

N i e d e r s c h r i f t

über die Öffentliche Plandiskussion
zum Bebauungsplan-Entwurf Wilhelmsburg 102
am Montag, dem 09. August 2021, 19:30 Uhr,
im Saal der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte,
Caffamacherreihe 1-3, 20355 Hamburg

Auf dem Podium anwesend:

- **Herr Rebensdorf**, SPD, stellvertretender Vorsitzender des Stadtplanungsausschusses der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte,
- **Herr Mathe**, Leiter des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung
- **Herr Humburg**, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, Abteilungsleiter Bebauungsplanung
- **Herr Saeidimadani**, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, stellvertretender Abteilungsleiter Abteilung Bebauungsplanung

Vor Ort Anwesende Ausschussmitglieder bzw. Vertreter der Bezirksfraktionen Hamburg-Mitte:

- **Herr Sträