerder Einfluss zu nehmen. In Oberbillwerder als Modellstadtteil sollen neue Wege beschritten werden, die auch als Vorbild für andere städtebauliche Entwicklungen dienen können.

Zur Förderung des Umstiegs auf andere Verkehrsmittel besteht die Erkenntnis, dass neben der Schaffung ausreichender alternativer Mobilitätsangebote auch die Rahmenbedingungen für Pkw unattraktiver gemacht werden müssen. Abstellmöglichkeiten werden zum einen in ihrer Anzahl auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes grundsätzlich reduziert (so wie dies in vielen urbanen Stadtvierteln in Deutschland heute schon der Fall ist). Zum anderen werden private Stellplätze und öffentliche Parkplätze in Oberbillwerder planungsrechtlich nur an ganz bestimmten Stellen ermöglicht, vor allem in den planungsrechtlich im Bebauungsplanentwurf gesicherten Mobilitätszentren, in denen auch weitere Dienstleistungen angeboten werden sollen (z.B. Pakete abholen, Einkaufen). In den Bereichen mit Wohnnutzungen in Oberbillwerder werden nur für bestimmte Ausnahmen (z.B. Stichwort „Barrierefreiheit“) private Stellplätze vorgesehen. Insgesamt ist das Ziel, dass die Straßenräume nicht durch Pkw sondern durch Menschen geprägt werden.

Auf der anderen Seite wird es in Oberbillwerder ein großes Angebot und eine überdurchschnittlich hohe Attraktivität geben, alternative Mobilitätsangebote zu nutzen, z.B. durch einen dichten Takt des ÖPNV, Bike-Sharing (auch Lastenräder und E-Bikes), Car-Sharing. Die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten und –infrastruktur gehört zu den Aufgaben der Daseinsvorsorge. Dabei müssen die Alternativangebote im Idealfall mindestens so gut sein wie die bisherige Pkw-Nutzung.

Die Wege zu alltäglich aufgesuchten Orten sind aufgrund des vorgesehenen Wegesystems kurz. Die Attraktivität des Freiraums und die Fahrrad- und Fußwege in Oberbillwerder und die Anbindungen an die Veloroute und an den ÖPNV sowie an die äußere Fahrraderschließung in den Bezirk hinein sollen einen für Hamburg überdurchschnittlich hohen Standard bekommen. Die Umsetzbarkeit dieses attraktiven Fortbewegungskonzepts wird im Zuge der Bebauungsplanverfahren über ausreichende Flächensicherungen ermöglicht und auf den öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Flächen umgesetzt. Dies gilt insbesondere auch für Fahrradstellplätze, deren Flächenbedarfe in der Planung berücksichtigt und planerisch ermöglicht werden müssen. Bei den Flächenbedarfen werden nicht nur Anlehnbügel sondern auch Radboxen berücksichtigt, um witterungsgeschützte und sichere Fahrradabstellplätze anzubieten.

Das Konzept zur Förderung eines neuen Mobilitätsverhaltens ist politisch mit dem Masterplan beschlossen worden. Der Bebauungsplan schafft hierfür die planungsrechtlichen bodenrechtlichen Voraussetzungen.

Diese Voraussetzungen können im Rahmen der politischen Willensbildung auch durch weitere Angebote und Regelungen ergänzt werden. Dies gilt nicht nur in Oberbillwerder sondern auch über Oberbillwerder hinaus in Hamburg und im Bezirk Bergedorf (z.B. zum Thema Parkraummanagement). Unabhängig von der politischen Willensbildung kann als weiteres Beispiel für ergänzende Instrumente die Digitalisierung gelten. Digitalisierungstechnik wird bereits heute bei der Organisation von Mobilität intensiv eingesetzt (vgl. StadtRad, Fahrplan-Apps mit Auslastungsanzeigen der ÖPNV-Betreibergesellschaften, etc.).

Mit dem attraktiven Angebot an alternativen Mobilitätsformen in Oberbillwerder soll bei zukünftigen Bewohner*innen bereits vor deren Umzug nach Oberbillwerder geworben werden. Das eigene (gewünschte) Mobilitätsverhalten wird ein wichtiger Faktor bei der Wohnortwahl in Oberbillwerder sein.

Das Betreiberkonzept zu den Mobilitätszentren wird derzeit unter Berücksichtigung von Frequenz und Wirtschaftlichkeit entwickelt. Wichtig ist, dass ein langfristig gesicherter Betrieb essenziell für die Umsetzung des beabsichtigten Konzeptes ist.

Die notwendige Anzahl von privaten Stellplätzen und öffentlichen Parkplätzen in Oberbillwerder wird derzeit noch untersucht. Für das Wohnen wird ein Durchschnitt von 0,6 Stellplätzen je Wohneinheit angesetzt. Für die Konkretisierung der Anzahl der Stellplätze für weitere Nutzungen werden derzeit Gutachten erarbeitet.

Der sogenannte „Wirtschaftsverkehr“ wird in der Konzeption hinreichend zu berücksichtigen sein. Dies gilt ebenso und gleichwertig für die Vorgaben des barrierefreien Bauens. So werden für bestimmte privilegierte Nutzungen zu definierende Ausnahmeregelungen für private Stellplätze notwendig und im Mobilitätskonzept begründet darzustellen sein.

Der geäußerte Wunsch nach Spiel- und Sportplätzen und Fahrradwegen in Oberbillwerder wird erfüllt.

Letztlich wird die geringe Zahl und die räumlich konzentrierte Anordnung von PKW-Stellplätzen dazu führen, dass die Bevölkerung weit überwiegend andere Verkehrsmittel wählt, wenn sie nach Oberbillwerder zieht, in Oberbillwerder wohnt, arbeitet oder wenn die Bevölkerung aus anderen Gründen den Stadtteil aufsucht.

1.5. B-5 Anbindung

Frage der Öffentlichkeit

Inwiefern wird der Anschluss an die B 5 gebaut? Vor der Brücke (von Lohbrügge kommend) oder erst nach der Brücke? (1.5.12)

Antwort der Verwaltung

Die Entscheidung über die Lage der Rampe wird im Rahmen einer Voruntersuchung anhand verschiedener Kriterien unter Einbeziehung politischer Entscheidungsträger getroffen. Diese Kriterien sind u. a. Eingriffe in Natur und Landschaft, schalltechnische Auswirkungen, verkehrliche und Verkehrssicherheitsaspekte und die Wirtschaftlichkeit.

Frage der Öffentlichkeit

Warum muss der ganze Verkehr über die B5 geleitet werden? Im Ladenbeker Furtweg ist zum Berufsverkehr sowieso schon jeden Tag Stau und die Anwohner bereits jetzt belastet. (1.5.13, 1.5.15)

Antwort der Verwaltung

Der Neuverkehr aus dem Stadtteil wird, wie im Bebauungsplan-Entwurf vorgesehen, räumlich auf insgesamt drei Anbindungen verteilt. Im Nordosten wird mit der Schaffung einer neuen Anbindung des Ladenbeker Furtwegs an die B5 eine gute Anbindung an die Hamburger und Bergedorfer Innenstädte geschaffen. Die alternative Abwicklungsmöglichkeit der Neuverkehre über den Knotenpunkt Ladenbeker Furtweg / Lohbrügger Landstraße wurde gutachtlich untersucht und kann im Rahmen der zur Verfügung stehenden Flächen nicht gewährleistet werden. Die Verträglichkeit der Verkehrsmenge auf dem Ladenbeker Furtweg wird gutachterlich untersucht und ist spätestens im Rahmen der öffentlichen Auslegung einsehbar.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Im Bereich der geplanten Zufahrt vom [Ladenbeker Furtweg auf die B5 werden neben vielen Anwohnern auch viele dort lebende Tiere gestört/vertrieben. Welche Alternativen gibt es? (1.5.1)

Antwort der Verwaltung

Die Beeinträchtigungen und Eingriffe in Natur, Landschaft und andere Schutzgüter wie z.B. Lärm sind Gegenstand umfangreicher Untersuchungen, in denen auch Kompensationsmaßnahmen festgelegt werden. Ein Verzicht auf den zuzusätzlichen Anschluss hätte die Zunahme des Verkehrs in Lohbrügge zur Folge.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Von den Zubringer-Varianten nordwestlich der Brücke sei Abstand zu nehmen. Das Rückhaltebecken und das Biotop sei ein besonders schützenswertes Stück Natur, das keiner Auffahrrampe weichen sollte. (1.5.5, 1.5.7, 1.5.8, 1.5.15)

*Die Variante südlich der Brücke sei verträglicher und baulich einfacher zu realisieren. Der Eingriff erscheine vertretbar und der Höhenunterschied einfacher zu überwinden. Auch würden die Bewohner*innen (insbesondere die direkt angrenzenden Reihenhäuser Ladenbeker Furtweg 16-22) weniger beeinträchtigt. (1.5.6, 1.5.8, 1.5.9, 1.5.12)*

Antwort der Verwaltung

Die Bewertung dieser Sachverhalte ist Gegenstand der Variantenuntersuchung.

Frage der Öffentlichkeit

Ist die Höhenüberbrückung zum Anschluss B5 wichtiger als der Schutz der Anwohner? (1.5.11)

Antwort der Verwaltung

Die Belange der Anwohner werden im Rahmen des Planverfahrens berücksichtigt.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Durch die Linksabbieger auf die B5 bzw. auf die Rampe entstünden erhebliche Gefahren für Stau und Verkehrsunfälle. Wäre es nicht möglich mit zwei Rampen zu planen? (1.5.10, 1.9.7, 1.10.1)

Antwort der Verwaltung

Nach derzeitigem Planungsstand ist die Realisierung eines Kreisverkehrs vorgesehen, so dass keine Linksabbieger entstehen würden. Zwei Rampen wären mit erheblich größeren Eingriffen in sämtliche Schutzgüter verbunden und stünden darüber hinaus in keinem Verhältnis zu den darüber abzuwickelnden Verkehrsmengen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Die Variante 1 führt dazu, dass der bestehende Radweg an der B5 Richtung HH-Innenstadt nicht weiter bestehen kann. In der Beschreibung der Variante wird nur vage von zwei Lösungsmöglichkeiten gesprochen, die in einer "aufwändigen Brückenkonstruktion" oder in einer "weiträumigen Umfahrung" bestünden. Eine solche Variante erfüllt damit nicht die KO-Kriterien einer fahrradgerechten/-freundlichen Stadt (1.5.2)

Antwort der Verwaltung

Dieser Punkt wird in die Bewertung der Varianten einfließen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Bei den Varianten 2 und 3 wird der Radverkehr auf beide Radwege an der B5 jeweils durch Ampeln behindert. Durch geeignete Maßnahmen sollte wenigstens diese Störung des Radverkehrsflusses so gering wie möglich gehalten werden (z. B. Vorrangschaltung für den Radverkehr durch Kontaktschwellen auf dem Radweg weit vor der Ampel) (1.5.3)

Antwort der Verwaltung

Diese Lösungen können Gegenstand einer vertiefenden Planung werden, wenn diese sich als Vorzugsvariante ergeben.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Insbesondere die Varianten 1 und 2 berücksichtigen in keiner Weise die Mobilität der Fußgänger auf dem Walter-Hammer-Weg vom Wasserturmspielplatz zur Boberger Furt und andersherum. Diese Verbindung hat für die Lohbrügger Bevölkerung eine große Bedeutung und wird stark frequentiert. Auch die Anbindung des ÖPNV mit der Haltestelle direkt an der Stadtteilschule wird zu wenig berücksichtigt. (1.5.4)

Antwort der Verwaltung

Wenn bestehende Wegeverbindungen überbaut werden, sind diese in geeigneter Weise zu ersetzen, das gilt ebenso für ÖPNV-Haltestellen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Warum wird so viel Auffahrt für den Ladenbeker Furtweg Richtung Bergedorf benötigt? Es macht ja fast den Eindruck, fast eine Autobahnauffahrt zu erstellen. Aus meiner Sicht macht eine Schleife für die Auffahrten so viel Fläche kaputt. Ich könnte mir vorstellen, dass eine parallele Auf- und Abfahrt schlanker zu gestalten ist. Eine kleine Version der B5 zu Billstedt. (1.5.16, 1.9.11)

Antwort der Verwaltung

Mit Parallelrampen zur B5 würde einerseits auf Flächen des Naturschutzgebietes Boberger Niederung und andererseits auf Flächen der Stadtteilschule am Richard-Linde-Weg zugegriffen werden müssen. Diese Eingriffe können mit den derzeit in Prüfung befindlichen Varianten einer einseitigen Rampe vermieden werden.

1.6. Lärm und Luftschadstoffe

Fragen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Es gibt Lärmschutzgutachten, was sagen die zu dem Rampen-Autoverkehr Richtung B5? (1.6.1)

Die B5 erfahre eine Nutzungsänderung und eine immense Lärmsteigerung. Es müsse ein Lärmgutachten erstellt werden, das die aktuelle Situation und die Lärmsituation nach Fertigstellung abbilden. (1.6.2, 1.6.16)

Die Anwohner sowie die Natur müssen vor Lärm geschützt werden. Wie soll dieses grundsätzlich erfolgen und im konkreten Fall für die Untere Bergkoppel, Straße hinter Kleingärten zur A 25, der Anschlussstelle B5, Mittlerer Landweg, Billwerder Billdeich, entlang der Bahnstrecke, Ladenbeker Furtweg, Dünenweg, Friedrich-Frank-Bogen, Fockenweide. (1.6.3, 1.6.4, 1.6.5, 1.6.6., 1.6.7, 1.6.8, 1.6.9, 1.6.11, 6.13, 1.6.14, 1.6.15, 6.17, 1.6.18)

Ist auf der B5 eine begrünte Lärmschutzwand geplant? (1.6.12)

Zurzeit existiert ein Sichtschutz durch Bäume zur B5. Anschließend haben wir einen direkten Blick auf B5 und Auffahrt und Abfahrt. (1.6.10)

Antworten der Verwaltung

Für den direkten Anschluss an die B5 wird im Rahmen der Straßenplanung sowie im Rahmen des Umweltberichts zur Bebauungsplanung eine umfangreiche gutachterliche Untersuchung der relevanten Umweltschutzgüter durchgeführt.

Zu den untersuchten Umweltschutzgütern gehören unter anderem Tiere und Pflanzen, Landschaft und Stadtbild sowie Mensch (vgl. zu den Details auch Vortrag „Inhalte der Bauleitplanung“ zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Oberbillwerder 2021). Beim Schutzgut Mensch ist ein wesentlicher zu untersuchender Aspekt das Thema Lärm.

Es wird eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung abgegeben und es werden schutzgutbezogen die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens dargestellt.

Zum Thema Lärm im Bereich der neuen Anbindung an die B5 werden die Veränderungen der Situation im Vergleich zu heute und die Einhaltung der in Hamburg geltenden Richtwerte zu bewerten sein. Es werden zusätzlich mögliche Ansprüche der benachbarten Grundeigentümer auf Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) geprüft. Die Untersuchung erfolgt zunächst überschlägig zur Vorbereitung der Variantenentscheidung. Nach der Entscheidung für eine Variante werden beide Lärmuntersuchungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weiter vertieft und qualifiziert.

Ob eine Lärmschutzwand notwendig wird, ist Gegenstand der lärmtechnischen Untersuchungen. Die Ergebnisse der Untersuchungen können spätestens im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Bebauungspläne öffentlich eingesehen werden.

Dieses Vorgehen gilt dem Grunde nach auch für die genannten Straßen „Planstraße nördlich Kleingärten zur A 25“, Mittlerer Landweg, Billwerder Billdeich, entlang der Bahnstrecke, Ladenbeker Furtweg, Friedrich-Frank-Bogen, Fockenweide sowie für weitere Straßenzüge im Zusammenhang mit den drei geplanten Anbindungen von Oberbillwerder, die lärmtechnisch auf eine wesentliche Änderung hin untersucht werden müssen.

1.7. Verkehrserschließung Gewerbe

Fragen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Für Dienstleistungsbetriebe des produzierenden- und des Bau-Gewerbes ist für die Bedingung des Einzugsbereiches die schnelle Anbindung wichtig. Wie ist sie gegeben? (1.7.1)

Immer mehr Beschäftigte in der Dienstleistung müssen Betriebs-KFZ am Wohnort abstellen. Wie erfolgt die Unterbringung von gewerblichen Fahrzeugen in den Mobility Hubs? (1.7.2)

Können Handwerksbetriebe für Reparaturarbeiten bis zum Kunden fahren oder müssen sie ihr Werkzeug, Ersatzteile erst beim Mobility Hub umladen? (1.7.3)

Antworten der Verwaltung

Die verkehrliche Anbindung ist geplant in Richtung Westen über die Verkehrsbeziehung Mittlerer Landweg – Runge-
damm – Hans-Duncker-Straße (mit Prüfung einer Alternativtrasse, siehe oben) – Autobahn-Anschlussstelle „Hamburg-
Allermöhe“. Eine weitere Anbindung ist in Richtung Nordosten über Billwerder Billdeich – Ladenbeker Furtweg – B5
geplant. Als dritte Anbindung ist eine Unterführung unter der Bahnstrecke im Südosten geplant, um über Rahel-Varnha-
genweg – Nettelburger Landstraße zur Autobahn-Anschlussstelle „Hamburg-Nettelburg“ fahren zu können.

Es ist nicht vorgesehen, dass betriebliche Kfz dauerhaft am Wohnort auf privaten Stellplätzen abgestellt werden. Für betriebliche Kfz wird das Abstellen in den Mobilitätszentren geplant. Handwerksbetriebe sollen jedoch auf den geplanten befahrbaren Straßen und Wegen zur Erfüllung von Kundenaufträgen auch mit dem Kfz direkt bis zum Kunden fahren können.

1.8. Fahrradverkehr / Fußgänger

Frage der Öffentlichkeit

Wie werden die Planungen des Radschnellwegs, der entlang der Bahn verlaufen soll, berücksichtigt und kreuzungsfrei werden? Bleibt die Veloroute entlang des nördlichen Bahngrabens während der langjährigen Baumaßnahmen durchgehend (dauernd) erhalten? Wenn nein, ist Ersatz dafür Teil der Planung (1.8.1, 1.8.13)

Antwort der Verwaltung

Der Radschnellweg im Bereich des Projektgebietes von Oberbillwerder sowie im Bereich der westlichen Anbindung zum Mittleren Landweg wird unmittelbar in den Planungen der Straßenverkehrsanlagen berücksichtigt. Das Ziel ist eine durchgängige Breite von 4,0 m sowie eine bevorrechtigte Führung in Kreuzungsbereichen. Die derzeit auf dem Weg entlang des nördlichen Bahngrabens verlaufende Veloroute 9 soll während der Baumaßnahmen durchgängig erhalten bleiben. Sollte es dennoch zu Einschränkungen kommen, werden Maßnahmen für eine mögliche alternative Streckenführung umgesetzt.

Frage der Öffentlichkeit

Wann wird die Lösung für den Radverkehr am Knoten B5 / Ladenbeker Furtweg vorgestellt? Werden die Rad- und Fußwege im Bereich der B5-Anbindung mit der gleichen Qualität geplant wie die Autowege? (1.8.2, 1.8.5)

Antwort der Verwaltung

Die Entscheidung über die Anbindung wird im Rahmen einer Voruntersuchung anhand verschiedener Kriterien und unter Einbeziehung politischer Entscheidungsträger noch zu treffen sein. Neben Kriterien wie u. a. Eingriffe in Natur und Landschaft, schalltechnische Auswirkungen, verkehrliche und Verkehrssicherheitsaspekte und die Wirtschaftlichkeit, spielt auch die Qualität der Rad- und Fußwege eine gewichtete Rolle.

Frage der Öffentlichkeit

Welche Maßnahmen sind am Rahel-Varnhagen-Weg für die Verbesserung des Radverkehrs geplant? (1.8.6)

Antwort der Verwaltung

Die Interessen des Radverkehrs werden in allen umzusetzenden Straßenverkehrsmaßnahmen auch unabhängig von der Planung von Oberbillwerder berücksichtigt. Hierfür werden neben der Führung des Radverkehrs, Breiten und Qualitäten geprüft und abgewogen. Ob eine konkrete Planung für den Rahel-Varnhagen-Weg in Folge von Oberbillwerder erforderlich ist, wird geprüft werden.

Frage der Öffentlichkeit

Werden sichere, breite Fahrradwege mit ausreichend Abstand zu Straße und Parkplatz geplant? (1.8.9)

Antwort der Verwaltung

Für die Planung und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen ist die ReStra (Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) in Verbindung mit den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verbindlich anzuwenden. Die darin getroffenen Regelungen berücksichtigen funktionale Aspekte für ausreichend breite und sichere Radverkehrsanlagen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Zwischen Mittlerer Landweg und dem westlichen Rand führt die Zufahrtstraße auf die nördliche Seite - südlich die Veloroute. Hierdurch komme es zu beidseitigen Störungen und durch motorisierten Verkehr zu lebensbedrohenden Begegnungen. Wie schätzen Sie die Situation in diesem Bereich ein (im Vergleich zur heutigen)? Werden Straße und Fußweg verbreitert und der Radverkehr vom Autoverkehr getrennt? (1.8.10, 1.8.14)

Antwort der Verwaltung

Im Westen wird Oberbillwerder über eine neue Planstraße erschlossen. Der Straßenquerschnitt beinhaltet auch den Radschnellweg. Der südlich verlaufende Bestandsweg, auf dem die jetzige Veloroute 9 verläuft, bleibt erhalten. Der Einmündungsbereich der Planstraße am Mittleren Landweg ist Gegenstand einer Variantenuntersuchung, die die Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen berücksichtigt. Radschnellweg und Bestandsweg werden über den Mittleren Landweg weiter Richtung Westen geführt. Eine sichere und komfortable Kreuzung mit dem motorisierten Verkehr am Mittleren Landweg wird in den Planungen beachtet. Im weiteren Verlauf des Mittleren Landweges Richtung Autobahn wird die Qualität der Rad- und Fußwege verbessert.

Frage der Öffentlichkeit

Die neu zu bauende Straße gefährdet den am Rungedamm gelegenen Kindergarten "WABE Wirbelkinder". Außerdem liegen direkt am Mittleren Landweg die Kita "Sportini Bille Kinder", der Sportplatz ETSV und eine Grundschule, die auch von Schülern aus Billwerder, Allermöhe und vom Moorfleeter Deich besucht wird. Zudem wird der Mittlere Landweg durch Radfahrer stark genutzt. Wie wird die Sicherheit gewährleistet? (1.8.4, 1.8.7, 1.8.8, 1.8.12, 1.8.15)

Stellungnahme der Verwaltung

Sollte eine neue Trasse im Bereich des Kindergartens auf Grundlage des bestehenden Planrechts umgesetzt werden, wird für den Kindergarten ein geeigneter Ersatzstandort in der Nähe gesucht werden. Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen steht bei allen Planungen im Vordergrund. So werden, falls erforderlich, in Absprache mit den Verkehrsbehörden für die Einrichtungen am Mittleren Landweg Querungsmöglichkeiten eingeplant. Die Radverkehrsführung wird in allen Varianten ebenfalls mit betrachtet.

Frage der Öffentlichkeit

Der motorisierte Verkehr auf dem Billwerder Bildeich nimmt zu. Es gibt auf dem Billwerder Bildeich nur einen Gehweg. Dieser ist an vielen Stellen sehr schmal. Wie will man hier für die Sicherheit der Fußgänger vorsorgen? (1.8.11)

Der Billwerder Bildeich hat nur auf einer Straßenseite einen schmalen, meist unbefestigten Gehweg, der z.T. nicht einmal einen Meter Gehwegbreite bietet. (1.8.16)

Stellungnahme der Verwaltung

Der Billwerder Bildeich wird bei der Prognose der Neuverkehre durch Oberbillwerder berücksichtigt. Aufgrund seines Querschnitts und seiner Lage sollen möglichst keine Neuverkehre aus der westlichen Anbindung und aus der nordöstlichen Anbindung nach Norden in den Billwerder Bildeich gelangen. Im Zuge der weiteren Straßenplanung werden die

konkreten verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen bestimmt und mit den Verkehrsbehörden und der Polizeidienststelle abgesprochen (vergleiche hierzu auch Ziffer 1.1 Schleichverkehre/Abkürzungen).

Derzeit wird nur ein Ausbau des Straßenquerschnitts des Billwerder Billdeichs zwischen der Planstraße von Oberbillwerder im Nordosten des Projektgebietes und dem Knotenpunkt Billwerder Billdeich / Ladenbeker Furtweg geplant. In diesem Abschnitt soll der einseitige Gehweg entsprechend der geltenden Regelwerke erweitert werden.

Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwegequalität sind im weiteren Verlauf des Billwerder Billdeichs derzeit nicht geplant.

Frage der Öffentlichkeit

Wie wird die Sicherheit am Überweg Edith-Stein-Platz bei der erwarteten Verkehrsbelastung hergestellt, welcher Einfluss auf den Verkehrsfluss wird hier erwartet? (1.8.3)

Antwort der Verwaltung

Mit dem Durchstich durch den Bahndamm und der damit verbundenen südlichen Anbindung von Oberbillwerder auf den Rahel-Varnhagen-Weg wird die Verkehrsmenge am Edith-Stein-Platz zunehmen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird dazu eine Verkehrsmengenprognose erarbeitet. Eine sichere Querung des Rahel-Varnhagen-Weges an dieser Stelle wird weiterhin durch die Fußgänger-Lichtsignalanlage gegeben sein.

1.9. Verkehrsplanung (Ströme, Leistungsfähigkeit Knoten, Prognosen)

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Es soll ein schlüssiges Verkehrskonzept für Gesamt-Bergedorf entwickelt werden, um eine Verschlechterung der Situation für die Anwohner zu vermeiden. Die Verkehrssituation sei bereits jetzt sehr angespannt. (1.9.20, 1.9.27, 1.9.41)

Stellungnahme der Verwaltung

Die Verkehrsmengenprognose für Oberbillwerder basiert auf dem für Bergedorf entwickelten Verkehrsmodell. In dem Verkehrsmodell werden alle in Bergedorf derzeit konkret geplanten städtebaulichen Projekte berücksichtigt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist gutachterlich nachzuweisen, dass die Erschließung des Stadtteils grundsätzlich ohne erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses funktioniert.

Stellungnahme und Fragen der Öffentlichkeit

Die Annahme, dass lediglich 25% des Verkehrs per Kfz stattfinden sollen, sei sehr optimistisch. Gibt es Alternativen, die die Anwohner weniger belasten? Welche Konsequenzen sind geplant, wenn die gering prognostizierten Verkehre (z.B. über den Billwerder Billdeich) doch größer ausfallen? (1.9.2, 1.9.3, 1.9.9, 1.9.10, 1.9.24, 1.9.27, 1.9.39, 1.9.45)

Antwort der Verwaltung

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird perspektivisch ein Anteil von 20% angestrebt. Dieser Anteil ist sehr ambitioniert und kann nach den Prognosen für die zu erwartenden Verkehre zunächst bei ca. 35% liegen. Dieser Wert liegt auch den Planungen im Straßenverkehrsnetz zu Grunde.

Bei der Entwicklung des Plangebietes von Oberbillwerder liegt ein bedeutendes Ziel in der Reduzierung des Autoverkehrs. Das derzeit in Erarbeitung befindliche Mobilitätskonzept für Oberbillwerder setzt auf ein attraktives Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), vielfältige Angebote für den nicht motorisierten Verkehr, auf Stationen zum Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf ein anderes sowie auf zukunftsfähige Rad- und Fußwegeverbindungen. Diese Maßnahmen sind in Vorbereitung oder werden zu gegebener Zeit entwickelt.

Gleichzeitig wird mit den drei Anschlusspunkten im Westen, im Nordosten und im Südosten sichergestellt, dass der Verkehr verträglich für das bestehende Straßennetz abgewickelt werden kann (vergleiche hierzu auch Ziffer 1.4 Autoarmer Stadtteil / Ruhender Verkehr).

Letztlich wird die geringe Zahl und die räumlich konzentrierte Anordnung von PKW-Stellplätzen dazu führen, dass die Bevölkerung weit überwiegend andere Verkehrsmittel wählt, wenn sie nach Oberbillwerder zieht, in Oberbillwerder wohnt oder arbeitet oder wenn die Bevölkerung aus anderen Gründen den Stadtteil aufsucht.

Fragen der Öffentlichkeit

Wie soll erreicht werden, dass Erwerbstätige im Stadtteil wohnen, um Berufsverkehrsströme zu reduzieren? (1.9.4)

Wie kommen die 5.000 Menschen, die in OBW arbeiten sollen, zur Arbeit? (1.9.28)

Antwort der Verwaltung

Die im Bebauungsplan festgesetzten Arten der Nutzungen, insbesondere Urbane Gebiete, aber auch das Nebeneinander von Gemeinbedarfsflächen, Gewerbegebieten und Wohngebieten, ermöglichen eine hohe Mischung von Wohn- und Arbeitsplätzen. Dieses Angebot an Arbeitsplätzen kann bei der Wahl des Arbeitgebers für die Bewohner eine Rolle spielen. Durch diese Angebote werden planerisch gute Voraussetzungen geschaffen, die Pendlerströme reduzieren können. Oberbillwerder ist nicht autofrei. Die Menschen, die in Oberbillwerder leben, können über die drei Anschlusspunkte im Nordosten, im Südosten und im Westen, mit ihrem Kfz umliegende Quartiere erreichen. Gleichwohl ist ein bedeutendes Ziel von Oberbillwerder die Reduzierung des Autoverkehrs, insbesondere durch eine geringe Zahl und eine konzentrierte Anordnung von Stellplätzen. Dieses geht einher mit der Schaffung von idealen Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr sowie einem attraktivem Angebot des ÖPNV.

Bei allen Wegen bzw. Anlagen für den Rad- und Fußverkehr wird auf eine zukunftsfähige Dimensionierung sowie eine sichere und attraktive Führung geachtet. Die unterschiedlichen Anforderungen von Alltags- und Freizeitverkehr finden dabei besondere Berücksichtigung. Eine große Bedeutung für die äußere Erschließung des Radverkehrs hat die Veloroute 9. Diese durchquert das Plangebiet von Ost nach West parallel zur S-Bahnlinie. In diesem Bereich wird die Veloroute künftig zu einem Radschnellweg aufgewertet werden. Auf diese Weise sollen Potenziale für die Radnutzung insbesondere bei Pendlern auf mittleren und längeren Strecken erschlossen werden.

Für eine attraktive und leistungsfähige ÖPNV - Erschließung an die Hamburger Innenstadt und nach Bergedorf wird das S-Bahn-Angebot ausgeweitet, sodass die Linie S21 und S2 mit längeren Zügen und im 5-Minuten-Takt über einen längeren Zeitraum pro Tag fahren, wodurch eine Entlastung herbeigeführt wird.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Als das Verkehrskonzept im Rahmen des Masterplans entwickelt wurde, war der Umzugsplan der HAW noch nicht bekannt. Eine neue, darauf angepasste Verkehrsplanung sei notwendig. (1.9.36)

Antwort der Verwaltung

Die aktuelle Verkehrsplanung berücksichtigt den Standort der HAW im Projektgebiet von Oberbillwerder.

Fragen der Öffentlichkeit

Wie wird der "spärliche" Verkehr in Richtung Bergedorf argumentiert? Ist dies in Sachen Versorgung und Urbanität ein unattraktives Ziel? (1.9.5)

Antwort der Verwaltung

Es wird aus Oberbillwerder Neuverkehre auch in Richtung Bergedorf-Zentrum geben. Beim Kfz fällt dieser Anteil, im Vergleich zu dem Ziel Hamburger Innenstadt, in den Prognosen geringer aus, da davon auszugehen ist, dass durch die Stärkung der Nahmobilität diese Ziele überwiegend nicht mit dem Kfz zurückgelegt werden.

Frage der Öffentlichkeit

Wie hoch ist die Verkehrs-Belastung des Rahel-Varnhagen-Wegs aktuell (um die zusätzlichen 7.000 Fahrten beurteilen zu können)? (1.9.13)

Antwort der Verwaltung

In der aktuell vorliegenden Verkehrsmengenprognose wird bei Fertigstellung von Oberbillwerder eine ungefähre Verdoppelung der Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt des Rahel-Varnhagen-Weges zwischen Kfz-Tunnel und Oberer Landweg prognostiziert. In Richtung Felix-Jud-Ring / Margit-Zinke-Straße soll es durch verkehrslenkende Maßnahmen keine spürbaren Neuverkehre geben (vergleiche Ziffer 1.1 Schleichverkehre/ Abkürzungen).

Frage der Öffentlichkeit

Was verhindert, dass die Maßnahmen zur Einschränkung des Verkehrs BAB - OBW die Bewohner Felix-Jud-Ring isoliert werden, sie nicht mehr Richtung Lidl fahren können? (1.9.12)

Antwort der Verwaltung

In bestimmten Straßenabschnitten sollen verkehrslenkende und/oder verkehrsberuhigende Maßnahmen berücksichtigt werden, die den Verkehr verlangsamen oder verlagern. Dies kann zum Beispiel durch straßenbautechnische Maßnahmen, wie Schwellen, Aufpflasterungen, Versätze und Einengungen oder durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, wie mit der Einrichtung von Einbahnstraßen oder Anliegerstraßen umgesetzt werden.

Im Zuge der weiteren Straßenplanung werden die konkreten verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen bestimmt und mit den Verkehrsbehörden und der Polizeidienststelle abgesprochen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Bei der zu erwartenden erhöhten Verkehrslast durch Oberbillwerder sollte auch die Kreuzung Ladenbeker Furtweg/Moosberg/Krusestraße in die Planungen einbezogen werden. Ein Linksabbiegen aus den Straßen Moosberg und Krusestraße würde erheblich erschwert. Vielleicht kann man die Ampel entsprechend verändern oder auch einen Kreisverkehr planen. (1.9.14)

Stellungnahme der Verwaltung

Im Zuge der weiteren Straßenplanung werden alle Abschnitte und Knotenpunkte im Verkehrsnetz der äußeren Erschließung, mit den anzunehmenden Prognoseverkehrszahlen auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft und wenn notwendig angepasst.

Stellungnahmen und Fragen der Öffentlichkeit

Die Autobahn A25 (Umgehungsautobahn) sei dafür gebaut worden, den Verkehr aus der Stadt Bergedorf/Lohbrügge zu reduzieren. Es trete nun das Gegenteil ein. (1.9.18)

Eine Anbindung an Oberbillwerder, solle nicht über die B5, sondern eher über die A25 erfolgen, um Lohbrügge/Ladenbek verkehrstechnisch zu entlasten. Es müssen Umgehungsmaßnahmen statt direkter Zufahrt durch Wohngebiete geschaffen werden. (1.9.17)

Warum ist die Anbindung an die A25 so nachgefragt? (1.9.6)

Der Verkehr in die Innenstadt sei nicht durchdacht, die B5 im Berufsverkehr jetzt schon für viele keine Alternative. Die gleichen Probleme auf der Autobahn. Wie sollen diese Menschen des MIV also in die Innenstadt kommen und wie soll verhindert werden, dass der Billwerder Bildeich nicht benutzt wird (Passierbarkeit für Busse muss erhalten bleiben)? (1.9.23)

Stellungnahme der Verwaltung

Die verkehrliche Belastung der umliegenden Quartiere durch vermehrte Kfz-Fahrten soll so gering wie möglich ausfallen. Oberbillwerder wird daher über drei Verbindungen an das übergeordnete Straßennetz angebunden werden, jeweils nach Westen, nach Nordosten und nach Südosten führend. Es wird derzeit angenommen, dass jeweils ca. 38% der Neuverkehre über die westliche und nordöstliche Anbindung fahren werden.

Die westliche Anbindung über den Mittleren Landweg wird dabei für die meisten Bereiche in Oberbillwerder die schnellste Verbindung zur Autobahn sein. Die B5-Anbindung bringt neben einer besseren Abwicklung der Neuverkehre aus Oberbillwerder auch positive verkehrliche Effekte für Bergedorf-West und Lohbrügge. So wird die Belastung in den umliegenden Quartieren minimiert und der Verkehr auf weniger belastete Achsen verlagert.

Zudem wird für den Berufsverkehr neben der Nutzung von Kfz die Nutzungsmöglichkeiten von ÖPNV und der Veloroute wesentlich verbessert.

Frage der Öffentlichkeit

Warum keine Busse mit eigenen Fahrspuren auf der A25 bzw. B5 in Richtung Harburg bzw. Wandsbek (2ter Ring aufbauen)? (1.9.29)

Antwort der Verwaltung

Oberbillwerder ist mit der vorgesehenen, kompakten Planung um den S-Bahn-Haltepunkt Allermöhe verkehrlich sehr gut an das ÖPNV-Netz Hamburgs angebunden.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Für viele Verkehrswege werde eine gleichberechtigte Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer (shared space) geplant. Das Konzept funktioniere jedoch nicht. (1.9.30)

Antwort der Verwaltung

In Oberbillwerder sind nach aktuellem Planungsstand keine Flächen nach dem Prinzip des „shared space“ geplant.

Frage der Öffentlichkeit

Welchen Abstand (Meter) hat die OBW-Erschließungsstraße ab dem Mittleren Landweg zur Veloroute? (1.9.33)

Antwort der Verwaltung

Die Veloroute 9 wird zukünftig innerhalb des Straßenquerschnitts der neuen westlichen Erschließungsstraße auf einem 4 m breiten Radschnellweg verlaufen. Der Weg der derzeitigen Veloroute 9 wird weiterhin bestehen bleiben. Der Abstand zur westlichen Erschließungsstraße variiert in diesem Bereich. Hierbei wird besonders der Erhalt des vorliegenden Gehölzbestandes berücksichtigt.

Frage der Öffentlichkeit

Der Nettelburger Landweg ist durchgängig beidseitig bebaut. Wie stellt man sich eine "Aufweitung" vor? (1.9.1)

Antwort der Verwaltung

Nur im nördlichen Bereich des Nettelburger Landwegs, im Bereich der ARAL-Tankstelle, wird derzeit überprüft, ob geringfügige zusätzliche Flächen für die Verlängerung der Abbiegestreifen erforderlich werden.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Der Ladenbeker Furtweg sei als eine der Haupt-Anbindungen für Oberbillwerder nicht geeignet. Er ist einspurig, hat 30er-Zonen und verläuft vor Schule, Kirche, Wohnheim, Wohnbebauung. Tägliche Staus seien vorprogrammiert. (1.9.31)

Antwort der Verwaltung

Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Direktanbindung an die B5 im Bereich der bestehenden Überführung des Ladenbeker Furtwegs gegenüber dem bestehenden Straßenverlauf über die Lohbrügger Landstraße in mehrfacher Hinsicht Vorteile hat. Neben einer besseren Abwicklung der Neuverkehre aus Oberbillwerder bringt der neue Anschluss auch positive Entwicklungsimpulse für Bergedorf-West und Lohbrügge. So wird die Belastung auf die umliegenden Quartiere minimiert und der Verkehr auf weniger belastete Achsen verlagert. Dies ist auch der Grund, warum im Koalitionsvertrag der Hamburgischen Bürgerschaft ein Vollanschluss mit jeweils einer Abfahrt in jede Richtung an die B5 vorgesehen wurde.

Frage der Öffentlichkeit

Am Oberen Landweg soll unter der Bahnbrücke die Fahrbahn zurückgebaut werden. Widerspricht das der Aufweitung kurz danach, um den Verkehr abfließen zu lassen? (1.9.8)

Antwort der Verwaltung

Die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Ladenbeker Furtwegs wird in den laufenden Verkehrsgutachten berücksichtigt. Nur im nördlichen Bereich des Nettelburger Landwegs, im Bereich der ARAL-Tankstelle, wird derzeit überprüft, ob zusätzliche Flächen für die Verlängerung der Abbiegestreifen erforderlich werden. Diese mögliche Maßnahme steht nicht im Widerspruch zu der geplanten Maßnahme unter der Bahnbrücke am Oberen Landweg.

Fragen der Öffentlichkeit

Der Bereich an der Haltestelle Mittlerer Landweg böte keine großen Flächen für jeglichen Verkehr. Zur Hauptverkehrszeit sei dieser Bereich stark belastet. Wie will man hier Vorsorge treffen, dass dieser Bereich nicht "überläuft" (während der Bauphase und danach)? (1.9.34)

Das Herausfahren aus dem P+R-Parkplatz an der Haltestelle Mittlerer Landweg sei bei stärkerem Verkehrsaufkommen schwierig. Insbesondere für Fahrzeuge, die in Richtung Billwerder Billdeich fahren möchten. Der Parkplatz ist im Planungsgebiet mit einbezogen. Soll sich hier etwas verändern? (1.9.35)

Antwort der Verwaltung

Für den südlich der Einmündung angrenzenden Abschnitt des Mittleren Landweges bis zum Rungedamm werden Maßnahmen untersucht, um alle Funktionsanforderungen der Verkehrsteilnehmer abbilden zu können. Die Leistungsfähigkeit wird hier auch unter Berücksichtigung der zahlreichen Buslinien, vorhandenen Parkplätze und querenden Fußgängern beleuchtet und bei Bedarf auch während der Bauphase mit entsprechenden Maßnahmen hergestellt.

Stellungnahme und Frage der Öffentlichkeit

Ich finde den Abschnitt der geschwungenen Deichstraße mit den Bäumen sehr schön (Billwerder Billdeich / Auf der Bojewiese). Wird dieser Abschnitt für den motorisierten Verkehr "verbreitert und begradigt"? (1.9.32)

Antwort der Verwaltung

Inwieweit der genannte Straßenabschnitt umgebaut werden muss, wird im Bebauungsplanverfahren geprüft. Der Billwerder Billdeich ist mit einem Querschnitt von ca. 10 m in dem Abschnitt zwischen neuem Knotenpunkt und der Straße „Auf der Bojewiese“ nicht ausreichend bemessen, um alle Funktionsanforderungen der Verkehrsträger (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr) abbilden zu können. Ziel ist es, eine vertretbare Lösung zu entwickeln, die möglichst vielen Belangen gerecht wird. Näheres wird abzuwägen sein.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Rund um Oberbillwerder und deren Straßen-Anschlüsse werde kein Stein auf dem anderen bleiben. Dazu müsse man sich nur die Details zum Mittleren Landweg anschauen. Hier sehen 2 von 3 Alternativen die Vernichtung von Wohnhäusern vor.(1.9.22)

Antwort der Verwaltung

Für den herzustellenden Knotenpunkt Mittlerer Landweg / westliche Erschließungsstraßen werden verschiedene Alternativen geprüft. Die Umsetzung der Erschließungsstraße betrifft voraussichtlich zwei Wohngebäude mit insgesamt 8 Wohnungen. Für die Bewohner werden rechtzeitig gleichwertige Ersatzwohnungen zur Verfügung gestellt. Der Entfall der Bestandswohnungen wird entsprechend der Vorgaben des Wohnraumschutzgesetzes ausgeglichen.

1.10. Regelungen im Straßenverkehr

Stellungnahmen und Fragen der Öffentlichkeit

Durch den Mittleren Landweg Süd (30er Zone) fahren schon heute viele Fahrzeuge und LKW und missachten das Durchfahrtsverbot an der Autobahn. Sind eine Schranke oder versenkbare Poller geplant? (1.10.2, 1.10.3, 1.10.4)

Es werden zukünftig zusätzliche Autos über den Ladenbeker Furtweg oder Billwerder Billdeich in Richtung B5 fahren: Damit werde ein Linksabbiegen aus der Straße ‚Auf der Bojewiese‘ kaum noch möglich sein. Werden deshalb an beiden Enden der Bojewiese Ampeln installiert? (1.10.5)

Antwort der Verwaltung

Im Zuge der weiteren Straßenplanung werden alle Abschnitte und Knotenpunkte im Verkehrsnetz der äußeren Erschließung von Oberbillwerder mit den anzunehmenden Prognoseverkehrszahlen auf ihre Leistungsfähigkeit überprüft und wenn notwendig angepasst. Alle notwendigen Maßnahmen werden dabei eng mit den Verkehrsbehörden und mit dem Polizeikommissariat abgestimmt.

2. Naturschutz und Landschaftsplanung

2.1. Klimaschutz

Fragen und Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Inwieweit werden die EU Leitlinien zur Begrenzung der Bodenversiegelung eingehalten? Bei welchen Punkten gibt es Abweichungen und wieso? (2.1.13)

Von der Deutschen Umwelthilfe und dem BUND würde die Reduzierung von Flächenverbrauch durch mehr Stockwerke betrieben. Wie wird dem Rechnung getragen? (2.1.1)

Gibt es einen Gesamtplan Treibhausgasemissionen für Hamburg, der sich am Pariser Klimaschutzziel orientiert? Wenn ja, wird dabei berücksichtigt, dass wir a) bis 2025 CO₂-neutral werden müssen und dass b) Bauleistungen sehr viel CO₂ emittieren? (2.1.6)

Gibt es ein Gutachten, dass die Effekte von OBW auf die Emission von Treibhausgasen (CO₂-Bilanz) untersucht? Falls nein, warum nicht? (2.1.2 2.1.3, 2.1.4)

Wie wird sich die Vorbereitung des Bauuntergrunds mit den dafür nötigen Sandmengen und dem Transport per LKW auf die CO₂-Bilanz der Stadt Hamburg auswirken? (2.1.8, 2.1.9, 2.1.12)

Bei der Planung von Oberbillwerder würde damit geworben, dass Ökologie und Nachhaltigkeit im Mittelpunkt stünden. Wir trägt diese Siedlung zum Klimaschutz bei? Wird der Stadtteil jemals eine vertretbare positive Ökobilanz aufweisen können? (2.1.10, 2.1.11, 2.1.5)

Oberbillwerder liege in einer der von Fritz Schumacher geplanten Frischluftachsen und sei von großer Bedeutung für das Stadtklima von Hamburg, gerade auch in Zeiten des Klimawandels mit zunehmendem Extremwetter. Wurde das berücksichtigt? (2.1.7)

Klimatische und ökologisch wertvolle Flächen würden zerstört. Eine Vereinbarkeit mit den Klimaschutzzielen des Pariser Abkommens sei nicht gegeben. Es sei in Zeiten des Umweltschutzes nicht vertretbar, einen hohen Anteil an LKW-Fahrten zu produzieren, um das Gebiet bebaubar zu machen. Der Luftaustausch zwischen Zentrum HH und Bergedorf durch die dazwischen liegenden Grünflächen würde durch eine Bebauung stark beeinträchtigt. (9.10, 9.12, 9.21, 9.26, 9.27, 9.28, 9.29, 9.33, 9.36, 9.37, 9.38, 9.40, 9.42)

Antworten der Verwaltung

Zur Bodenversiegelung und grundsätzlicher Reduzierung von Flächenverbrauch vergleiche „Ziffer 9. Landesplanung“ und „Ziffer 10. Inhalte Bebauungsplan / Verfahren“.

Zur Vorbereitung des Baugrunds und zu den Sandmengen in Verbindung mit der CO₂-Bilanz vergleiche „Ziffer 4. Sandmanagement“.

Es werden Gutachten zum Klimaschutz und zur Energieversorgung von Oberbillwerder erarbeitet. In den Gutachten wird auch die CO₂-Bilanz berücksichtigt.

Oberbillwerder liegt zwischen Geestkante und Bahnstrecke in einem großen Kaltluftentstehungsgebiet, das sich nach Süden, Südwesten und Osten großflächig zusammenhängend ausdehnt. Die Region – auch das besiedelte Bergedorf – wird dadurch mit Kaltluft versorgt, die sich auch an windarmen Tagen ausbreitet. Für die innere verdichtete Stadt Hamburg, die sich in Sommermonaten aufheizen kann, hat dieses Kaltluftentstehungsgebiet nur sehr geringen bis keinen Einfluss. (Quelle: <https://www.hamburg.de/landschaftsprogramm/3957546/stadtklimaanalyse-hamburg-2017/>)

Die Inanspruchnahme von Oberbillwerder reduziert das Kaltluftentstehungsgebiet, hat jedoch nur geringe Auswirkungen auf den Siedlungsraum Bergedorf, d.h. auf Neuallermöhe, Bergedorf West und das Bergedorfer Zentrum. Dies wurde bereits bei der Erarbeitung des Masterplans berücksichtigt. Der Siegerentwurf zeigt das Konzept mit den geringsten Auswirkungen auf die Kaltluftbewegung für das Plangebiet und auch die angrenzenden Stadtteile. Diese Auswirkungen werden bisher für vertretbar erachtet. Auf die Kaltluftversorgung von Billwerder wirkt sich die Planung nicht aus. Neuallermöhe und Oberbillwerder werden sich die Kaltluftströme zukünftig teilen. Hierdurch entsteht ein abnehmender Kaltluftvolumenstrom für den nördlichen Rand von Neuallermöhe (etwa Höhe Fleetplatz). Die derzeit geplanten Grünflächen in Oberbillwerder nördlich der Bahngleise direkt am Bahndamm haben ebenso wie der hohe Grünanteil in Oberbillwerder positive Auswirkungen auf die vor Ort entstehende Kaltluft. Dies gilt auch für die grundsätzliche Begrenzung der Versiegelung. Weiterhin positiv ist die Ausrichtung von Parks und Freiflächen in Oberbillwerder entlang der zentralen Strömungsachsen. Eine Aufnahme dieser Achsen in das Konzept der städtebaulichen Entwicklung als Straßenzüge oder als zusammenhängende kaltluftaktive Grün- oder Freiflächen ist im derzeitigen Stand der Planung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes bereits zu einem hohen Maß berücksichtigt.

Auch das zukünftige Oberbillwerder wird mit Kaltluft versorgt, die von den Rändern in das Gebiet eindringen kann. Dies wird mit städtebaulichen und landschaftsplanerischen Maßnahmen wie Begrünung auch auf Dächern und an Straßen und Fassaden, Stellung und Höhe der Baukörper, Verlauf und Breite der Straßen und Wege oder auch der Dichte im

Baugebiet und insbesondere an den Siedlungsrändern unterstützt. Entsprechend werden Maßnahmen in den Bebauungsplan, in Funktionspläne, in Wettbewerbe und in weitere Instrumente einfließen.

Zur Inanspruchnahme von ökologisch wertvollen Flächen: Die im Bereich des Planungsgebietes befindlichen, überwiegend ackerbaulich genutzten Flächen bzw. intensiv genutzten Grünlandsaaten/Grasäcker sind insgesamt über weite Teile stark verarmt und haben ihre besondere naturschutzfachliche Wertigkeit als Lebensraum für eine der bedeutendsten Feldlerchen-Populationen in Hamburg sowie für den Wiesenpieper und die Wiesenschafstelze. Diese drei Arten sind mit für Hamburg überdurchschnittlich hohen Siedlungsdichten im Planungsraum vertreten. Der wesentliche Teil der Gräben ist ausgesprochen artenarm und stark von der angrenzenden, in der Regel sehr intensiv betriebenen landwirtschaftlichen Nutzungen überprägt. Die Gräben sind dadurch nährstoffbelastet und blütenarm (Einfluss von Herbiziden).

Die durch den Bau von Oberbillwerder verursachten Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen, dargestellt z.B. in der Präsentation für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung <https://bauleitplanung.hamburg.de/file/8d916a3e-14db-11ea-b001-00505697774f/0f7d6ca4-905f-11eb-a66e-00505697774f>

Die Standortwahl wurde im vorangegangenen Prozess ausführlich begründet und abgewogen.

Die Umweltauswirkungen werden im Umweltbericht zum Bebauungsplan betrachtet und geprüft. Die Auswirkungen der Planung werden im Bebauungsplanverfahren anhand von Gutachten ermittelt.

2.2. Landschaftsschutz/ Ausgleichsmaßnahmen

Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Die historische Kulturlandschaft sei einzigartig. Durch die Maßnahmen werde diese in OBW zerstört und der neue Stadtteil habe massive negative Auswirkungen auf die verbleibende Kulturlandschaft. Viele Bau- und Bodendenkmäler seien ohne die historische Kulturlandschaft vor einer neu gebauten „Trabantenstadt“ nicht mehr verständlich. Es sei eine sorgsame Planung und weitest gehende Schonung der Kulturlandschaft zu berücksichtigen (2.2.14, 2.2.32, 2.2.33)

Antwort der Verwaltung:

Innerhalb des Plangebiets sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bau- und Bodendenkmäler vorhanden. Denkmäler befinden sich entlang der Straße Billwerder Billdeich mit dem historischen Deichverlauf und sind in den Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen. Die Erlebbarkeit insbesondere der Baudenkmäler und historischen Hofanlagen am Billwerder Deich ist weiterhin von der Straßenseite und den Wanderwegen im Bereich der nördlichen angrenzenden Bille und den Boberger Dünen aus möglich. Auf der Rückseite der Denkmalschutzobjekte werden allerdings Teile der Kulturlandschaft und damit auch der landschaftliche Bezug zu den historischen Gebäuden durch die Neubebauung beansprucht.

Der neue Stadtteil führt also insgesamt zu einer erheblichen Veränderung der Kulturlandschaft. Teile der landwirtschaftlichen Kulturlandschaft sind für eine Umwandlung in eine Stadtlandschaft geplant. Um den besonderen Anforderungen an die historische Kulturlandschaft gerecht zu werden, wird zwischen der Bebauung am Billwerder Billdeich und dem zukünftigen Siedlungsrand vom neuen Stadtteil Oberbillwerder ein Abstand eingehalten. Dieser umfasst zwischen dem Stadtteil und dem Billwerder Billdeich im Nordwesten rd. 400 m. Weiter östlich erstreckt sich der Abstand zwischen rd. 750 bis 1.000 m. In diesem verbleibenden Landschaftsraum wird die Kulturlandschaft erhalten. Das städtebauliche Konzept ist dabei so angelegt, möglichst viele Elemente der Kulturlandschaft in die Neuplanung zu integrieren. Dazu zählt beispielsweise eine offene Oberflächenentwässerung mit einem dichten Netz an Gräben und Wasserflächen. Weiterhin sind Bepflanzungen in Anlehnung der gebietstypischen Landschaftselemente geplant. Mit der geplanten Anlage eines Landschaftsweges am Nordrand der Neubebauung wird eine neue Möglichkeit zur Erlebbarkeit der Kulturlandschaft geschaffen. Dabei wird zu den Stadträndern bzw. in Richtung Landschaft bewusst mit kleinteiligeren – eher ländlichen baulichen Strukturen gearbeitet, um einen baulich weicheren Übergang zur Landschaft zu schaffen.

Im Zuge der Umweltprüfung werden verschiedene Schutzgüter auf mögliche Beeinträchtigungen durch den geplanten Stadtteil geprüft. U.a. werden dabei Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und das Schutzgut Kultur- und Sachgüter untersucht. Im Zuge dessen werden erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung und bedarfsweise zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen erarbeitet.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Beim Entwurf der Landschaftsprogramm-Änderung fehle in der Legende die Aufschlüsselung der blauen Umrandung aus Kreisen und Dreiecken, die fast das gesamte Gebiet des B-Planes umschließe. Da diese Symbole ein Gebiet mit „erhöhter Grundwasserempfindlichkeit“ kennzeichneten, liege der Schluss nahe, dass man eine Diskussion bzgl. dieses Punktes vermeiden will. (2.2.20)

Stellungnahme der Verwaltung

Der Entwurf der Landschaftsprogramm-Änderung enthält die Darstellungen des Aktuellen Landschaftsprogramms, der Landschaftsprogrammänderung und des Geänderten Landschaftsprogramms. Die dargestellte Legende bezieht sich hierbei nur auf die Landschaftsprogrammänderung. Da die Darstellung der „Erhöhten Grundwasserempfindlichkeit“ unverändert bleibt, wird sie in der Legende nicht gesondert aufgeführt.

Frage der Öffentlichkeit

Wie hoch ist der Grünanteil in Oberbillwerder im Vergleich zu Bergedorf West, Allermöhe West und Ost? (2.2.7)

Antwort der Verwaltung

Die Freie und Hansestadt Hamburg unterscheidet zwischen öffentlichen und privaten Flächen, so auch in Bezug auf Grünflächen. Die öffentlichen Grünflächen liegen in der Verantwortung der Stadt. Es wird natürlich auch einen privaten Grünanteil in Oberbillwerder geben. Dazu zählen insbesondere Gärten auf Einfamilienhaus- oder Reihenhausgrundstücken sowie Vorgärten und private Höfe beim Geschosswohnungsbau. Im Folgenden wird sich auf die öffentlichen Grünflächen bezogen, da davon auszugehen ist, dass diese im Fokus der Frage stehen. Zu den öffentlichen Grünflächen zählt die Freie und Hansestadt Hamburg im Wesentlichen Parkanlagen, Spielplätze und öffentliches Grün an Kleingärten.

Nach aktueller Planung mit Stand Juni 2021 ergeben sich folgende Flächengrößen, die in der weiteren Planung aber noch angepasst und/oder konkretisiert werden: In Oberbillwerder ist der Grüne Loop geplant, der den größten Anteil an öffentlichen Grünflächen im Plangebiet ausmacht. Dieser umfasst nach derzeitiger Planung rd. 16,12 ha, wovon rd. 2,0 ha Wasserfläche ausmachen und die Grünflächen im Folgenden mit rd. 14,1 ha berücksichtigt werden. Darin enthalten sind auch die Spielplatzflächen mit einer Gesamtfläche von rd. 1,9 ha. Zudem sind weitere öffentliche Grünflächen geplant, unter anderem Grünflächen entlang der Bahngleise mit rd. 1,1 ha, ein Landschaftsweg um das Plangebiet herum mit rd. 2,2 ha und Experimentierzonen mit rd. 1,5 ha. Zudem sind Kleingärten mit rd. 4,7 ha vorgesehen. Der Anteil an öffentlichem Grün beträgt ca. 30%, also rd. 1,4 ha. Zusammen entspricht dies einer Fläche an öffentlichem Grün von rd. 20,3 ha. Bei einer Gesamtgröße des Stadtteils von 118 ha macht dies ca. 17,2% der gesamten Fläche aus. Bei ca. 6.650 zu erwartenden Wohneinheiten mit je ca. 2,2 Personen, mithin rd. 14.400 Personen, ergibt sich ein Grünflächenanteil von rd. 14 m² pro Person.

Neuallermöhe-West und Ost bilden zusammen den Stadtteil Neuallermöhe. Neben den zwei großen Parkanlagen im Westen des Stadtteils und um den Allermöher See herum, zählen weitere kleinflächigere Bereiche zum öffentlichen Grün, sodass die öffentliche Grünfläche eine Gesamtfläche von 67,3 ha umfasst (ohne Wasserflächen). Hinzu kommen Spielplatzflächen in Höhe von 4 ha und öffentliches Grün an Kleingärten mit 3,6 ha. Somit macht der Grünanteil mit rd. 74,9 ha in Neuallermöhe bei einer Stadtteilgröße von rd. 420,4 ha rd. 17,8% aus. Bei rd. 23.500 EW (Stand 2019) macht dies einen Pro-Kopf-Anteil von ca. 31,9 m² aus.

Bergedorf-West ist selbst kein Stadtteil. Es kann als Quartier bezeichnet werden, das man wie folgt abgrenzen kann: Im Süden durch die Bahngleise, im Westen durch die Felder hinter der Kleingartenanlage, im Norden und im Osten durch die Bille und östlich den Oberen Landweg. Das Quartier umfasst Parkanlagen und öffentliches Grün von rd. 5,4 ha. Hinzu kommen drei Spielplätze mit einer Gesamtgröße von rd. 0,7 ha, zuzüglich dem öffentlichen Grün an den Kleingartenanlagen im Norden und Westen des Gebiets mit rd. 2,6 ha. Das macht zusammen 8,7 ha an öffentlichem Grün. In dem rd. 72,8 ha großen Quartier macht das einen Anteil von rd. 12%. Bei rd. 5.600 EW macht das einen Pro-Kopf-Anteil von rd. 15,5 m².

Die Ausstattung des Stadtteils Oberbillwerder mit öffentlichem Grün entspricht mit über 13m² pro Person den Richtwerten aus den übergeordneten Vorgaben des Landschaftsprogramms. Um zudem eine ausreichende Qualität im Stadtteil sicherzustellen, wird die Gestaltung und Vernetzung der Grünflächen durch Wettbewerbe begleitet.

Frage der Öffentlichkeit

Zur zerschneidenden Wirkung für den Korridor durch die Anbindung an den Landweg wurde von der IBA ein "innovativen Querungskonzept" versprochen. Gibt es das? (2.2.1)

Antwort der Verwaltung

Die Gestaltung des „Korridors“ soll zu einem funktionalen Verbund der Lebensräume und Lebensgemeinschaften zwischen den Naturschutzgebieten „Die Reit“ und „Boberger Niederung“ beitragen. Dazu müssen lineare Barrieren überwunden sowie ausreichend viele Trittsteinbiotope und Vernetzungselemente entwickelt werden. Hierzu hat die Umweltbehörde (BUKEA) eine barrierearme Biotopverbundkonzeption (Querungskonzept) erstellen lassen, um Möglichkeiten zur Realisierung eines naturschutzfachlich hochwertigen Biotopverbunds zur Entwicklung einer lebendigen und lebenswerten Landschaft o. g. Details darzustellen (Inhalte siehe 2.2.15).

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Falls eine Unterbrechung des grünen Korridors durch eine breite Verbindungstrasse Oberbillwerder-Mittlerer Landweg (Fahrbahn/Veloroute/Fußweg) erfolgt, müssten Maßnahmen ergriffen werden, um die Bewegung von Vögeln, Säugtieren und Amphibien weiterhin zu ermöglichen. (2.2.15)

Stellungnahme der Verwaltung

Im naturschutzfachlichen Ausgleichskonzept des vom Senat beschlossenen Masterplans wurde festgeschrieben, dass bei der westlichen Straßenanbindung Bauformen und Strukturen für die Biotopvernetzung vorzusehen sind. Dies sind z. B. getrennte Spuren mit ausreichenden Zwischenräumen, keine Borde, Substrat am Rand, keine Versiegelung, Querungspunkte mit Fahrbahnverschwenkung und Unterführung, Heranführen des Biotopverbundes und gegebenenfalls weitere Maßnahmen. Zu den v. g. Inhalten müssen bei der Gestaltung der westlichen Straßenanbindung zum zukünftigen Stadtteil neben naturschutzfachlichen Belangen auch sicherheitstechnische und straßenverkehrsrechtliche Anforderungen Berücksichtigung finden.

Frage der Öffentlichkeit

Ist ein solch großer Eingriff in die vorhandenen Strukturen entlang der Bergedorfer Straße zulässig, insbesondere unter Berücksichtigung der Umweltprüfung? (2.2.5)

Antwort der Verwaltung

Der Bebauungsplan Lohbrügge 95 soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die zukünftige Verkehrsanbindung an die B5-Anbindung schaffen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine Umweltprüfung erstellt, die u.a. die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft ermittelt und darlegt. Es ist zu erwarten, dass erhebliche Umweltauswirkungen auftreten, so dass die Anwendung der städtebaulichen Eingriffsregelung zum Tragen kommt. Um die planungsrechtliche Zulässigkeit für das Vorhaben herzustellen, sind Eingriffe weitmöglich zu vermeiden, weshalb eine eingehende Variantenprüfung der geplanten Verkehrsanbindung erfolgt. Weiterhin sollen zwingend erforderliche Eingriffe abgemildert und nicht verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen ausgeglichen werden. Art und Umfang dieser Maßnahmen werden im weiteren Verfahren identifiziert und abgewogen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Durch die Maßnahmen [Anschluss B-5] würde sehr viel Umwelt (Naturschutz) zerstört. Tiere vertrieben. (2.2.9, 2.2.8, 2.2.10, 2.2.37)

Stellungnahme der Verwaltung

Für die Anschlussplanung zur B5 wird eine Variantenbewertung durchgeführt, um u.a. die im Hinblick auf Natur und Landschaft - unter Berücksichtigung weiterer Bewertungskriterien – verträglichste und umweltschonendste Variante zu ermitteln. Das Naturschutzgebiet Boberger Niederung im Nordwesten der geplanten Anbindung stellt dabei bereits zu diesem frühen Planungsstadium eine erhebliche Restriktion dar. So befinden sich die derzeit zur Diskussion stehenden Varianten ausschließlich im südwestlichen und im nordöstlichen Sektor der Anschlussbereiche an die B5 außerhalb des Naturschutzgebietes. Die ermittelte Vorzugsvariante wird Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die mit einer Planungsumsetzung verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden im Rahmen der Umweltprüfung detailliert und flächenbezogen ermittelt. Teil dieser Eingriffsermittlung sind auch die Belange des Artenschutzes mit der vor kommenden Tierwelt. In die Betrachtung einbezogen werden auch Aspekte, ob es störungsempfindliche Arten gibt, die durch den Straßenbau und die dauerhafte Nutzung vertrieben werden können. Die mit der Planungsumsetzung verbundenen Eingriffe sind weit möglichst zu vermeiden bzw. zu minimieren und verbleibende dann durch entsprechende Maßnahmen auszugleichen, die verbindlich im Bebauungsplan festgelegt werden.

Fragen der Öffentlichkeit

Was bedeuten die Ausgleichsflächen? Wo sind diese Flächen und wie lange sind diese Flächen vor Bebauung geschützt? Dürfen diese Flächen weiterverkauft werden? (2.2.13, 2.2.23)

Antwort der Verwaltung

Mit der Stadtentwicklung in Oberbillwerder sind erhebliche Beeinträchtigungen bzw. Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Die erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes werden durch die Festsetzung und Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen ausgeglichen. Die Flächen befinden sich in Unterbillwerder, im sogenannten Billebogen, im Biotopkorridor und am Billeufer. Sie stehen somit im sogenannten räumlich-funktionalem Zusammenhang zum Eingriffsort. Demzufolge wirken die Ausgleichsmaßnahmen auf den Eingriffsort zurück. Weiterhin werden zusätzlich artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen auf Hahnöfersand umgesetzt. Alle Flächen werden im Bebauungsplan als Ausgleichsflächen festgesetzt und somit rechtlich geschützt. Es dürfen – unabhängig der Eigentumsverhältnisse - keine Maßnahmen durchgeführt werden, die der Entwicklung des Ausgleichs entgegenstehen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Bei den Planunterlagen „Inhalte der Bauleitplanung“ auf Seite 15 im Kapitel „Art der baulichen Nutzung“ werden zwei Gebiete für „Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ vorgestellt. Hier würden aber größtenteils offizielle Ausgleichsflächen von 1992/93 benannt, also gar keine neuen Flächen für Maßnahmen geschaffen. Gleiches gelte auch für die Wasserflächen des Nördlichen und Südlichen Bahngrabens (Seite 17), die ursprünglich bereits 1891 entstanden seien. Im „Ausgleichskonzept für Billwerder“ werde die Maßnahme Beetgrabenherstellung und Wasserstandsanehebung vorgestellt. Die geplante Verwallung und neue, breite Randgräben nördlich und östlich im Unterbillwerder Gebiet seien jedoch nicht landschaftstypisch für die Billwerder Kulturlandschaft und seien daher abzulehnen. (2.2.35)

Stellungnahme der Verwaltung

In der Stellungnahme der Öffentlichkeit wird bei den beiden Flächen die Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB (Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft) gleichgesetzt mit Ausgleichsflächen. Maßnahmenflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB können Ausgleichsflächen sein, müssen es aber nicht. Diese Festsetzungsmöglichkeit wird auch für alle bestehenden naturnahen Flächen genutzt, die als solche erhalten oder entwickelt werden sollen. Südlich der Bahn wird der Bebauungsplan Allermöhe 25 überplant, dessen Festsetzung als Maßnahmenfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB übernommen wird. Der Bebauungsplan Allermöhe 25 hat keine Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt. Nördlich der Bahn erfolgt diese Festsetzung zur Sicherung des Naturhaushaltes. Die Festsetzung soll nicht als Ausgleichsmaßnahme angerechnet werden.

Zum zweiten Teil der Frage: Die Wiederherstellung eines funktionsfähigen Grabensystems entspricht der marschentypischen Kulturlandschaft und berücksichtigt heutige Bewirtschaftungsmöglichkeiten. Die Frage zur Verwallung kann von Seiten der Verwaltung nicht nachvollzogen werden.

Frage der Öffentlichkeit

Wann werden die Ausgleichsmaßnahmen beginnen, also auch vorzeitige in Oberbillwerder, in Unterbillwerder, in Lohbrügge, auf Hahnöfersand und Andernorts (bitte auch hier getrennt nach Ort und Zeit auflisten)? (2.2.19)

Antwort der Verwaltung

Billwerder

- Innerhalb des Plangebietes: nach Baufortschritt
- Unterbillwerder: Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen begonnen in 2021
- Billeufer: Fachplanung bereits begonnen, erste Maßnahmen in 2022
- Biotopkorridor: erste Maßnahmen in 2021
- Billebogen: Fachplanung bereits begonnen, erste Maßnahmen in 2022

Hahnöfersand:

- Erste Maßnahmen in 2021

Stellungnahme und Frage der Öffentlichkeit

Bei der Vorbereitung der Zufahrten für die LKW zur Anlieferung der Sandmengen komme es auch außerhalb des Planungsraumes (insbesondere zwischen Mittlerer Landweg und Oberbillwerder) zu empfindlichen Störungen. Sind zu diesem Zeitpunkt die vorgesehenen Ausgleichsflächen bereits fertiggestellt? (2.2.26)

Antwort der Verwaltung

Die Herrichtung einiger Ausgleichsmaßnahmen wird zum Zeitpunkt der Bauvorbereitungen Oberbillwerders bereits begonnen haben und vereinzelt abgeschlossen sein. Baumaßnahmen werden zwischen den Beteiligten abgestimmt, so dass Beeinträchtigungen der Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden. Gleichzeitig wird die Ausführung der Baumaßnahmen jahreszeitlich so gewählt, dass Störungen und Beeinträchtigungen von wild lebenden Tieren (z.B. Wiesenvögeln) und Pflanzen ebenfalls vermieden werden.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Die Logik der Beseitigung von Gehölzstreifen in den Ausgleichsmaßnahmen erschließe sich nicht. Der Rückgang von Heckenstreifen sei ein Teil des Problems des Insektensterbens. (2.2.17)

Stellungnahme der Verwaltung

Es ist geplant, an wenigen Stellen Gehölzstreifen zu entnehmen, um offenes Gelände mit weitgehend freiem Horizont zu schaffen, da insbesondere Feldlerchen Gehölzstrukturen als störende Elemente wahrnehmen. Gleichwohl werden in näherer Umgebung neben Wanderbrachen und Lerchenfenstern zusätzliche Heckenstrukturen/Säume geschaffen, die wiederum Insekten als Habitat sowie der Feldlerche und anderen Wiesenvögeln als Nahrungshabitat dienen sollen. Ferner werden die Säume und Heckenstrukturen zu einem funktionalen Verbund der Lebensräume und Lebensgemeinschaften der Naturschutzgebiete „Die Reit“, „Allermöher Wiesen“ und „Boberger Niederung“ beitragen.

Frage der Öffentlichkeit

Welche Arten, die auf der roten Liste stehen, sind von den Planungen betroffen? (2.2.3)

Antwort der Verwaltung

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde ein Büro mit der Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände basierend auf umfangreichen Ergebnissen von Vor-Ort-Kartierungen und weiteren Potentialabschätzungen beauftragt. Da die Planung grundsätzlich geeignet ist, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG auszulösen, ist im Verfahrensverlauf eine artenschutzrechtliche Prüfung durchzuführen. Darin werden die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben aus den europäischen FFH- und Vogelschutz-Richtlinien in nationales Recht umgesetzt. Gegenstand der besonderen artenschutzrechtlichen Bestimmungen des BNatSchG sind die besonders und streng geschützten Arten, die in § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG definiert werden. Bestandteil des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplans ist daher ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (AFB). In diesem soll beurteilt werden, ob Verbotstatbestände auf geschützte Tier- und Pflanzenarten durch die Planung ausgelöst werden können, um frühzeitig entsprechende Maßnahmen zu integrieren. Der AFB benennt für diese Arten Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich. Ziel ist es, dass die geschützten Arten nicht gefährdet werden bzw. dass geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festgesetzt und durchgeführt werden.

Nach bisherigem Sachstand sind folgende Arten durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt:

- Moorfrosch (*Rana arvalis*)
- Zauneidechse (*Lacerta agilis*)
- Mückenfledermaus (*Pipistrellus pygmaeus*)
- Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*)
- Flughautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*)
- Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*)
- Großer Abendsegler (*Nyctalus noctula*)
- Bekassine (*Gallinago gallinago*)
- Feldlerche (*Alauda arvensis*)
- Feldschwirl (*Locustella naevia*)
- Fitis (*Phylloscopus trochilus*)
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*)
- Gelbspötter (*Hippolais icterina*)
- Goldammer (*Emberiza citrinella*)
- Grauschnäpper (*Muscicapa striata*)
- Haussperling (*Passer domesticus*)
- Jagdfasan (*Phasianus colchicus*)

- Kiebitz (*Vanellus vanellus*)
- Nachtigall (*Luscinia megarhynchos*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Teichhuhn (*Gallinula chloropus*)
- Wachtelkönig (*Crex crex*)
- Wiesenpieper (*Anthus pratensis*)

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Es entstehe der Eindruck, dass der Wert der Natur auf den Flächen in Oberbillwerder nicht ausreichend erfasst sei und damit die Ausgleichsmaßnahmen nicht ausreichen. Die Vogelkartierungen (z.B. Greifvögel und Eulen, Weißstörche, Kraniche) würden sich nicht mit den Beobachtungen der Dorfgemeinschaft decken. In den Bereichen wo reiner Torf an der Oberfläche vorhanden sei und in den Gräben (Moor-typische Fauna und Flora) seien bisher für Pflanzen oder Insekten keine Kartierungen vorgenommen wurden. Daher sei für die genannten Punkte eine Nachkartierung erforderlich. (2.2.34)

Stellungnahme der Verwaltung

Den Hinweisen aus der Öffentlichkeit wird im weiteren Verfahren nachgegangen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Für die Boberger Niederung gäbe es bisher kein Fledermausgutachten, der Kartierauftrag müsse daher entsprechend der Planung erweitert werden. (2.2.36)

Stellungnahme der Verwaltung

Auswirkungen auf Vorkommen der Fledermäuse in der Boberger Niederung werden nicht gesehen. Das Baugebiet ist aufgrund der Strukturarmut von geringer Bedeutung für Fledermäuse. Insbesondere fehlen wichtige Strukturen (Bäume, Gebäude) für die Anlage von Quartieren.

Fragen der Öffentlichkeit

Wie ist sichergestellt, dass Tiere (z. B. die weißen Rehe - höchstwahrscheinlich leuzistische Rehe, Feldlärchen, Hasen, Kiebitz), die heute auf der Fläche leben, nicht verletzt oder getötet werden? Wie und wohin werden die Tiere umgesiedelt? (2.2.2, 2.2.6, 2.2.11, 2.2.12, 2.2.16, 2.2.21, 2.2.31)

Wie findet die Erfolgskontrolle der Umsiedlung der Tiere statt? Was passiert bei Misserfolg, d.h. Fläche wird nicht, wie erwartet von den Tieren angenommen? (2.2.27, 2.2.31, 2.2.30)

Antwort der Verwaltung

Es werden verschiedene Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen und weiterhin Minimierungsmaßnahmen. Darüber hinaus werden, soweit artenschutzrechtlich erforderlich, sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Diese sind funktionstüchtig bereits vor dem Eingriff herzustellen. Des Weiteren erfolgt zwecks Sicherung der Funktionsfähigkeit der artenschutzrechtlichen Maßnahmen ein Monitoring mit Nachsteuerungsmöglichkeiten. Eine Umsiedlung von Tieren ist nicht erforderlich, da die Ausgleichsmaßnahmen im engen räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriffsort stehen.

Frage der Öffentlichkeit

Gibt es irgendwo in Deutschland eine nachweislich erfolgreiche Umsiedlung von Feldlerchen? (2.2.24)

Antwort der Verwaltung

Es sei darauf hingewiesen, dass man bewegungsfähige Arten nicht „umsiedelt“, sondern im räumlichen Zusammenhang für die betroffenen Arten zusätzliche attraktive Lebensräume anbietet, die für die Arten auffindbar und selbständig erreichbar sind. Die Schaffung von Lebensräumen für die Feldlerche ist ein bundesweites Thema, da die landwirtschaftlich geprägten Vogelgemeinschaften sehr bedroht sind. Zu verweisen ist z.B. auf das Projekt „1000 Äcker für die Feldlerche“, Herstellung von sogenannten Feldlerchenfenstern auf Äckern, Herstellung von Brachen und Blühstreifen entlang von Feldern und Ackerflächen. Dies hat z.B. in Hessen, Schleswig Holstein und Bayern funktioniert.

Frage der Öffentlichkeit

Wie schätzen Sie die Annahme des Biotopkorridors (S. 25) für die Feldlerchen ein? (2.2.25)

Antwort der Verwaltung

Die Flächen im Biotopkorridor werden im Rahmen der Ausführung der Kompensationsmaßnahmen zukünftig durch ein Mosaik aus extensiven Acker- und Grünlandflächen mit gut ausgebildeter Beetgrabenstruktur sowie Blüh- und Brachestreifen mit Lerchenfenster charakterisiert sein, so dass ein vielfältiges Angebot von Brut- und Nahrungshabitaten für die Feldlerche geschaffen wird. Demzufolge wird davon ausgegangen, dass sich mehrere Brutpaare ansiedeln werden und eine regelmäßige Reproduktion stattfinden wird.

Frage der Öffentlichkeit

Zwischen Mittlerer Landweg und den Häusern am Ladenbeker Furtweg gebe es entlang der Veloroute einen ca. 3 KM langen Streifen mit Bäumen und Büschen, der von zahlreichen Vögeln und Insekten genutzt werde. Wie schätzen Sie die Veränderung für diese Nutzer ein, wenn die Bebauung stattfindet / stattgefunden hat und nun auf der nördlichen Seite kein Ruheraum mehr vorhanden ist? (2.2.29)

Antwort der Verwaltung

Die westliche Anbindung des neuen Stadtteils Oberbillwerder verläuft parallel zum Bahndamm und nördlich des nördlichen Bahngrabens in Richtung Mittlerer Landweg, der erhalten werden soll. Der naturnahe Randstreifen mit Bäumen und Gehölzen auf der Südseite des Bahngrabens liegt dabei außerhalb der Planung und wird vollständig erhalten. Auf der Nordseite des Bahngrabens liegen z.T. Feldgehölze, die nach § 14 (2) HmbNatSchG geschützt sind. Die westliche Anbindung überplant einen Teil der hier vorkommenden Bäume und Gehölze, so dass diese in Teilen für die Straßenverkehrsfläche gefällt werden müssen. Dieser Eingriff wird auf das unbedingt, für die Erschließung des neu geplanten Stadtteils, Notwendige begrenzt. Bei der Planung wurde dabei berücksichtigt, dass auch die nördlich der Feldgehölze liegenden Flächen als zusammenhängende Kulturlandschaft schützenswert sind, sodass die Westliche Anbindung nicht nördlich dieser Gehölze geplant wird. Insgesamt wurde also naturschutzfachlich abgewogen und dem Erhalt der offenen Felder mit vorkommenden wiesenbrütenden Vogelarten Vorrang vor dem Schutz des Feldgehölzes im Zuge des Masterplanungsprozesses gegeben. Die bisherige naturschutzfachliche Abwägung wird im Planverfahren planungsrechtlich geprüft.

Ein unmittelbarer Ausgleich soll in der südlich angrenzenden Maßnahmenfläche geschaffen werden. Hierfür soll zwischen dem Radschnellweg und der äußeren Straßenkante ein 5 bis 25 m breiter naturnaher Streifen neu angelegt werden, der als sogenannte Maßnahmenfläche für Natur und Landschaft verbindlich im Bebauungsplan festgesetzt werden soll. Dieser Streifen soll als Biotopfläche so gestaltet und entwickelt werden, dass für die vorkommenden Arten die entsprechenden Lebens- und Schutzräume geschaffen werden. Ein Schwerpunkt in der Gestaltung soll u.a. auf der Durchlässigkeit der Straßenverkehrsfläche für den Biotopverbund und dem Erhalt und der Entwicklung von Trittsteinen für Pflanzen- und Tierwelt im Zusammenhang mit den nördlich und südlich angrenzenden Lebensräumen liegen. Die Anforderungen an eine solche Gestaltung sind in einem gesonderten Fachgutachten untersucht worden und fließen in die Straßenplanung mit ein. Fragen der Öffentlichkeit

Lichtverschmutzung: Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Emissionen möglichst gering zu halten? Wie schätzt man diesen Einfluss auf folgende Gebiete ein: anliegender Biotopkorridor, Naturschutzgebiet Boberger Niederung, allgemein in der Umgebung von Oberbillwerder? (2.2.28)

Antwort der Verwaltung

Durch die Neubebauung wird sich der Anteil an Lichtemissionen jedoch insgesamt erhöhen, so dass bisher weitgehend lichtarme Bereiche zukünftig im Einflussbereich des neuen Stadtteils liegen werden. Zur Vermeidung bzw. zur Minderung von Lichtverschmutzung kann im Rahmen des Bebauungsplanes eine Festsetzung getroffen werden, die die Verwendung bestimmter Leuchtkörper in sensiblen Bereichen umfasst, die möglichst nicht oder vertretbar wenig in Richtung schützenswerter Landschafts- und Naturräume strahlen und dadurch insektenfreundlich sind. Ergänzend können aufgrund bestimmter Anforderungen an den Artenschutz auch weitere Regelungen getroffen werden, um eine Blendwirkung auf beispielsweise von Fledermäusen genutzten Jagdstraßen im Biotopkorridor zu reduzieren.

Allerdings handelt es sich beim Vorhabengebiet nicht um einen vollständig unbelasteten Landschaftsraum in Bezug auf Lichtemissionen. Mit der Siedlung Bergedorf West im Osten und mehrgeschossigen Bauten, dem Bahndamm und der Siedlung Neuallermöhe im Süden, der mehrstöckigen Bebauung im Gleisdreieck sowie dem Gewerbegebiet am Mittleren Landweg bestehen bereits siedlungs- und verkehrsbedingte Lichtemissionen.

Frage der Öffentlichkeit

Ist geplant, die Baumreihe der 80 Jahre alten Linden im Abschnitt Billwerder Billdeich / Auf der Bojewiese zu fällen? (2.2.18)

Antwort der Verwaltung

Zur Gewährleistung der nord-östlichen Anbindung über den Billwerder Billdeich ist nach geltenden Richtlinien unter Berücksichtigung einer guten Fahrrad- und Fußgängeranbindung eine Verbreiterung des bestehenden Straßenquerschnitts erforderlich.

Nördlich des Billwerder Billdeich befindet sich eine Straßenbaumreihe mit 16 Bäumen.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden verschiedene Ausbauvarianten untersucht. In der Variantenbetrachtung werden die vorhandenen Bäume und Grünstrukturen als wichtige Umweltbelange berücksichtigt. In der Bewertung müssen Eingriffe in den Baumbestand weiteren z.B. verkehrstechnischen Belangen gegenüber gestellt und untereinander abgewogen werden. Die Variantenbetrachtung und -bewertung werden im weiteren Verfahren den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt und können im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingesehen werden.

2.3. Naturschutzgebiet Boberger Dünen

Frage der Öffentlichkeit

Setzt die B5-Anbindung bzw. der B-Plan eine Entlassung von Flächen aus dem Naturschutzgebiet Boberg voraus? Ist das schon entschieden? (2.3.1)

Antwort der Verwaltung

Bei der Planung der B5-Anbindung im Rahmen des Bebauungsplans Lohbrücke 95 / Bergedorf 121 / Neuallermöhe 3 - „Anbindung im Nordosten und Osten“ werden drei Varianten untersucht, darunter zwei, die nördlich der B5 und westlich des Ladenbeker Furtweges gelegen sind und eine, die südlich der B5 und östlich des Ladenbeker Furtweges geplant ist. Das Naturschutzgebiet „Boberger Niederungen“, das südlich der B5 und westlich des Ladenbeker Furtweges gelegen ist, wird dadurch nicht berührt. Eine Vorprüfung im Sinne der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie für das FFH-Gebiet „Boberger Düne und Hangterrassen“ (DE2426-301) liegt derzeit im Entwurf vor. Insgesamt führt das Vorhaben mit seinen drei Varianten nicht zu Beeinträchtigungen des besonderen Schutzgebietes mit seinen Erhaltungszielen oder dem Schutzzweck.

Frage und Stellungnahmen der Öffentlichkeit

*Wie soll das Naturschutzgebiet Boberger Niederungen vor so vielen neuen Nutzer*innen geschützt werden? Schon jetzt sei das Gebiet mit den entsprechenden Folgen (z.B. Müll, nicht angeleinte Hunde) stark beansprucht (2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5, 2.3.7, 2.3.8)*

Ein Weg durch die verbliebende Feldmark in Oberbillwerder von Oberbillwerder zum Billwerder Billdeich dürfe nicht entstehen, da der Lebensraum schützenswerter Arten beeinträchtigt würde und der Druck auf die Boberger Niederung zunähme. (2.3.6)

Stellungnahme der Verwaltung

Aufgrund der räumlichen Nähe zum Natura 2000 Gebiet DE 2426-301 „Boberger Düne und Hangterrassen“ (auf europäischer Ebene nach Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie geschützt) wurde eine FFH-Vorprüfung erarbeitet, um zu klären, inwieweit durch die Umsetzung der Planung erhebliche Auswirkungen auf den Schutzzweck und die Erhaltungsziele des Gebietes verursacht werden können. Im Rahmen der FFH-Vorprüfung wurde hergeleitet, dass das Vorhaben weder bau- noch anlagebedingte Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele nach sich zieht. Zudem wurde begründet, dass einige Auswirkungen ausgeschlossen werden können - bezogen auf die Erhöhung der Prädatoren wie Hunde und Katzen, verkehrsbedingte Einträge von Stoffen und verkehrsbedingte Lärm- und Lichtemissionen –.

In der vorliegenden Entwurfsfassung der FFH-Verträglichkeitsprüfung werden mögliche Beeinträchtigungen durch erhöhten Nutzungsdruck hinsichtlich ihrer Erheblichkeit geprüft. Die vorläufige Prüfung ergab, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten einschließlich bereits getroffener Schutzmaßnahmen erhebliche Auswirkungen auf die Lebensraumtypen Artenreiche montane Borstgrasrasen (LRT 6230), Trockene, kalkreiche Sandrasen (LRT 6120) und Alte, bodensaure Eichenwälder (LRT 9190) durch eine erhöhte Freizeitnutzung ausgeschlossen werden können.

Bedingt durch die Empfindlichkeit gegenüber Störungen und die besondere Attraktivität für die Freizeitnutzung lassen sich dagegen erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen Trockene Sandheiden (LRT 2310) und Dünen mit offenen Grasflächen (LRT 2330) von vornherein nicht vollständig ausschließen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist jedoch davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung von Schadensbegrenzungsmaßnahmen (Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität innerhalb des Plangebiets, Vernetzung mit Naherholungsmöglichkeiten in Neuallermöhe, Verzicht auf direkte Fuß- und Radwegeverbindung zu den Boberger Dünen) davon ausgegangen werden kann, dass die

Beeinträchtigungen durch den erhöhten Nutzungsdruck unterhalb der Erheblichkeitsschwelle bleiben. Die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung werden sobald abgeschlossen vorliegend im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt.

3. Entwässerung

3.1. Mögliche Veränderung des Grundwasserspiegels

Fragen der Öffentlichkeit

Wie wird sichergestellt, dass sich in den umliegenden Gebieten der Grundwasserspiegel nicht ändert? (3.1.1, 3.1.2)

Wer haftet bei Schäden an Gebäuden durch Veränderungen des Grundwasserspiegels? (3.1.2)

Antwort der Verwaltung

Durch das Vorhaben werden sich in geringem Umfang Veränderungen des Austausches zwischen Grund- und Oberflächenwasser ergeben. Die Veränderungen sind maßgeblich durch das Entfallen der heutigen Entwässerungsstrukturen sowie die Anlage neuer Gewässerabschnitte bedingt. Diese resultierenden Auswirkungen auf den Grundwasserdruckspiegel sind durch die flächig verbreiteten geringdurchlässigen Deckschichten sehr gering. Die Änderungsbeträge werden nur lokal mehr als 10 cm betragen, so dass keine nachteiligen Auswirkungen im Umfeld der Planungen zu erwarten sind. Aufgrund der gesteuerten Grabenwasserstände und der damit festgelegten Wirkpotenziale können vorhabenbezogene Verstärkungen von extremen Grundwasserständen ausgeschlossen werden. Die hydraulisch dämpfende Wirkung der Maßnahme bewirkt, dass allgemein sehr niedrige Grundwasserstände nicht zusätzlich abgesenkt und allgemein sehr hohe Grundwasserstände nicht zusätzlich erhöht werden. Daher ist auch im Bereich von Wirkungsschwerpunkten sichergestellt, dass aus den vorhabenbezogenen Veränderungen der Grundwasserpotenziale keine nachteiligen Auswirkungen resultieren.

3.2. Oberflächenentwässerung - Überflutung durch Starkregenereignis

Stellungnahmen und Fragen der Öffentlichkeit

Im Jahr 2018 wurden große Teile Bergedorfs durch ein Starkregenereignis überflutet. Es besteht die Befürchtung, dass aufgrund der Versiegelung und geplanten Aufschüttungen des Baugebiets die Gefahr der Überflutung der umliegenden Gebiete und Quartiere (Neuallermöhe, Nettelburg, Allermöhe, Moorfleet, Bergedorf-West), die auch über das Schöpfwerk Allermöhe entwässern, stark ansteigt. Das Entwässerungskonzept bezieht sich nur auf OBW. Wie wird sichergestellt werden, dass sich die Entwässerungssituation der umliegenden Stadtteile und Quartiere nicht verschlechtert? (3.2.1, 3.2.2, 3.2.4, 3.2.5, 3.2.6, 3.2.8)

Wie wird sichergestellt, dass sich die Fließgeschwindigkeiten in den ableitenden Entwässerungsgräben der umliegenden Wohngebiete nicht verringern (Rückstau)? (3.3.1)

Ein Gutachten des Wasserverband Nettelburg aus 2020 hat ergeben, dass jeder Zentimeter Wasserstandserhöhung in den Fleeten Neuallermöhes Auswirkung auf die Entwässerungsfähigkeit (also auf die Leistungsfähigkeit des Grabensystems) der Siedlung Nettelburg habe. Wie wird sichergestellt, dass sich die Menge des in den Hauptentwässerungsgraben Allermöhe abgeleiteten Regenwassers nicht erhöht? (3.2.8)

Antwort der Verwaltung

Durch das Entwässerungskonzept von Oberbillwerder wird kein zusätzliches Wasser in den bestehenden Nördlichen Bahngraben eingeleitet. Dies wird dadurch erreicht, dass die alltäglich und außergewöhnlich anfallenden Wassermengen in die Stadt- und Freiraumplanung integriert werden, wodurch die Speicherung und der Rückhalt von außergewöhnlichen Starkregenereignissen ermöglicht werden. Die Rückhaltung wird durch den Grünen Loop, Gräben und Retentionsbecken auf öffentlichem Grund sowie durch Rigolen, Gründächer und Mulden auf privatem Grund ermöglicht. Das Loopsystem ist dabei auf die Rückhaltung eines 100 jährlichen Regenereignisses dimensioniert und verfügt zusätzlich über eine Reserve (Freibord) welche selbst ein Katastrophenregenereignis, wie es sich im Mai 2018 ereignete, zurückhalten könnte. In Hamburg wird darüber hinaus ein Drosselabfluss von 5 l/s*ha als maximale Einleitmenge in den nördlichen Bahngraben festgelegt, welcher deutlich unter dem heutigen unkontrollierten Abfluss der landwirtschaftlichen Flächen liegt. Auf diese Weise kann sichergestellt werden, dass es in den umliegenden Stadtteilen nicht zu einer Verschlechterung der Entwässerungssituation kommt.

Fragen der Öffentlichkeit

Welche Empfehlungen geben die Wasser- und Bodenverbände im 15 Kilometer-Umkreis von Oberbillwerder sowie der Hamburger Wasserverbandstag? Können diese Empfehlungen vollständig und termingerecht bis zum Beginn der Erdarbeiten in Oberbillwerder umgesetzt werden, falls nein wieso nicht? (3.2.7)

Antwort der Verwaltung

Die Wasser- und Bodenverbände werden im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Bebauungsplanverfahren noch beteiligt. Die dann geäußerten Belange werden in den Abwägungsentscheidungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt.

Frage der Öffentlichkeit

Sofern eine Überflutung der umliegenden Gebiete aufgrund der Umsetzung des Vorhabens OBW erfolgt, erhalten Geschädigte dann eine Entschädigung? (3.2.2, 3.2.3)

Antwort der Verwaltung

Schäden an der umgebenden Flächen werden durch eine sorgfältige Planung vermieden. Falls es doch nachweislich zu Schäden durch die Erschließungsmaßnahmen kommen sollte, werden diese von den Verursachern ausgeglichen. Wenn erforderlich, wird vorher eine Beweissicherung durchgeführt.

3.3. Entwässerungskonzept

Bitte der Öffentlichkeit

Beim Zoom-Meeting am 08.04.2021 wurde eine neue Entwässerungsplanung für OBW aus 09/2020 vorgestellt. Es wird darum gebeten, diese Unterlage zu veröffentlichen. (3.3.7)

Antwort der Verwaltung

Die Präsentation zur Entwässerungsplanung wird im August 2021 online auf bauleitplanung.hamburg.de veröffentlicht.

Fragen der Öffentlichkeit

Welche Instandhaltungsmaßnahmen (Umfang) sind für die Entwässerung erforderlich, um die laufende Funktion sicherzustellen. Und wo sollen die Dienstleister dafür angesiedelt werden? (3.3.2, 3.3.3)

Antwort der Verwaltung

Da sich die Entwässerungsplanung noch nicht in der Ausführungsplanung befindet, kann über den genauen Umfang der Instandhaltungsmaßnahmen noch keine Auskunft gegeben werden. Im Regelfall erfolgt die Unterhaltung der Entwässerungsgräben in regelmäßigen Abständen durch das Mähen der Grabenböschung. Außerdem kommt es in unregelmäßigen Abständen zu Grabenräumungs- bzw. Gewässerentkrautungsmaßnahmen. Dienstleister werden, wie bei jeder anderen Unterhaltung, ausgeschrieben. Es müssen daher keine Dienstleister zur Sicherstellung der laufenden Funktion angesiedelt werden.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Der Wasserstand des Nordlichen Randgrabens muss niedriger sein, um die Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen zu gewährleisten. +40cm scheint zu hoch zu sein. (3.3.4)

Antwort der Verwaltung

Um die Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen in den nördlichen Bahngraben, welcher einen Betriebswasserstand von -0,8 Normalhöhennull aufweist, zu ermöglichen muss der Wasserstand des nördlichen Randgrabens bei -0,2 bis -0,6m Normalhöhennull liegen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Aufgrund der hohen Kostenrelevanz sollten die unterschiedlichen Arten von Entwässerungssystemen noch einmal hinterfragt werden. (3.3.8)

Antwort der Verwaltung

Im Rahmen der weiteren Planung werden verschiedene Entwässerungsvarianten betrachtet und deren Kosten und Nutzen gegenübergestellt.

Frage und Stellungnahme der Öffentlichkeit

Ist bekannt, wem das Regenwasserrückhaltebecken gehört? Es spielt als Ausgleich bei Starkregenereignissen eine wichtige Rolle und sollte nicht angefasst werden. Falls doch: Wie soll hier ein Ausgleich geschaffen werden? (3.3.5, 3.3.6)

Antwort der Verwaltung

Das Regenwasserrückhaltebecken wird Eigentum der Wasserwirtschaft des Bezirksamts. Zurzeit ist noch nicht bekannt, ob bauliche Veränderungen erforderlich werden. Dies klärt sich im Rahmen der Variantenprüfung. Die heutige wasserwirtschaftliche Funktion des Beckens wird dabei berücksichtigt und auch für die Zukunft sichergestellt werden.

3.4. Straßenentwässerung

Frage der Öffentlichkeit

Welche Technik ist für die Reinigung der Straßenentwässerung vorgesehen und wo werden diese Reinigungsanlagen angesiedelt sein? (3.4.1)

Antwort der Verwaltung

Die Straßenentwässerung wird nach dem Arbeitsblatt des Regelwerks der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. DWA A102 „Grundsätze zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen zur Einleitung in Oberflächengewässer“ dimensioniert. Die Art der Behandlung sowie die genaue Verortung der Reinigungsanlagen stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

4. Sandmanagement

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Es wird darauf hingewiesen, dass Sand heute ein kostbarer Rohstoff sei, dessen Abbau ökologisch schädlich sei und dessen Transport ein hohes Maß an CO2 erzeuge. In diesem Zusammenhang wird die Frage gestellt, inwieweit die erforderlichen großen Mengen Sands zur Vorbereitung des für eine Bebauung eigentlich ungeeigneten Baugrunds zu rechtfertigen sei. (4.7, 4.10, 4.11)

Stellungnahme der Verwaltung

Die CO₂-Bilanz muss im Ganzen betrachtet werden. Die Planung erfolgt unter Berücksichtigung nachhaltiger Aspekte. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird im Umweltbericht eine Bewertung der Auswirkungen während der Bauphase inkl. CO₂ vorgenommen. Der Baugrund ist für eine Bebauung geeignet. In der Tat steht ein großer Teil Hamburgs auf Marschboden, u.a. Nauallermöhe-Ost und -West, Bergedorf-West, aber auch Wilhelmsburg, Rothenburgsort, Hammerbrook. Bauen auf diesem Untergrund ist somit geübte Praxis. Eine Wiederverwertung wird im Umgang mit dem Rohstoff Sand immer gesamtstädtisch geprüft. Es ist vorgesehen, die Sande nach Einstellung der gewünschten Setzungen auf die nächste Teilfläche zu verlagern. Somit werden zum einen Ressourcen geschont und die Verkehrslast außerhalb des Projektgebietes deutlich gesenkt.

Fragen der Öffentlichkeit

Zur Menge und zur Höhe der Aufschüttungen: Wieviel Sand wird insgesamt benötigt (öffentliche Flächen und private Grundstücke)? Wie hoch werden die Aufschüttungen konkret sein (zwischen 1,2 – 3 m?) und wo sind welche Höhen vorgesehen? (4.2, 4.3, 4.9)

Antwort der Verwaltung

Es ist keine gleichmäßige Aufhöhung der gesamten Fläche geplant. Mit dem Grünen Loop und weiteren Grün- und Freiflächen ebenso wie Retentionsflächen müssen viele Bereiche in Oberbillwerder nicht aufgehöhht werden. . Die ers-

ten Schätzungen ergeben einen ungefähren Sandbedarf von ca. 1 Mio. Kubikmeter für öffentliche Flächen. Der Bedarf erstreckt sich auf eine Herstellungszeit von ca. 10 Jahren. Die notwendigen Höhen sind von der Beschaffenheit des Unterbodens sowie der Geländetypologie abhängig. Sie variieren entsprechend von 0,5 bis 1,5 Meter. Der Umgang mit den privaten Flächen obliegt den jeweiligen Bauherren und wird baufeldspezifisch betrachtet. Eine detaillierte Bemessung des jeweiligen privaten Grundstücks steht in direkter Abhängigkeit der erforderlichen Gründungsvariante und Gebäudetypologie. Es ist in Teilen davon auszugehen, dass Privatgrundstücke keinerlei oder nur eine geringfügige Auffüllung benötigen.

Fragen der Öffentlichkeit

Wieviel der Planfläche wird mit Sand aufgeschüttet? Werden auch die Zufahrtswege mit Sand aufgeschüttet? (4.2, 4.3, 4.9)

Antwort der Verwaltung

Aktuell ist davon auszugehen, dass nur rund die Hälfte der Gesamtfläche aufgehöhht werden muss zzgl. der ggf. erforderlichen Aufschüttungen auf den Privatgrundstücken. Die westliche Anbindung an den Mittleren Landweg ist ebenfalls aufzuhöhen.

Frage der Öffentlichkeit

Woher soll der Sand kommen? (4.1, 4.2., 4.4, 4.12)

Antwort der Verwaltung

Die Quelle des Sandes steht erst nach der öffentlichen Ausschreibung fest. Es ist von mehreren Gewinnungsorten auszugehen. Teile des Sandes können über den FHH-Verbund von anderen öffentlichen Baustellen verwendet werden. Die IBA Hamburg GmbH bereitet hierzu derzeit ein Markterkundungsverfahren vor. Dieses soll die Möglichkeiten der Sandanlieferungen ausloten und die wirtschaftlichste, verkehrsverträglichste und ökologischste Variante ermitteln. Unter anderem werden jedoch derzeit stadtinterne Bezugswege (z.B. Hochbahn) für kleinere Teilmengen, in enger Absprache mit der BUKEA, geprüft. Vorab kann daher keine Aussage zum Herkunftsort gemacht werden.

Frage der Öffentlichkeit

Was passiert mit der Bestandswohnbebauung bei der Sandaufschüttung? (4.5)

Antwort der Verwaltung

Im Bereich der Sandaufschüttung gibt es keine Bestandsbebauung.

Fragen der Öffentlichkeit

Wie wird der Sand angefahren? Erfolgt dieses per LKW oder ist der Transport auch über den Schienenweg (Röhren, Förderbänder) möglich? Sofern eine Anlieferung per LKW erfolgt, welche Straßen werden dafür in Anspruch genommen? (4.6, 4.8, 4.12)

Antwort der Verwaltung

Die Art des Transportes hängt vom Gewinnungsort des Sandes ab und wird ebenfalls ausgeschrieben. In die Ausschreibung werden ökologische Bewertungskriterien einfließen. Falls eine Anlieferung per LKW erfolgt, wird dies über die Anbindungen der äußeren Erschließung abgewickelt. Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen müssen auf das vorhandene Straßennetz reagieren und die verkehrlichen Tagesspitzen berücksichtigen.

5. **Zeitplanung/ Bauphase**

Frage der Öffentlichkeit

Wie wird sichergestellt, dass die Infrastruktur vor den Gebäuden fertig wird und wann wird die Verkehrserschließung abschließend realisiert sein? (5.1, 5.3)

Antwort der Verwaltung

Der Baubeginn für die vorbereitenden Maßnahmen (Erdbau, Erschließung, Entwässerung) ist an die Vorweggenehmigungsreife des Bebauungsplans gekoppelt und wird bauabschnittsweise realisiert. Die technische Infrastruktur zur Erschließung des Gebiets wird vor Beginn des Hochbaus realisiert. Die soziale Infrastruktur wird parallel zu dem aufwachsenden Bedarf realisiert. Die Realisierungsabschnitte sind mit dem Fokus auf dieses parallele Aufwachsen definiert worden.

Frage der Öffentlichkeit

Wann wird mit dem Bau der Erschließungsstraßen vom Mittleren Landweg und vom Billwerder Billdeich begonnen? (5.8)

Antwort der Verwaltung

Der Baubeginn der Erschließungsstraßen ist an die Vorwegenehmigungsreife des Bebauungsplanes gekoppelt. Diese könnte nach aktuellem Stand des Verfahrens frühestens im 1. Quartal 2023 erreicht werden.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Es wird darauf hingewiesen, dass die Mobility Hubs immer zeitgleich mit den Wohngebäuden entstehen sollten oder im Vorhinein aufgrund der zeitlichen Kopplung mit dem Nachweis der Stellplätze. (5.14)

Stellungnahme der Verwaltung

Die aktuellen Überlegungen zum zeitlichen Bauablauf beinhalten die zeitgleiche Realisierung von Wohngebäuden und den jeweils zugehörigen Mobility Hubs. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für das Gelingen des Mobilitätskonzepts.

Frage der Öffentlichkeit

Werden die notwendigen Stützpfeiler für die Hochhäuser gerammt oder gebohrt und kommt es so zu jahrelanger Lärmbelästigung für die Anwohner? (5.2, 5.7)

Antwort der Verwaltung

Tiefgründungen werden in Teilbereichen erforderlich. Die Art und das Verfahren der Gründung sind abhängig von der Art des Gebäudes sowie der Bodenverhältnisse und sind daher im Einzelfall zu prüfen. Grundsätzlich gilt, dass bei gewerblichem Baulärm Richtwerte für den Lärm eingehalten werden müssen. Ob bei dem Betrieb einer Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen entstehen, wird nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) beurteilt. Bei Bedarf wird es Minderungsmaßnahmen geben, zum Beispiel durch den Einsatz von fortschrittlichen lärmarmen Bauverfahren und -maschinen oder Zusammenlegen lärmintensiver Arbeiten mit anschließenden ausreichend langen Lärmpausen.

Fragen der Öffentlichkeit

*Über welche Straßen wird der Anlieferverkehr geführt? Wie sollen die Anwohner*innen während der Bauphase (Baulärm, Emissionen Anlieferverkehr, Sicherheit Straßenverkehr für KITA und Grundschule) geschützt werden? (5.4, 5.6, 5.9, 5.11, 5.13)*

Antwort der Verwaltung

Anlieferverkehre werden voraussichtlich zunächst über die westliche Anbindung über den Mittleren Landweg geführt werden. Die Herstellung der nordöstlichen Anbindung in Verbindung mit dem B 5 Abschluss soll zügig erfolgen, so dass sich Anlieferverkehr aufteilen können.

Sollten die ausgewählten Routen zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer*Innen und Anwohner*Innen führen, werden entsprechende Anpassungen erforderlich. Diese werden im weiteren Verlauf mit der Verkehrsdirektion und dem Polizeikommissariat abgestimmt und umgesetzt.

Frage der Öffentlichkeit

Wie wird sichergestellt, dass die Straße an der KITA Rungedamm eine Interimslösung für die Anlieferverkehre bleibt und nicht zu einer Dauerlösung für PKW aus OBW wird? (5.5)

Antwort der Verwaltung

Für die westliche Erschließung werden zwei Varianten geprüft. Eine Variante führt über den Mittleren Landweg über Rungedamm und Hans-Duncker-Straße zur Autobahn-Anschlussstelle „Hamburg-Allermöhe“. Damit führt der Verkehr an der bestehenden Kita am Rungedamm vorbei. Bei der Variantenprüfung wird die Kita-Nutzung berücksichtigt.

Die zweite Variante umfasst anstelle der Hans-Duncker-Straße die Realisierung einer planungsrechtlich gesicherten, bislang nicht umgesetzten Straße parallel zur Hans-Duncker-Straße. Die Kita steht auf der planungsrechtlich gesicherten Trasse. Sollte diese Trasse realisiert werden, wird für die Kita ein geeigneter Ersatzstandort in der Nähe gesucht.

Fragen der Öffentlichkeit

Wie wird sichergestellt, dass während der Bauphase die gesamte Tierwelt nicht gestört und vertieren wird? Welche Maßnahmen sind geplant, um mit möglichst wenig künstlicher Beleuchtung die Natur zu belasten? (5.10, 5.12)

Antwort der Verwaltung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird im Umweltbericht eine Bewertung der Auswirkungen während der Bauphase vorgenommen. Dabei werden auch Auswirkungen für die Tierwelt betrachtet und evtl. erforderliche Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben. Ein zu betrachtender Aspekt ist dabei auch die „Lichtverschmutzung“.

6. Aufwand/ Kosten-Nutzen-Verhältnis

Frage der Öffentlichkeit

Wie hoch sind die Kosten für folgende Maßnahmen (6.2, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.12, 6.13)?

- *Gesamtes Projekt (Planung, Bau, Infrastruktur, Straßen, Naturaugleiche etc., unabhängig davon, wer diese Kosten trägt)*
- *Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) an der B5*
- *Aufschüttungen (inkl. aller Nebenkosten)*
- *Ausgleichsmaßnahmen*

Antwort der Verwaltung

Aufgrund des Planungs- und Realisierungszeitraums von nahezu 20 Jahren können die Kostenannahmen zu Beginn der Planungen nur Schätzungen sein, die noch erheblichen Unsicherheiten und möglichen Schwankungen ausgesetzt sind. Mit fortschreitender Konkretisierung der Planungen können auch die Kosten genauer berechnet werden. Sobald einzelne Kostenpositionen hinreichend konkretisiert werden können, werden sie in die Aufstellung der entsprechenden Haushaltsplanentwürfe bzw. in die Fortschreibung der Finanzplanung einbezogen.

Eine Grundlage für die Entscheidung, den Masterplan Oberbillwerder umzusetzen, ist ein Kosten- und Finanzierungsplan, der durch die Projektentwicklung 2018 aufgestellt wurde.

Zum jetzigen Zeitpunkt können Aussagen über die Planungskosten zur Erstellung des Masterplans und der Planungen bis einschließlich 2020 gemacht werden. Diese betragen für die Erarbeitung des Masterplans 3,5 Mio. Euro.

Für die Projektentwicklung und weitere Planungen wurden bis einschließlich 2020 ca. 4,5 Mio. € aufgewendet (im Wesentlichen Projektsteuerung, Erarbeitung eines Funktionsplans und eines Gestaltungsleitfadens, Erarbeitung der Verkehrs- und Leitungstrassenplanung, Erarbeitung der Entwässerungs- und Sielbauplanung, Planungen zum Erdbau, Planungen zum Sandmanagement)

Für Ausgleichsmaßnahmen wurden Kosten in Höhe von rd. 18 Mio. Euro für die Herstellung der Naturschutzmaßnahmen und die Entwicklungspflege ermittelt.

Im Rahmen der weiterführenden Ausführungsplanung werden die Mittelbedarfe konkretisiert.

Frage der Öffentlichkeit

Wie hoch wären die Gesamtkosten alternativ, wenn man die gleiche Wohnfläche in vorhandenen Hamburger Wohngebieten durch Nachverdichtung schafft (z. B. durch zusätzliche Stockwerke, Bebauung in zweiter Reihe, Umwidmung Gewerbeflächen in Wohnflächen etc.)? (6.12)

Antwort der Verwaltung

Eine solche Kostenaufstellung liegt nicht vor. Der größere Anteil neuer Wohnungen wird in Form von Innenentwicklungsprojekten und Nachverdichtung im Bestand erstellt. Größtenteils werden diese Projekte von privaten Investoren finanziert und können finanziell nicht erfasst werden.

Fragen der Öffentlichkeit

Wie hoch sind die laufenden Kosten für das Projekt für die nächsten 20 Jahre (Unterhaltung der Infrastruktur, Mieten, Zinsen, Abgaben, Steuern, laufende Naturausgleiche usw., unabhängig davon, wer diese Kosten trägt)? (6.12)

Wie hoch wären alternativ die laufenden Kosten bei der Alternative "Nachverdichtung" (siehe oben) für die nächsten 20 Jahre? (6.12)

Antwort der Verwaltung

Dazu können zum jetzigen Zeitpunkt keine belastbaren Angaben gemacht werden.

Fragen der Öffentlichkeit

Gibt es eine Kosten-Nutzen-Aufstellung? Sind bei einer eventuellen Berechnung auch die Belastungen für die umliegenden Bewohner erfasst worden (z. B. auch Schäden an der Infrastruktur während der Sandaufschüttung und Bauarbeiten)? (6.10)

Antwort der Verwaltung

Zu der Frage der Kosten-Nutzen-Aufstellung siehe vorherige Antworten.

Schäden an der umgebenden Bebauung werden durch eine sorgfältige Planung vermieden. Falls es doch nachweislich zu Schäden durch die Erschließungsmaßnahmen kommen sollte, werden diese von den Verursachern ausgeglichen. Wenn erforderlich wird vorher eine Beweissicherung durchgeführt.

Fragen der Öffentlichkeit

Gibt es ein Finanzierung-Konzept (z. B. für äußere Erschließung, Umbauten der umliegenden Verkehrsknoten, Ausgleichsflächen, Naturschutzmaßnahmen, Aufschüttungen) bzw. wann wird dieses erstellt? (6.1, 6.15)

Wie wird das Vorhaben finanziert? Wird das durch die FHH übernommen (Gesamtheit der Steuerzahler) und/oder durch die späteren Investoren/ Bauherren? (6.1, 6.3, 6.6, 6.11, 6.14, 6.15)

Antwort der Verwaltung

Die Finanzierung der Projektentwicklung und die Erschließung im Projektgebiet sollen durch die späteren Einnahmen durch die Grundstücksverkäufe bestmöglich ausgeglichen werden. Darüber hinaus werden Kosten wie z.B. für die äußere Erschließung, Naturschutzmaßnahmen oder Ausgleichsflächen von der FHH getragen. Mit fortschreitender Konkretisierung der Planungen werden die Kosten genauer berechnet und Wege für die Bereitstellung der notwendigen Mittel aufgezeigt. Die aufzuwendenden Kosten erscheinen aus heutiger Sicht als vertretbar, um Grundlagen insbesondere für Wohnraum, Arbeitsstätten und Bildungseinrichtungen zu schaffen.

Frage der Öffentlichkeit

Wie viele Personen in den Behörden arbeiten an diesem Projekt? (6.9)

Antwort der Verwaltung

Grundsätzlich gehört es zu den Aufgaben der Verwaltung, die Stadtentwicklung und einzelne Projekte zu steuern und zu begleiten und damit die politischen Entscheidungen umzusetzen. An der Entwicklung eines neuen Stadtteils sind zahlreiche Dienststellen der FHH direkt oder indirekt eingebunden. Im Bezirksamt Bergedorf umfasst die Projektgruppe Oberbillwerder derzeit 10 Mitarbeitende, die mit unterschiedlichen zeitlichen Kapazitäten mit dem Projekt Oberbillwerder befasst sind. In den anderen von der Planung berührten Fachbehörden und Betrieben sind Mitarbeitende in unterschiedlichem Umfang teils anlassbezogen mit der Planung befasst.

7. Sport/ Kultur/ Soziales/ Einkaufen/ Bildung

Fragen der Öffentlichkeit

Wo sind Flächen für kulturelle Aktivitäten vorgesehen? Welche Fachleute planen bei dem Thema mit? (7.1)

Antwort der Verwaltung

Die im Vorentwurf des Bebauungsplans vorgeschlagenen Kerngebiete dienen gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) unter anderem den „zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Die Urbanen Gebiete dienen gemäß § 6a BauNVO unter anderem „sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören.“ Auch in den Allgemeinen Wohngebieten können nach § 4 BauNVO „Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke“ zugelassen werden. Wo genau innerhalb dieser Nutzungsstruktur welche Arten von kulturellen Nutzungen geplant und genehmigt werden, wird sich im Laufe der Funktionsplanungen in den nächsten Jahren weiter konkretisieren. Selbstverständlich können kulturelle Aktivitäten auch über das oben genannte hinaus in den vielen Freiräumen von Oberbillwerder stattfinden.

Zur Planung der sozialen, kulturellen und nachbarschaftlichen Infrastruktur Oberbillwerders wurde im Oktober 2019 eine behördenübergreifende Arbeitsgruppe (AG Soziales Oberbillwerder) eingerichtet. Beteiligt an der Arbeitsgruppe sind die Behörde für Arbeit, Gesundheit, Soziales, Familie und Integration (Sozialbehörde), die Behörde für Inneres und Sport (BIS) / Landessportamt (LSP), die Behörde für Kultur und Medien (BKM), die Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB), Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) sowie die IBA Hamburg GmbH und das Bezirksamt. Zusätzlich einbezogen wurde das Fachamt Bezirkslicher Sportstättenbau (Bezirksamt Hamburg-Mitte). Über diese teilnehmenden Institutionen hinaus werden themenbezogen weitere Akteure und Expert*innen hinzugeladen und deren fachliche Expertise für die jeweiligen Themen einbezogen.

In den laufenden Planungen zu Oberbillwerder werden durch die AG Soziales Oberbillwerder Anforderungen und Empfehlungen zur Entwicklung von Kulturräumen eingebracht.

Frage der Öffentlichkeit

Ist ein öffentliches Schwimmbad geplant? (7.7)

Antwort der Verwaltung

Ja. Die Angebotsschwerpunkte dieses neuen Bades liegen zum einen in der Schwimmbildung, zum anderen soll es ein vielseitiges Bäderland-Programm für die Öffentlichkeit geben. Alle potentiellen Nutzergruppen (Schulen, Vereine, Öffentlichkeit) sollen jeweils passende Angebote finden.

Frage der Öffentlichkeit

*Welche Maßnahmen werden getroffen, um attraktive Einkaufs-, Freizeit- & Kulturangebote anzusiedeln, von denen alle Bergedorfer*innen profitieren? (7.6)*

Antwort der Verwaltung

Die behördenübergreifende AG Soziales Oberbillwerder bezieht bei der Planung der sozialen, kulturellen und nachbarschaftlichen Infrastruktur auch Bedarfe aus dem Bezirk ein und prüft, ob entsprechende Angebote in Oberbillwerder realisiert werden können, die zur Erweiterung und Ausdifferenzierung der Angebotslandschaft im Bezirk beitragen können.

Derzeit wird ein Nutzungskonzept für Einzelhandels- und Gewerbeflächen für den neuen Stadtteil Oberbillwerder in Hamburg-Bergedorf erarbeitet, indem u. a. Potentiale für den Einzelhandel ermittelt werden.

Frage der Öffentlichkeit

Wird das Kioskgebäude am Bahnhof Mittlerer Landweg bestehen bleiben? (7.10)

Antwort der Verwaltung

Die Fläche befindet sich teilweise im Landesgrundbesitz von Hamburg und soll im Bebauungsplanentwurf voraussichtlich als notwendige Straßenverkehrsfläche für die Erweiterung des Mittleren Landwegs festgesetzt werden. Unweit vom heutigen Standort, westlich des Mittleren Landwegs, setzt der Bebauungsplan Billwerder 29 Flächen für neuen Einzelhandel fest.

Frage der Öffentlichkeit

Ist es sicher, dass die Hochschule in den Stadtteil zieht und wie groß wird die Fläche hierfür ausfallen? (7.2, 7.3)

Antwort der Verwaltung

Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Grundlagen dafür schaffen, dass die Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg einen geeigneten Standort entwickeln kann.

Frage der Öffentlichkeit

Muss das Pflegeheim Moosberg abgerissen werden? (7.8)

Antwort der Verwaltung

Nein, das Grundstück des Pflegeheims Moosberg ist von den Planungen nicht betroffen (vergleiche auch Ziffer 10 Bebauungsplan Inhalte /Verfahren).

Stellungnahme und Frage der Öffentlichkeit

*Es wird darauf hingewiesen, dass die Krankenversorgung (Krankenhäuser, Ärzte) bereits aktuell angespannt sei. Wie soll hier die Versorgung der zusätzlich 15.000 Bewohner*innen sichergestellt werden? (7.9, 7.11)*

Antwort der Verwaltung

Die Entstehung Oberbillwerders bringt einen Bedarf an ärztlicher Versorgung mit sich. Dieser kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden – wird jedoch im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Die Bedarfsplanung für die ärztliche Versorgung erfolgt durch die Kassenärztliche Vereinigung Hamburg im Einvernehmen mit den gesetzlichen Krankenkassen in Hamburg.

Für die Schaffung bedarfsgerechter Gewerbeflächen, die für die entsprechende Ansiedlung von Haus- und Fachärzten in Oberbillwerder geeignet sind, ist die IBA Hamburg verantwortlich.

In allen im Bebauungsplanentwurf vorgesehenen Baugebieten sind „Anlagen für gesundheitliche Zwecke“ sowie Gebäude und Räume für freiberuflich tätige Medizinerinnen und Mediziner zulässig.

Frage der Öffentlichkeit

Soll es weitere AGs geben, die sich mit der Stadtteilintegration befassen werden? (7.4)

Antwort der Verwaltung

Im Oktober 2019 wurde die behördenübergreifende Arbeitsgruppe Soziales Oberbillwerder (AG Soziales Oberbillwerder) zur Planung der sozialen, kulturellen und nachbarschaftlichen Infrastruktur Oberbillwerders eingerichtet. Die AG Soziales Oberbillwerder arbeitet unter anderem daran, wie Oberbillwerder, der Nachbarstadtteil Neuallermöhe und das Nachbarquartier Bergedorf-West funktional und stadträumlich miteinander vernetzt werden können. Die AG Soziales Oberbillwerder verfolgt unter anderem das Ziel, die soziale, kulturelle und nachbarschaftliche Infrastruktur Oberbillwerders bestmöglich in die umliegende Angebotslandschaft zu integrieren. Im weiteren Planungsprozess wird eine breite Beteiligung der Akteur*innen und Bürger*innen in Neuallermöhe und Bergedorf-West ermöglicht.

Frage der Öffentlichkeit

Was sind die Ideen um in Oberbillwerder ähnliche Probleme wie jetzt in Neuallermöhe (Drogen, Kriminalität) zu verhindern? (7.5)

Antwort der Verwaltung

Damit eine Segregation des Stadtteils und die Häufung von Problemlagen vermieden werden und ein sozial-stabiler, lebenswerter Stadtteil entsteht, empfiehlt die AG Soziales Oberbillwerder eine gemischte Sozialstruktur auf Quartiers- und Nachbarschaftsebene und eine bedarfsgerechte soziale, nachbarschaftliche und kulturelle Infrastruktur zu schaffen:

Gemäß dem Hamburger Drittmix sollen in Oberbillwerder jeweils ein Drittel öffentlich geförderte, freifinanzierte Mietwohnungen und Eigentumswohnungen entstehen. Die AG Soziales Oberbillwerder empfiehlt den Drittmix kleinteilig umzusetzen, indem 30 Prozent geförderter Mietwohnungsbau – über den gesamten Stadtteil verteilt – auf Nachbarschafts- und Quartiersebene – realisiert werden. Des Weiteren spricht sich die AG Soziales Oberbillwerder dafür aus, dass sich dies auch in der Vielfalt der sozialen, nachbarschaftlichen und kulturellen Angebote widerspiegelt. Diese Empfehlungen bringt die AG Soziales Oberbillwerder in den weiteren Planungsprozess ein.

Durch eine gemischte Sozialstruktur auf Nachbarschafts- und Quartiersebene und eine bedarfsgerechte soziale, nachbarschaftliche und kulturelle Infrastruktur können wichtige Voraussetzungen geschaffen werden, um soziale Problemlagen zu vermeiden. Dennoch muss darauf hingewiesen werden, dass auch eine vorausschauende Planung für einen über zehn Jahre und mehrere Bauphasen aufwachsenden Stadtteil nur bedingt künftige Bedarfe und ggf. auch Problemlagen voraussehen kann und im Sinne einer bedarfsorientierten Planung eine gewisse Offenheit und Agilität für den weiteren Planungsprozess notwendig sind.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Es wird gebeten die Lärmthematik bei Sportplätzen in der Nähe von Wohngebieten unabhängig von den Gebäuden zu lösen. (7.12)

Antwort der Verwaltung

Der Sportlärm wird gutachterlich im Rahmen der Planung beurteilt und bei Bedarf werden Maßnahmen vorgeschlagen. Ohne dem Gutachtenergebnis vorzugreifen, gibt es verschiedene grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Konfliktvermeidung bei Sportanlagen, zum Beispiel die Lage von Lautsprecheranlagen sowie der Einbau von Schallpegel-Begrenzern, technische und bauliche Schallschutzmaßnahmen wie die Verwendung lärmgeminderter oder lärmmindernder Ballfangzäune und Bodenbeläge sowie Maßnahmen organisatorischer und betrieblicher Art.

8. Wirtschaft / Arbeitsplätze

Frage der Öffentlichkeit

Woraus resultiert die Zahl der 4.000 bis 5.000 Arbeitsplätze, die geschaffen werden sollen? Wie wird sichergestellt, dass diese neu entstehen und nicht durch Verlagerung von anderen Standorten zu Stande kommen? (8.4, 8.5)

Antwort der Verwaltung

Bei dem Bebauungsplan Billwerder 30 handelt es sich um eine Angebotsplanung. Die Bedarfe für den neuen Stadtteil inkl. der Arbeitsplätze wurden im Vorfeld ermittelt. Die ermittelte Anzahl setzt sich u.a. aus Arbeitsplätzen zusammen, die als Wohnfolgenutzungen entstehen. Bei den vorgesehenen Branchen verweisen wir auf die Beantwortung der übernächsten Frage.

Frage der Öffentlichkeit

Welchen Anteil an den erwarteten Arbeitsplätzen hat die HAW und wie sollen deren Beschäftigte am Ort angesiedelt werden? (8.3)

Antwort der Verwaltung

Die HAW Hamburg stellt einen großen Ankernutzer in Oberbillwerder dar. Darüber hinaus soll die HAW Hamburg auch dazu beitragen, dass sich weitere Folgenutzungen ansiedeln. Durch die HAW Hamburg inkl. Folgenutzungen entstehen rd. 400 Arbeitsplätze zzgl. rd. 4.500 Studierende. Mit Oberbillwerder soll ein vielfältiges Wohnungsangebot geschaffen werden, dass die HAW-Beschäftigten nutzen können. Eine zwangsweise Ansiedlung der Beschäftigten vor Ort ist nicht möglich.

Frage der Öffentlichkeit

Wie werthaltig sollen die erhofften Arbeitsplätze sein, welche Einkommen sollen sich damit erwerben lassen? (8.2)

Antwort der Verwaltung

Es soll eine Vielzahl von Arbeitsplätzen aus unterschiedlichen Branchen entstehen. Dies umfasst sowohl Arbeitsplätze in den Bereichen soziale Einrichtungen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, Büro, Praxen, Handwerk, Kunst- und Kreativwirtschaft. Die Einkommensstruktur ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu beziffern.

Frage der Öffentlichkeit

Wie werthaltig sollen die erhofften Unternehmen sein, welche Umsätze sollen erzielt werden können, damit eine Ansiedlung attraktiv wird? (8.2)

Antwort der Verwaltung

Kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden. Es wurde ein Nutzungskonzept Einzelhandels- und Gewerbeflächen erstellt. Die Inhalte werden im weiteren Planungsprozess verfeinert. Darauf hingewiesen sei, dass unternehmerische Freiheiten bestehen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Es wird darauf hingewiesen, dass die Situation an Schulen und KITAs aufgrund von fehlendem Personal bereits jetzt angespannt sei und fraglich sei, wie die Einrichtungen in OBW das notwendige Personal akquirieren sollen. (8.6)

Stellungnahme der Verwaltung

Bei der Entwicklung eines neuen Stadtteils gehört die Schaffung von sozialer Infrastruktur dazu. Für Oberbillwerder wurde ermittelt, dass vier Schulen (zwei Grundschulen, eine Stadtteilschule und ein Gymnasium) sowie mind. 14 KITAs benötigt werden. Die Entwicklung des Stadtteils erfolgt in Abschnitten und über einen langen Realisierungszeitraum. Es besteht daher ausreichend Zeit das notwendige Personal auszubilden bzw. zu akquirieren.

9. Landesplanung

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Der Verweis auf den aktuell gültigen Flächennutzungsplan sei nicht nachvollziehbar, da dieser nicht mehr zeitgemäß sei. (9.36, 9.37)

Stellungnahme der Verwaltung

Die übergeordneten Planwerke – Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm – werden auf Grundlage des abgestimmten und beschlossenen Masterplans parallel zu den Bebauungsplänen geändert und begründet.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Aktuell schrumpfe Hamburg, auch zögen Menschen eher aufs „Land“, sodass in Frage steht, ob die neuen Wohnungen benötigt werden. Die Anzahl der notwendigen Wohnungen würde durch die bezirklichen Wohnungsbauprogramme ausreichend gedeckt. (9.2, 9.4, 9.22, 9.25, 9.29, 9.30, 9.36)

Stellungnahme der Verwaltung

Nach aktuellen Prognosen wird die Bevölkerung Hamburgs bis 2035 um knapp 150.000 Personen auf über 2 Millionen Menschen anwachsen. Der Wohnungsbedarf ist weiterhin vorhanden und spürbar. Um die anhaltende Nachfrage nach Wohnraum zu befriedigen, hat der Senat im Jahr 2011 das Bündnis für das Wohnen initiiert und 2016 fortgeschrieben, um gemeinsam mit der Wohnungswirtschaft konsequent Flächen für den Wohnungsbau zu mobilisieren, und jährlich Baugenehmigungen für 10.000 neue Wohnungen zu erteilen. Oberbillwerder ist Teil des Wohnungsbauprogramms von Bergedorf.

Laut der Wohnungsmarktanalyse 2019 befindet sich der Einwohnerzuwachs in Hamburg auf dem Hamburger Niveau (+4,9%). Der Bezirk Bergedorf ist in Hamburg der Bezirk mit dem drittgrößten (relativen) Einwohnerzuwachs.

Ausweichbewegungen innerhalb des Verflechtungsbereichs der Metropolregion können als „Ventil“ für den angespannten Hamburger Wohnungsmarkt sowie als Folge des erheblichen Anstiegs der Baulandpreise vor allem im Einfamilienhaussegment gesehen werden.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Durch die aktuelle Situation arbeiten viele Menschen im Homeoffice. Auch nach Corona würde der Anteil weiter zunehmen, wodurch erstens viele Büroflächen obsolet würden bzw. teilweise schon sind und in Wohnflächen umgewandelt werden könnten und zweitens Arbeitnehmer auch im Umland wohnen könnten, sofern der ÖPNV verbessert würde. Eine Kooperation mit den Nachbargemeinden wäre sinnvoll. (9.3, 9.18, 9.22, 9.23, 9.35, 9.36, 9.41)

Stellungnahme der Verwaltung

Der langfristige Trend der Bedarfe an Wohnbauflächen und Flächen für Büros wird aufmerksam beobachtet. Der aktuelle Trend unter Pandemiebedingungen stellt eine Momentaufnahme dar und die daraus resultierenden Veränderungen werden betrachtet. Die Umwandlung von Büros zu Wohnungen ist schon heute eine Option und soll, wo es möglich ist, verstärkt in den Blick genommen werden (z. B. in der Innenstadt).

In der Metropolregion Hamburg ist beabsichtigt, das Thema Wohnen intensiver zu bearbeiten und damit die Zusammenarbeit zu verstärken. Eine Kooperation mit den Nachbargemeinden ergänzt die Auseinandersetzung mit dem Thema in Hamburg, kann die Nachfrage vor Ort in Hamburg aber nicht allein abdecken.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Zunahme von heimischen Büroarbeitsplätzen einen größeren Wohnflächenbedarf nach sich ziehen könnte.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Der Bezirk Bergedorf werde bereits durch viele andere Neubauprojekte und die damit verbundene Überlastung der Infrastruktur überproportional belastet. Die vorhandene Lebensqualität in Bergedorf sinke durch das Projekt. Die Schaffung von Wohnungen in anderen Stadtteilen, die bereits eine entsprechende Infrastruktur haben (z. B. Mümmelmannsberg, Rothenburgsort) wäre sinnvoller. (9.10, 9.31, 9.36, 9.38)

Stellungnahme der Verwaltung

Die städtebauliche Entwicklung in Hamburg ist nicht nur auf Bergedorf beschränkt. Sie findet statt, sobald und soweit dies auf den geeigneten Flächen im Stadtgefüge aus politischer Sicht erforderlich ist. Alle Bezirke leisten ihren Beitrag, um die Nachfrage nach Wohnungen in Hamburg zu befriedigen, unter anderem entsprechend der im „Vertrag für Hamburg“ vereinbarten Wohnungsbauzahlen. Dies geschieht auch in Form von Nachverdichtung in bestehenden Stadtteilen. Für die Realisierung des neuen Stadtteils Oberbillwerder ist ein zentraler Grund die bestehende Infrastruktur mit dem S-Bahn-Anschluss Allerhöhe und der relativen Nähe zu Autobahn und Bundesstraße. Mit Oberbillwerder kann ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung von Wohnungen und Arbeitsplätzen in Hamburg geleistet werden. Weitere günstige Entwicklungsvoraussetzungen für einen Modellstadtteil, wie er im Masterplan konzeptioniert ist, sind die im städtischen Eigentum befindlichen Flächen und die IBA Hamburg GmbH als städtische Entwicklungsträgerin.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Der Flächenverbrauch in Deutschland solle zukünftig auf unter 30 Hektar reduziert werden. Statt weitere Flächen in Hamburg zu versiegeln, wäre eine Verdichtung im Stadtraum, z. B. durch Sanierung und Aufstockungen von Wohngebäuden oder Gewerbegebäuden (Aldi, Lidl etc.) zur Schaffung von Wohnraum eher geeignet. (9.15, 9.16, 9.27, 9.38)

Stellungnahme der Verwaltung

Die Verdichtung im bestehenden Stadtraum ist seit über 15 Jahren fester Bestandteil der Hamburger Stadtentwicklungspolitik. Unter dem Leitbild „Mehr Stadt in der Stadt“ liegt ein Großteil der neuen Wohnungsbaupotenziale im Bereich der Innenentwicklung, vielfach durch Nachnutzung von Konversionsflächen.

Die Aufstockung bzw. Verdichtung von Einzelhandelsstandorten ist ein Bestandteil zur Schaffung von neuem Wohnraum. Da die Rahmenbedingungen und Anforderungen der einzelnen Standorte sehr unterschiedlich sind (u. a. die Bereitschaft der Eigentümerinnen bzw. Eigentümer), ist eine individuelle Betrachtung erforderlich. In der Regel muss zur Realisierung auch erst neues Planrecht geschaffen werden, indem Bebauungspläne neu aufgestellt bzw. geändert werden. Trotz dieser nicht immer einfachen Situationen ist es in den letzten Jahren oft gelungen, bei der Modernisierung oder dem Neubau von Discountern neue Wohnungen zu bauen. Dies gelang z. B. an der Barmbeker Straße (Hamburg-Nord), an der Bahrenfelder Straße und der Holstenstraße (beide Altona), an der Osterfeldstraße, der Bismarckstraße, am Kaiser-Friedrich-Ufer und an der Randstraße (alle Eimsbüttel) sowie an der Leuschnerstraße und am Heinrich-Stubbe-Weg (beide Bergedorf). Des Weiteren sind aktuell bezirksübergreifend ca. 20 Projekte im Bau oder in Planung, die eine Kombination von Einzelhandelsnutzungen bzw. gewerblichen Nutzungen mit darüber liegenden Wohnungen vorsehen.

Im Zuge der jährlichen Fortschreibung der Wohnungsbauprogramme der Bezirke wird die Möglichkeit zur Nutzung weiterer Standorte auch weiterhin laufend untersucht.

Dies reicht zur Bedienung der Nachfrage trotzdem nicht aus. Oberbillwerder ist einer der Orte, die unter dem Begriff „Mehr Stadt an neuen Orten“ die Innenentwicklung durch neue, durch den ÖPNV gut erschlossene Quartiere, ergänzen.

Mit dem Vertrag für Hamburgs Stadtgrün werden darüber hinaus Quantität und Qualität der öffentlichen Grünflächen gesichert.

Stellungnahmen und Fragen der Öffentlichkeit

Der Bau von Großwohnprojekten „auf der grünen Wiese“ sei grundsätzlich problematisch, OBW in seiner Dimensionierung zu groß. An Beispielen wie z. B. Neu-Allermöhe, Mümmelmannsberg, Lohbrügge-Nord sei ersichtlich, dass die Qualität gewachsener Stadtteile nicht erreicht werden kann. Vielmehr würde die Segregation bestimmter Bevölkerungsgruppen gefördert. (9.12, 9.13, 9.20, 9.25, 9.26, 9.32, 9.33, 9.38, 9.40)

Wie bewertet man ähnliche Großbauprojekte (Steilshoop, Allermöhe), was wurde daraus gelernt? Sind die Versprechungen von damals rückblickend mit der Realität verglichen worden? (9.9)

Stellungnahme der Verwaltung

Aus den Quartieren, die in den letzten Jahrzehnten nach unterschiedlichen Leitbildern gebaut wurden, wurde viel gelernt. Aktuell werden integrierte, mischgenutzte, grüne Quartiere statt monostrukturierter Wohnquartiere oder Großwohnsiedlungen geplant - so auch in Oberbillwerder durch Schaffung von eigenen Quartiersmitten und Zentren, nutzungsgemischten Angeboten, Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum.

Die Stadtentwicklung ist ein lernender Prozess, in dem stetig die Erfahrungen bisheriger Quartiersentwicklungen einfließen. Zudem muss sie sich laufend an die sich wandelenden Anforderungen und Bedarfe anpassen. Die Quartiersentwicklung folgt daher heute anderen Ansprüchen als beispielsweise in den 1970er Jahren.

Ziel ist es mit dem neuen Wohnraum durch die Beteiligung der Bürger auch stabile und lebenswerte Nachbarschaften zu schaffen. Dieser Leitgedanke zieht sich durch den gesamten Entwicklungsprozess des 105. Stadtteils Oberbillwerder. Begonnen mit der Einbindung der Öffentlichkeit im Rahmen des wettbewerblichen Dialogs über die baulich-räumliche Konzeption „The Connected City“ des Siegerentwurfs, die Entwicklung der Masterplanung bis hin zu den Angeboten, die die künftigen Bewohner vorfinden werden und in die sie sich aktiv einbringen können.

Die wichtigste Änderung bei der Entwicklung großer neuer Quartiere betrifft den hohen Anspruch an Funktionsmischung und -vielfalt, um attraktive Angebote und urbane Lebendigkeit auch in der Äußeren Stadt wohnortnah vorzuhalten. Durch urbane Dichte, hochwertige öffentliche Räume und moderne Mobilitätskonzepte sollen die Qualitäten, die innerstädtische Stadtteile für die Bevölkerung so attraktiv machen, auch in die Quartiersentwicklung von Oberbillwerder einfließen.

Mit Konzeptausschreibungen und dem Angebot von vielfältigen Wohnformen in der Phase der Vermarktung werde eine gemischte Bewohnerstruktur und eine sozialgerechte Bodennutzung angestrebt. Die Menschen im Quartier sollen von Beginn an ein größtmögliches Angebot des Gemeinbedarfs für alle Altersgruppen vorfinden. Gleichzeitig soll dieses mit dem Zuzug der neuen Bewohnerschaft weiter wachsen und sich ausgestalten.

Besondere Elemente des neuen Stadtteils sind die Idee der „Connected City“ als Modellstadtteil für „Active City“, die Konzeption der „Mobility Hubs“ und der öffentlichen Grünflächen mit dem „Grünen Loop“. Dabei wird der Mobility Hub als ein Ort zum „Umsteigen“ gedacht – von Transfer auf lokalen Verkehr mit unterschiedlichen Mobilitätsträgern. Er wird auch als ein Ort der „Begegnung“ verstanden – mit hoher Aufenthaltsqualität und verschiedenen Angeboten und Räumen für nachbarschaftliche Aktivitäten.

Das Bildungs- und Begegnungszentrum wird mehr als nur Schulstandort sein: Bildung und Begegnung für Menschen aus Oberbillwerder nicht nur für Schüler*innen und Lehrer.

Ebenfalls soll der HAW Campus mit den Fachbereichen Life Science und Gesundheitswissenschaften für den Stadtteil geöffnet werden und zur Identitätsstiftung beitragen.

Der neue Stadtteil Oberbillwerder wird aus fünf Quartieren mit unterschiedlichen Qualitäten und Atmosphären bestehen. Jedes der fünf Quartiere wird um mehrere kleine Quartiersplätze organisiert, sodass in dem großen Stadtteil überschaubare Nachbarschaften entstehen. Diese sind Möglichkeitsräume für abwechslungsreiche Nachbarschaften mit jeweils eigenem Lebensgefühl: Wasserplätze im Blauen Quartier, Obstgärten oder Kleingärten im Garten Quartier und quirliges Campusleben im Grünen Quartier.

Die Quartiersplätze schaffen gemeinsam mit den öffentlichen Grünflächen im verbindenden „Grünen Loop“, dem Aktivitätspark und der Experimentierzone vielfältige Möglichkeiten für gemeinschaftliche Begegnungen, neue Mobilitätsformen, lokale Dienstleistungen, Spielangebote und Kultur.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Der Boden sei für eine Bebauung ungeeignet und die Vorbereitung des Bodens sei unverhältnismäßig aufwändig. (9.1)

Stellungnahme der Verwaltung

Der Standort ist erst nach Aufhöhung für den Bau von Gebäuden geeignet. Das ist aber in der heutigen Zeit an vielen Orten erforderlich. In der Tat steht ein großer Teil Hamburgs auf Marschboden u.a. Neuallermöhe-Ost und -West, Bergedorf West, aber auch Wilhelmsburg, Rothenburgsort, Hammerbrook. Bauen auf diesem Untergrund ist somit geübte Praxis.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Das Vorhaben wird in einigen Stellungnahmen positiv beurteilt und der innovative und zukunftsweisende Charakter hervorgehoben. (9.5, 9.6, 9.11)

Antwort der Verwaltung

Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

Fragen der Öffentlichkeit

Gibt es eine Gesamtanalyse des Wohnflächenbedarfs für die Zeit 2025-2050 in der Metropolregion Hamburg? (9.17)

Wieviel Wachstum pro Jahr ist für eine Stadt gesund? Welche Größe soll Hamburg erreichen, bis solche Projekte nicht mehr verfolgt werden? Welche Zukunftsperspektiven gibt es für einen flächenmäßig begrenzten Stadtstaat außerhalb von Wachstum? (9.8, 9.24)

Hat Hamburg eine effiziente, widerspruchsfreie und nachhaltige Landnutzungsstrategie, die allen derzeitigen Risiken und Chancen gerecht wird? Wenn nein, müsste damit nicht erst einmal begonnen werden? Ist OBW langfristig ein positiver Bestandteil der Landnutzungsstrategie? (9.14, 9.19)

Warum wird dieser neue Stadtteil gebraucht? (9.7)

Antwort der Verwaltung

Für die Herleitung und Abwägung der Änderung des Flächennutzungsplans und der Bebauungspläne sind die Entwicklungsprognosen und –ziele für Hamburg maßgeblich. In der Metropolregion Hamburg ist es beabsichtigt, das Thema Wohnen intensiver zu bearbeiten und damit die bestehende Zusammenarbeit zu verstärken.

Hamburg besitzt neben seiner Wirtschaftskraft und der Konzentration an Arbeitsstätten auch durch seine Infrastruktur und sein kulturelles Angebot eine besondere Anziehungskraft und ist daher eine wachsende Stadt.

Die Hamburger Stadtentwicklung steht vor der Herausforderung, ein anhaltendes Bevölkerungswachstum für Stadt und Bewohner verträglich zu gestalten, ohne die Lebensqualität der Stadt zu beeinträchtigen. Zusätzlich zu dem bereits seit Jahren anhaltenden Wachstum wird die Hamburger Bevölkerung bis 2035 um weitere 140.000 auf rund 2.028.000 Einwohner anwachsen. Damit ist eine erhebliche, anhaltende Flächennachfrage nicht nur nach Wohnraum, sondern insbesondere auch für Arbeitsstätten, Versorgung, Bildungseinrichtungen, Freizeit und technische wie soziale Infrastruktur verbunden.

Die Senatsbehörden und Bezirksämter setzen sich für einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Wachstum der Stadt ein. Vorderstes Ziel ist die Sicherung der Lebensqualität und Zukunftsfähigkeit der Stadt und damit verbunden die Aufgabe, für ein gutes Arbeitsplatzangebot in einer zukunftsfähigen Wirtschaft zu sorgen, den grünen Charakter der Stadt zu erhalten und dafür zu sorgen, dass Hamburg eine Stadt für alle bleibt. Das aktuelle Leitbild aus dem Jahr 2013 lautet entsprechend „Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser“. Unter der Zielsetzung „Mehr Stadt in der Stadt“ betreibt der Hamburger Senat eine Politik der Innenentwicklung, in der der Anspruch besteht, neuen Flächen nachfragen in erster Linie im bestehenden Siedlungsraum zu begegnen. Ausdruck dieser Politik sind die großen Stadtentwicklungsgebiete auf Konversionsflächen (HafenCity, Mitte Altona, Kasernenflächen) sowie eine Vielzahl kleiner Nachverdichtungsprojekte.

Die Vorteile: Eine Neuinanspruchnahme von Landschaftsräumen wird insgesamt minimiert, bestehende Infrastrukturen und Versorgungsangebote können besser ausgelastet werden und durch die Nähe zu Angeboten entstehen weniger Pendlerverkehre. Bei der Umsetzung dieser Zielsetzung werden aber auch die vorhandenen innerstädtischen Grünflächen qualitativ aufgewertet, womit eine „doppelte Innenentwicklung“ (bezogen auf die Bau- und auf die Grünstrukturen) geschaffen wird. Um die vorhandenen Grünflächen zu erhalten und weiterzuentwickeln hat der Senat eine Vereinbarung mit der Volksinitiative „Hamburgs Grün erhalten“ abgeschlossen. Statistische Daten zeigen, dass die Bevölkerungsdichte Hamburgs wesentlich geringer ist als etwa in Berlin oder München. Die Zahl der Wohneinheiten pro Hektar ist dort rund doppelt so hoch wie in Hamburg. Zugleich ist zu differenzieren: Es gibt Stadtteile, die sind schon heute sehr dicht bebaut. Dem gegenüber gibt es aber auch Orte in unserer Stadt, an denen noch Potenzial besteht. All diese und weitere Aspekte werden bei der Entwicklung Hamburgs berücksichtigt.

Das Ziel „Mehr Stadt in der Stadt“ wurde daher 2016 um die Strategie „Mehr Stadt an neuen Orten“ ergänzt, um an drei besonders geeigneten Standorten gezielt eine Erweiterung der Siedlungsflächen vorzubereiten. Um die Neuinanspruchnahme von Landschaftsräumen auf das erforderliche Minimum zu reduzieren, und dem Grundsatz eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden zu entsprechen, werden diese Entwicklungen auf besonders geeignete Standorte konzentriert. Ein wesentlicher Eignungsfaktor ist dabei die Anbindung an das Schnellbahnnetz, um eine gute Erreichbarkeit und Anbindung an die Hamburger Innenstadt sicherzustellen.

Der neue Stadtteil Oberbillwerder ist das größte dieser neuen Quartiere. Mit hoher Dichte und Flächeneffizienz ist hier eine vielseitige und damit nachhaltige Quartiersentwicklung möglich. Oberbillwerder soll als urbaner Stadtteil mit lebendigen Nachbarschaften und vielseitigen Angeboten für Wohnen, Arbeit, Bildung, Kultur, Freizeit, Sport und Erholung entwickelt werden. Hier soll in einem lebenswerten, vielfältig nutzbarem Umfeld unter der Prämisse einer effizienten Flächenausnutzung vor allem auch bezahlbarer Wohnraum in einer gemischten, urbanen Atmosphäre geschaffen werden.

Stellungnahme und Frage der Öffentlichkeit

Die Fläche von Oberbillwerder wurde von 124 ha auf 118 ha reduziert und somit wurden die Stadtteilgrenzen rund 20 m zurückgenommen. Dieser Reduzierung sind Flächen für Kleingärten, Einfamilienhäuser, Grünanlagen und einer Kita zum Opfer gefallen. Somit sind Teile mit einer recht geringen Einwohnerdichte entfallen, was bedeutet, dass für den restlichen Stadtteil die ohnehin schon extrem hohe Einwohnerdichte noch weiter steigt. Die zum Rand von Oberbillwerder relativ dünne und niedrige Bebauung sollte einen "sanften" Übergang zum bestehenden Dorf Billwerder bilden. Dies wurde mit der Reduzierung anscheinend aufgegeben. Auffallend ist außerdem, dass von der Reduzierung offenbar keine Bauflächen für Investoren betroffen sind. Was war also der tatsächliche Zweck, eine Reduzierung überhaupt, und dann in dieser Form vorzunehmen? (9.39)

Stellungnahme der Verwaltung

Als Kompensation für die Inanspruchnahme von Flächen für die JVA-Billwerder wurde auf politischer Ebene des Bezirks Bergedorf die Reduzierung der Entwicklungsflächen für Oberbillwerder gefordert. Konkret wurde eine Reduzierung der möglichen Geschossflächen für Wohnungen um 35.000 m² BGF, einhergehend mit der Reduzierung der Entwicklungsfläche um ca. 6 ha beschlossen. Die Reduzierung der Bauflächen wurde über alle Wohnformen verteilt. Um den Umfang der Planungen im äußeren Bereich zu reduzieren und dennoch einen angemessenen Übergang zur Landschaft zu formulieren, wurden im inneren Bereich Baufelder verschoben bzw. entfernt. Die Grünanlagen und die Kita sind in der Umplanung erhalten geblieben, für im Zusammenhang mit der Projektentwicklung erforderliche Kleingärten werden Flächen in der Nähe geprüft.

Frage der Öffentlichkeit

Besteht die Möglichkeit, künftig auf Baugenehmigungen für Neubauten im 20 km-Umkreis von Oberbillwerder zu verzichten, um möglichst wenig Bodenversiegelung in Hamburg insgesamt sicherzustellen? (9.34)

Antwort der Verwaltung

Grundsätzlich besteht diese Möglichkeit, allerdings nur nach Durchführung von Bebauungsplanverfahren. Jeder Grundeigentümer hat einen rechtlichen Anspruch auf Genehmigung eines Bauvorhabens, wenn die Voraussetzungen für eine Genehmigung erfüllt werden. Die Pflichten und Rechte privater Grundstückseigentümer können nicht einfach aufgehoben werden. Ein Änderung des Planrechts über Bebauungsplanverfahren ist nur nach Abwägung aller Interessen und ggf. Zahlung von Entschädigungen für Planungsschäden, wenn bestehende Baurechte nicht mehr umgesetzt werden dürfen, möglich. Wegen der langwierigen Verfahren und der Vielzahl an Verfahren ist das Ziel allerdings unrealistisch. Darüber hinaus endet die Hamburgische Planungshoheit an den Landesgrenzen.

10. Inhalte Bebauungsplan/ Verfahren

Frage der Öffentlichkeit

Was für eine Nutzung ist im Nordrand von Neuallermöhe-West am Walter-Rudolphi-Weg – bisher Brachland – vorgesehen? Bisher werde dort die Straße von vielen Lkw, auch großen Zugmaschinen, als Parkplatz mit kurzem Weg zur A 25 genutzt. Dies sollte künftig nicht mehr möglich sein. (10.7)

Antwort der Verwaltung

Eine Konzeption für diese Fläche wird im weiteren Verfahren erarbeitet.

Frage der Öffentlichkeit

Gibt es eine Planung, wo Rettungsdienste (Polizei, RTW, Freiwillige Feuerwehr etc.) in OBW platziert werden? (10.3)

Antwort der Verwaltung

Hierzu erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine Abstimmung mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange und es wird eine Aussage geben.

Frage der Öffentlichkeit

Für welche Funktionen ist das Plangebiet am Nettelburger Landweg vorgesehen? (10.5)

Antwort der Verwaltung

Am Nettelburger Landweg wird im Rahmen der Bebauungsplanverfahren geprüft, ob die Kreuzung des Nettelburger Landwegs mit dem Rahel-Varnhagen-Weg erweitert werden muss.

Frage der Öffentlichkeit

Der Geltungsbereich in der Karte umfasst das Areal des Pflegeheims Moosberg. Was ist dort geplant? (10.9)

Antwort der Verwaltung

Es handelt sich hierbei um das Bebauungsplanverfahren Lohbrügge 91 „Auf der Bojewiese/Moosberg“. Mit diesem Verfahren wird die Entwicklung von Wohnungsbau planungsrechtlich vorbereitet. Dieses Verfahren hat keinen Zusammenhang mit Oberbillwerder und wird aus technischen Gründen in der Anwendung „Bauleitplanung online“ gleichzeitig angezeigt. Nähere Informationen zu dem Bebauungsplanverfahren Lohbrügge 91 können den Internetseiten des Bezirksamtes entnommen werden unter der Adresse:

<https://www.hamburg.de/planen-bauen-wohnen/bebauungsplaene>

Frage der Öffentlichkeit

Wie soll gewährleistet werden, dass die Dichte im Stadtteil nicht zu hoch wird? GRZ und GFZ sind bislang sehr vage. (10.6)

Antwort der Verwaltung

Die festgesetzte Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl werden im weiteren Verfahren konkretisiert, um die bauliche Dichte planungsrechtlich zu regeln.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Um eine Vielfalt und Lebendigkeit des Bahnquartiers sowie eine Erhöhung der möglichen Ausnutzung zu erzielen, wäre eine höhere Dichte hilfreich (anstatt einer GFZ 2,5 besser eine GFZ 3,0). (10.12, 10.18)

Antwort der Verwaltung

Das Bahnquartier soll als zentrales Quartier Oberbillwerders die höchste Dichte aufweisen. Ziel ist es, ein gemischtgenutztes, urbanes Quartier zu entwickeln. Das Bahnquartier zeichnet sich durch eine Blockrandbebauung mit überwiegendem Geschosswohnungsbau aus. Gleichzeitig sollen aber im Bahnquartier vielfältige Wohntypologien angeboten werden, die eine soziale Durchmischung gewährleisten. Daher sind innerhalb der Blockstrukturen auch kleinteiligere Stadthäuser vorgesehen. Insgesamt ergibt sich damit für das Bahnquartier eine durchschnittliche Geschossflächenzahl von 2,5. Mit dieser angestrebten Dichte kann das Ziel eines urbanen Quartiers mit vielfältigen Wohntypologien umgesetzt werden.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Der B-Plan sieht große öffentliche Parkflächen vor, deren stadtwirtschaftliche Tragfähigkeit frühzeitig mitgedacht werden sollte. (10.15)

Antwort der Verwaltung

Der Unterhaltungsbedarf der öffentlichen Flächen wird in den entsprechenden Haushalten berücksichtigt.

Frage der Öffentlichkeit

Wieviel Fläche kann man am Ende als "versiegelt" betrachten (inkl. Zufahrtswege)? (10.16)

Antwort der Verwaltung

Dies wird über Verhältniszahlen zur jeweiligen Grundstücksgrenze planungsrechtlich gesteuert. Die festgesetzte Grundflächenzahl wird im weiteren Verfahren konkretisiert, um die bauliche Dichte planungsrechtlich zu regeln.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Im Gegensatz zu anderen B-Plänen fehlen Konkretisierungen zu Gebäuden. Die daraus entstehende Flexibilität wird begrüßt. Der Gestaltungsleitfaden zeigt hingegen eine hohe Kleinteiligkeit. Hier sollten bauwirtschaftliche Aspekte mitgedacht werden, um eine wirtschaftliche Umsetzung zu gewährleisten. Die Themen der Realteilbarkeit und Bewirtschaftung sind frühzeitig mitzudenken. Eine frühzeitige öffentliche Beteiligung bei der Konkretisierung der Funktionspläne wäre wünschenswert. (10.10, 10.13, 10.17)

Stellungnahme der Verwaltung

Bauwirtschaftliche Aspekte werden im Rahmen der anstehenden Funktionsplanungen für die Quartiere und die Grundstücksvergaben mitgedacht. Eine Beteiligung zur Konkretisierung der Funktionspläne erfolgt in repräsentativer Form über die Sitzungen des Stadtentwicklungsausschusses, die teilweise auch öffentlich sind.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Die zentrale Achse (Fußgängerbereich) im B-Plan erscheint sehr lang, insbesondere der „urban-extensive Bereich“ wird nur schwer mit kommerziellen EG-Nutzungen zu belegen sein. Hier sollten auch Modelle zur Flexibilisierung der EG-Nutzung angedacht werden. Die EG-Nutzungen sollten kleinteilig sein, größere Handels- und Gewerbeflächen sollten an den Quartiersplätzen am Anfang und am Ende der zentralen Achse konzentriert werden. An übrigen Plätzen/ Fußgängerbereichen sollten die kommerziellen Nutzungen auf die Eckbereich „Eckkneipe“ beschränkt werden. (10.11, 10.14)

Stellungnahme der Verwaltung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in das weitere Verfahren eingespeist. Die mit dem Bebauungsplanentwurf beabsichtigte Nutzungsstruktur mit Kerngebieten und Urbanen Gebieten muss umsetzbar sein und wird daher im weiteren Bebauungsplanverfahren auf Grundlage des Nutzungskonzeptes weiter überprüft.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Es wird darauf hingewiesen, wenn ein Detail Dachbegrünung vorgeschrieben wird, dass der B-Plan sehr umfangreiche Vorgaben enthalten werden. Die Begründung werde geschätzt 150 Seiten haben. (10.1)

Stellungnahme der Verwaltung

Die weitere Detaillierung von Festsetzungen erfolgt im weiteren Bebauungsplanverfahren. Grundidee des Bebauungsplanentwurfs ist vor dem Hintergrund des langen Realisierungshorizontes aber grundsätzlich eine planungsrechtlich vertretbare Flexibilität zu ermöglichen, um die weiteren Konkretisierungen der Funktionspläne zu den einzelnen Quartieren auf aktuelle Bedarfe und Entwicklung durch den städtischen Entwicklungsträger justieren zu können. Der Bebauungsplan wird die Festsetzungen enthalten und begründen, die zur Verwirklichung der gewünschten städtebaulichen Entwicklung und Ordnung erforderlich sind.

Stellungnahme und Frage der Öffentlichkeit

Ein wichtiger Grundsatz laut Baugesetzbuch ist, die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Welche Rechtsrisiken bestehen diesbezüglich beim Projekt Oberbillwerder? (10.8)

Antwort der Verwaltung

Die vorgebrachten Stellungnahmen sind Teil des Rechtsetzungsverfahrens und dienen dem Stadtentwicklungsausschuss der Bezirksversammlung und der Bezirksamtsleitung als Grundlage für ihre Entscheidungen. Diese Entscheidungen sind Ergebnis eines Vorgangs, in dem die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen werden. Die Abwägung erfolgt nach § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs. Der Gesetzgeber hat diese Regelung der Öffentlichkeitsbeteiligung sowohl im Interesse des einzelnen Bürgers als auch der Allgemeinheit zur Wahrung der Chancengleichheit und Gleichbehandlung in dieser Weise vorgesehen. Die Freie und Hansestadt Hamburg ist in

allen Bebauungsplanverfahren bestrebt, Verfahrens- bzw. Abwägungsfehler zu vermeiden, um die Rechtssicherheit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung zu gewährleisten.

Frage der Öffentlichkeit

Was macht der Senat, wenn Mehrheiten in der BV als Plangeber der Abwägung aus der öffentlichen Auslegung nicht zustimmen/ nicht feststellen? Wird er evozieren? (10.2)

Antwort der Verwaltung

Eine Prognose zu dieser Frage kann nicht abgegeben werden, weil der Willensbildung des Senats in seiner Funktion als Landesregierung nicht vorgegriffen werden kann. Nach § 42 des Bezirksverwaltungsgesetzes und § 1 Absatz 4 des Gesetzes über die Verwaltungsbehörden der Freien und Hansestadt Hamburg steht dem Senat unter bestimmten Voraussetzungen stets das Recht der Weisung („Evokation“) zu.

Frage der Öffentlichkeit

Ab wann kann man gerichtlich gegen den Anschluss der B5 an den LV vorgehen? (10.4)

Antwort der Verwaltung

Falls man der Auffassung ist, dass die Bebauungspläne zu Oberbillwerder seine Rechte verletzt, kann man innerhalb eines Jahres nach deren Bekanntmachung einen Antrag auf Normenkontrollklage stellen. Das Obergericht prüft, ob die Pläne rechtsfehlerhaft sind. Näheres vgl. § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung.

11. Bürgerbeteiligung

Stellungnahmen und Fragen der Öffentlichkeit

*Die Art der Bürgerbeteiligung – auch die der Vergangenheit – wird kritisch beurteilt. Insbesondere wird hervorgehoben, dass Einwände der Bürger*innen ignoriert würden und eine Diskussion über das „Ob“ nie erfolgt sei. Es wird darum gebeten zu erläutern, auf welcher Veranstaltung das „Ob“ diskutiert wurde und an welchem Punkt die Planung hätte wiediskutiert werden können? Kann diese Diskussion nachgeholt werden? (11.2, 11.6, 11.8, 11.10, 11.11, 11.18, 11.19)*

*Bürger*innen wurde die persönliche Teilnahme an öffentlichen Sitzungen unter Berufung auf die Pandemie nicht ermöglicht, Bürger*innenfragen wurden in der Bezirksversammlung bzw. im Hauptausschuss unvollständig verlesen. Auch würden Umweltinformationen nach Vorgabe des UIG auf Anfrage nicht herausgegeben. Es bestehe der Eindruck, dass der Zugang zu Informationen zum Verfahren gezielt erschwert würde. (11.12)*

Gibt es eine Übersicht, die die bisherigen Bürger-Vorschläge aufzeigt und welche Vorschläge in die Planung aufgenommen und/oder umgesetzt werden? (11.9)

*Bürgerpartizipation setzt Ergebnisoffenheit im Prozess voraus. Wäre eine losbasierte Bürger*innenversammlung nicht das bessere Beteiligungsformat? Kann man den Prozess mit einem losbasierten Planungsrat neu aufsetzen? (11.7)*

Das gewählte Format der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung könne eine Präsenzveranstaltung nicht ersetzen. Viele Bürger hätten an der Zoom Konferenz nicht teilnehmen können. Die Möglichkeiten der Stellungnahmen wurden dadurch begrenzt, eine Diskussion wäre nicht möglich gewesen. Warum wurde keine Verschiebung der Präsenzveranstaltung vorgenommen? Kann dieses nachgeholt werden? (11.3, 11.13, 11.17)

Es wird begrüßt, dass es eine separate Nachbarschaftsbeteiligung zum Anschluss an die B5 geben soll. Wann wird diese stattfinden? (11.1, 11.4, 11.5, 11.14, 11.15)

Stellungnahme der Verwaltung

Der Senat hat in seiner Funktion als Landesregierung als gewählte Volksvertretung in der repräsentativen Demokratie die Entwicklung von Oberbillwerder beschlossen.

Ziel der Entwicklung von Hamburgs neuem Stadtteil ist es, verschiedene Quartiere mit etwa 6.000 - 7.000 Wohneinheiten und 4.000-5.000 Arbeitsplätzen zu schaffen. Damit wird ein wesentlicher Beitrag für die Hamburger Wohnungsentwicklung geleistet. Diese städtebauliche Entwicklung ist damit von gesamtstädtischer Bedeutung. Die Flächen für den neuen Stadtteil befinden sich im Eigentum von Hamburg.

Zur Unterstützung und Entlastung seiner Arbeit kann der Senat Senatskommissionen bilden. Die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau ist eine beschließende Senatskommission, das heißt sie entscheidet für den Senat. Für die Entwicklung von Oberbillwerder hat die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau im

September 2016 das Bezirksamt Bergedorf beauftragt „alle erforderlichen Planungsschritte in enger Zusammenarbeit mit der IBA Hamburg GmbH“ vorzunehmen. Die Bezirksversammlung Bergedorf als demokratisch gewählte Vertretung der Einwohner*innen Bergedorfs berät und kontrolliert dabei die Arbeit des Bezirksamtes.

Nach dem Auftrag der Senatskommission folgte ein zweijähriger transparenter und partizipativer Masterplanprozess mit Wettbewerblichem Dialog, mobilen Ausstellungen und Projektdialogen, der von der IBA Hamburg GmbH als hundertprozentige Tochter der Stadt durchgeführt wurde.

Seitdem stehen Öffentlichkeit, Politik, fachliche Experten und Verwaltung in Kontakt, um sich über das Ob und insbesondere auch das örtliche Wie der Entwicklung zu unterhalten.

Seit 2016 wurden zahlreiche Diskussions- und Werkstatt-Veranstaltungen durchgeführt. Es wurden die Grundzüge der Planung erarbeitet. Aus dem Dialogverfahren wurde im Mai 2018 schließlich der Entwurf „The Connected City“ vom internationalen Planungsteam ADEPT mit Karres + Brands und Transsolar Energietechnik GmbH ausgewählt und in enger Zusammenarbeit mit den politischen Gremien, Fachplanern und Fachbehörden weiter entwickelt.

Im Baugesetzbuch ist geregelt, dass „Bauleitpläne aufzustellen [sind], sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist (§ 1 Absatz 3 des Baugesetzbuchs).

Am 26.02.2019 hat der Senat daher den Masterplan Oberbillwerder beschlossen, der als Grundlage für die Bebauungsplanverfahren dient. Die Bezirksversammlung hat am 25.04.2019 die Einleitung der Bebauungsplanverfahren beschlossen.

Für die Entwicklung des Stadtteils wurden weitere Informations- und Beteiligungsveranstaltungen für die Öffentlichkeit begleitend durchgeführt.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Bauleitplanung zu Oberbillwerder mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung fand vom 25. März 2021 bis zum 15. April 2021 statt. In diesem Zeitraum wurden Informationen zur Planung zur Einsichtnahme im Bezirksamt ausgelegt und digital zur Verfügung gestellt. Äußerungen konnten digital und analog eingereicht werden.

Am 08. April 2021 wurde darüber hinaus eine digitale Informations- und Diskussionsveranstaltung durchgeführt.

Anhand dieser Aufzählung wird der Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung in den verschiedenen Medien und in den verschiedenen Formaten sichtbar. Eine losbasierte Bürger*innenversammlung oder ein Planungsrat sind nicht vorgesehen, zumal die Bevölkerung durch die von ihr gewählten parlamentarischen Gremien vertreten wird.

Die jeweils geltenden Hygienevorschriften nach der hamburgischen Verordnung zur Eindämmung der Pandemie waren auch im Rahmen der Verwaltungsaufgaben zu berücksichtigen. Die Auswertung allein der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Bebauungsplanverfahren zeigt, dass so viele Bürgerinnen und Bürger im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens erreicht wurden wie selten zuvor.

Es ist dem Bezirksamt nicht bekannt, dass Anfragen nach Umweltinformationsgesetz nicht beantwortet wurden.

Das Bebauungsplanverfahren ist nicht abgeschlossen. Umweltinformationen werden weiterhin nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften, hier Baugesetzbuch und Hamburgischem Transparenzgesetz im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens veröffentlicht.

Wie sich Beteiligung bisher ausgewirkt hat, kann den im Internet veröffentlichten aktuellen Informationen zur Planung entnommen werden. Weiterhin stehen auf der Internetseite der IBA Hamburg GmbH Auswertungen einiger der bisher stattgefundenen öffentlichen Veranstaltungen zur Verfügung. Hier eine kurze Übersicht, wie sich die Beteiligung der Öffentlichkeit bisher auf die Planung ausgewirkt hat:

Nach Verhandlungen und einem Beschluss der Bezirksversammlung soll die Größe von Oberbillwerder von 124 ha auf 118 ha verkleinert werden.

Die Zahl der Fuß- und Radwege zum Billwerder Bildeich steht auf dem Prüfstand.

Direkte Anbindungen für Pkw und Lkw an die Fockenweide ist nicht mehr vorgesehen. Es soll nur Anbindungen in Richtung Mittlerer Landweg, an den östlichen Billwerder Bildeich und an den Rahel-Varnhagen-Weg geben. Darüber hinaus sollen verkehrsmindernde und verkehrslenkende Maßnahmen vorgenommen werden, die die Verkehre aus und nach Oberbillwerder in einem vertretbaren Rahmen halten

In Oberbillwerder sollen z.B. ein Schwimmbad sowie Jugend- und religiöse Zentren entstehen. Versorgungseinrichtungen sind vorgesehen, die auch Neuallermöhe und Bergedorf-West zugutekommen.

Es ist anzumerken, dass vor der Pandemie zahlreiche Präsenzveranstaltungen durchgeführt wurden. Die zukünftige Durchführung von Präsenzveranstaltungen ist von den geltenden Hygienevorschriften abhängig. Sobald die Hygienevorschriften es zulassen, besteht die Möglichkeit, dass die politischen Gremien Präsenzveranstaltungen beschließen.

Die Formate zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Bauleitplanverfahren lassen anhand der vorliegenden Auswertung erkennen, dass ein deutlich breiteres Äußerungsspektrum in Qualität und Quantität erreicht werden konnte, als dies in einer Präsenzveranstaltung möglich gewesen wäre. Alle Äußerungen fließen in die Planung von Oberbillwerder ein, in dem sie in die politischen Abwägungsentscheidungen eingestellt werden.

Die Nachbarschaftsbeteiligung zur B5 hat am 26. Mai 2021 erfolgreich stattgefunden. Es konnten zur besseren Berücksichtigung der Belange der Nachbarschaft im Verfahren örtliche Erkenntnisse gewonnen werden.

12. Vermarktung

12.1. Grundstücksvergabe, -kosten

Fragen der Öffentlichkeit

Wird man Grundstücke erwerben können? Wenn ja, wie und wo? (12.1.1)

Wann wird man erste Häuser/Wohnungen reservieren können? (12.1.3)

Wie teuer werden die Grundstücke? Welche Investoren sind im Gespräch, wer wird Eigentümer der Wohnblocks? (12.1.2, 12.1.4)

Antwort der Verwaltung

Die Vermarktung der Grundstücke erfolgt durch die IBA Hamburg GmbH. Es gibt noch keine Festlegungen, in welchem Umfang Grundstücke veräußert oder im Erbbaurecht vergeben werden.

Die Vermarktung beginnt voraussichtlich Mitte der 2020er Jahre. Zu den Modalitäten der Reservierung kann daher momentan noch keine Aussage getroffen werden.

In Oberbillwerder sollen die Grundstücke in einem Mix aus Baugemeinschaften, SAGA, Baugenossenschaften und Wohnungswirtschaft realisiert werden. Die Grundstückspreise sind Ergebnis der einzelnen Konzeptvergaben und werden in Anlehnung an den Bodenrichtwert ermittelt.

Frage und Stellungnahme der Öffentlichkeit

Wer soll nach OBW ziehen? Eine gute "Durchmischung" würde z. B. durch viele Wohnprojekte erreicht werden. (12.1.7)

Antwort der Verwaltung

In Oberbillwerder soll Wohnraum für Menschen mit unterschiedlichem Einkommen und unterschiedlichen Herkunft, Alters- oder Lebenssituationen entstehen. Auch der hohe Anteil an Baugemeinschaften trägt zu einer guten „Durchmischung“ bei.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Die Grundstücksvergabe solle nicht nach dem Prinzip des höchsten Preises, sondern des besten bzw. nachhaltigsten Konzepts erfolgen. (12.1.7)

Antwort der Verwaltung

Höchstpreisverfahren sind nicht vorgesehen.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Aus der Öffentlichkeit werden Bedenken hinsichtlich der Schaffung von „bezahlbarem“ Wohnraum bei gleichzeitig hohen Kosten für das Bauland geäußert. Eine Ausgewogenheit von Kosten und Nutzen sei herzustellen. Folgende Punkte werden hierbei genannt:

- *hohe Kostenbelastung für:*
- *Erschließung*
- *Vorbereiten Baugrund*
- *Wasserhaltung*
- *öffentliche Infrastruktur*

- *öffentliche Grünflächen*
- *Maßnahmen des Biotop- und Artenschutzes*
- *soziale Infrastruktur wie z. B. Sport (12.1.8, 12.1.9, 12.1.10, 12.1.11, 12.1.13, 12.1.14, 12.1.15, 12.1.16, 12.1.17, 12.1.18, 12.1.27)*
- *ungünstiges Verhältnis von Nettobauland zu Bruttobauland (50%). (12.1.20)*
- *zu kleinteilige Mischung von Gebäudetypologien (12.1.12, 12.1.24, 12.1.26)*

Antwort der Verwaltung

Es ist eine gesamtstädtische Aufgabe Wohnraum zu schaffen. Dabei spielt das Thema Bezahlbarkeit eine wichtige Rolle. Die hier vorgebrachten Aspekte werden im weiteren Planungsprozess inkl. bei der Vermarktungsstrategie betrachtet.

Stellungnahme der Wohnungswirtschaft

Die Betreiber – und Finanzierungsfrage für die Energiezentralen für Wärmepumpen und BHKW in den Mobility Hubs sei eindeutig und frühzeitig zu klären. (12.1.19)

Die Vergaben an Vorhabenträger solle so abgestimmt sein, dass möglichst verschiedene Immobilienprodukte (Miete freifinanziert und preisgedämpft, Eigentum, Baugenossenschaften, Baugemeinschaften) innerhalb der ersten Phase vertreten sind, um die Vielfalt des Quartiers zu zeigen. (12.1.21)

Die städtebauliche Struktur solle auf die Veränderung von Bedarfen während der Realisierung des Gesamtprojekts angemessen reagieren können (Realisierung in Bauabschnitten). Die Tranchen seien auf vermarktbare Größen anzupassen. (12.1.22, 12.1.23)

Es wird darum gebeten, die Einbindung und Beteiligung der Wohnungswirtschaft, bei der Konkretisierung von Funktionsplänen und Gestaltungsleitfäden fortzuführen. (12.1.25)

Stellungnahme der Verwaltung

Die Betreiber- und Finanzierungsfrage für die Energiezentralen in den Mobility Hubs wird frühzeitig geklärt. Darüber hinaus wird das Thema Betreiberkonzept für die Mobility Hubs aktuell in einem durch den Bund geförderten Projekt ausgearbeitet.

In Oberbillwerder ist die Umsetzung des Hamburger Drittmixes vorgesehen. Zudem sollen 20% Baugemeinschaften entstehen. Der Mix soll in den einzelnen Quartieren umgesetzt werden, sodass bereits im ersten Bauabschnitt eine große Bandbreite an Immobilienprodukten realisiert wird.

Eine Realisierung in Bauabschnitten ist vorgesehen. Darüber hinaus wird auch die städtebauliche Planung in Abschnitten konkretisiert, wodurch auf veränderte Bedarfe reagiert werden kann.

Interessierte Investoren (nicht nur Wohnungswirtschaft) werden regelmäßig über die Projektentwicklung durch die IBA Hamburg GmbH informiert.

12.2. (Bezahlbares) Wohnen

Fragen und Stellungnahme der Öffentlichkeit

Wie wird sich die durchschnittliche Miete pro qm in OBW gestalten? Gibt es einen Deckel? Bezahlbarer Wohnraum könne aufgrund der hohen Erschließungskosten nicht entstehen. (12.2.1, 12.2.4, 12.2.5)

Antwort der Verwaltung

Die Höhe der Mieten ist aktuell noch nicht zu prognostizieren. Der geförderte Wohnungsbau wird gedeckelte Mieten gemäß der dann geltenden Förderrichtlinie haben, generell soll 1/3 des Neubauvolumens im Geschosswohnungsbau im geförderten Wohnungsbau realisiert werden.

Die späteren Mieten auf dem freien Wohnungsmarkt werden sich auch an den Vergleichsmieten orientieren müssen. Genauso werden die Grundstückspreise nicht nur durch die Erschließungskosten bestimmt, sondern müssen sich ebenfalls am Markt platzieren.

Fragen der Öffentlichkeit

Welche Wohnkosten müssen die späteren Bewohner insgesamt aufbringen? Und wie sollen diese mit den 4000-5000 Erwerbsplätzen erwirtschaftet werden? (12.2.3)

Antwort der Verwaltung

siehe Ziffern 8. und 12.2.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Einfamilienhäuser seien sehr beliebt. Der Anteil der Einfamilienhäuser erscheine mit 15% zu gering. (12.2.2)

Stellungnahme der Verwaltung

In Oberbillwerder sollen unterschiedliche Wohntypologien angeboten werden. Bei der Wahl der jeweiligen Anteile spielt insbesondere die effiziente Flächenausnutzung eine wichtige Rolle. Daher – und angesichts der geringen Flächenreserven von Hamburg - sollen weit überdurchschnittlich flächensparende Wohnformen vorgesehen werden.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Die durchschnittliche Wohnungsgröße sei mit 100 m² pro Wohnung zu groß bemessen. Eine Kennziffer von 80-90 m² sei nachfraggerechter. (12.2.6, 12.2.9, 12.2.16)

Stellungnahme der Verwaltung

Üblicherweise werden die Wohnungsgrößen zur Berechnung auf Funktionsplanebene mit einer Bruttogrundfläche (BGF) angegeben. Die Berechnung von durchschnittlichen Wohneinheiten mit einer BGF von 100 m² ist üblich für Einschätzungen zu diesem Planungsstand, nach Abzug von Wänden und Treppenhäusern kommt man in der Regel auf eine Wohnfläche von ca. 85 m². Die tatsächlichen Wohnungsgrößen und der Wohnungsmix werden im Weiteren in Rückkoppelung mit der Vermarktungsstrategie abgestimmt. Auf Bebauungsplanebene erfolgt dazu keine Festsetzung.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Baukostensteigerungen z. B. durch passive Lärmschutzmaßnahmen seien zu vermeiden. (12.2.8, 12.2.12)

Stellungnahme der Verwaltung

Passive Lärmschutzmaßnahmen lassen sich nicht immer vermeiden, insbesondere wenn Schallschutzwände nicht möglich oder unangemessen wären. Näheres wird im weiteren Prozess geprüft.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Die Möglichkeiten des seriellen Bauens solle zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum Anwendung finden. Hierzu werden detaillierte Hinweise formuliert. (12.2.10, 12.2.13, 12.2.14, 12.2.15).

Stellungnahme der Verwaltung

Der Bebauungsplan hat keine rechtliche Handhabe, die die Konstruktionsart vorzuschreiben.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Fahrradstellplätze sollen außerhalb der Gebäude angeordnet werden, um keine Verluste in den EG-Zonen zu erreichen. (12.2.7)

Stellungnahme der Verwaltung

Abstellanlagen sollten sicher und gut zugänglich hergestellt werden. Eine Verortung ist dabei sowohl in Innenhöfen als auch gebäudeintegriert denkbar.

Stellungnahme der Öffentlichkeit

Aus Kostengründen werden anstelle der Mobility Hubs alternativ Quartiersgaragen bevorzugt (Abstand von max. 200 m zur entsprechenden Wohnbebauung). (12.2.11)

Stellungnahme der Verwaltung

Bei Mobility Hubs handelt es sich um Quartiersgaragen, bei denen im Erdgeschoss weitere Nutzungen vorgesehen sind. Die Mobility Hubs sind fußläufig in max. 250 m von der Wohnbebauung aus erreichbar.

12.3. Einzelhandel

Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Grundsätzlich erscheine der Gewerbe-, Handel- und Dienstleistungsanteil recht hoch für einen dezentralen Standort. Es werde die Erstellung eines Gutachtens angeregt. (12.3.5)

Aus immobilienwirtschaftlicher Sicht sei es sinnvoll, den Einzelhandel erst in späteren Realisierungsphasen umzusetzen, wenn die notwendige Besucherfrequenz vor Ort vorhanden ist. (12.3.2)

In den EG- Zonen sei nur eine geringe Quote an Gewerbe umsetzbar. Größere Querfinanzierungen werden wahrscheinlich nicht möglich sein (12.3.1, 12.3.3)

Für einen wirtschaftlich nachhaltigen Erfolg der aktiven EG-Zonen im Bahnquartier sollten frequenzabhängige, kommerzielle Nutzungen (Handel, Gastronomie, Dienstleistungen) auf einer zentralen Achse mit einer Länge von max. 250 m konzentriert werden und die Fassaden nahezu durchgängig für Passanten interessant (Schaufenster) gestaltet werden. (12.3.1, 12.3.6)

Darüber hinaus ist eine Querfinanzierung der Wohnungen über die Gewerbeflächen nicht denkbar. Größere Gewerbeflächen für Handel u. ä. sollten an den Quartiersplätzen, welche an die zentrale Achse anschließen, angesiedelt werden. (12.3.4, 12.3.6)

Stellungnahme der Verwaltung

Für Oberbillwerder wird ein Nutzungskonzept für die Einzelhandels- und Gewerbeflächen durch ein Gutachterbüro erarbeitet. Hierbei wird neben der betreffenden Nutzungsanteile auch die Realisierungsabfolge in Abschnitten mit untersucht.

Der Bebauungsplanentwurf ermöglicht mit seinen Kerngebieten die Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur entlang der zentralen Achse. An der zentralen Achse sind zwei Quartiersplätze direkt angeschlossen. Weiterhin dienen die festgesetzten Urbanen Gebiete dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen. Die Nutzungsmischung muss dabei nicht gleichgewichtig sein. An den Quartiersplätzen sollen Wohnungen ausgeschlossen werden, um die Belebung der Plätze durch andere quartiersbezogene Nutzungen sicherzustellen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in das weitere Verfahren eingespeist. Die mit dem Bebauungsplanentwurf beabsichtigte Nutzungsstruktur mit Kerngebieten und Urbanen Gebieten muss umsetzbar sein und wird daher im weiteren Bebauungsplanverfahren auf Grundlage des Nutzungskonzeptes weiter zu überprüfen sein.

Die weitere Detaillierung der Konzeption und die Umsetzung der Nutzungsverteilung erfolgt unter Berücksichtigung des Nutzungskonzeptes für die Einzelhandels- und Gewerbeflächen im Rahmen der Funktionsplanungen und der Grundstücksvergaben zusammen mit den geeigneten Bietern.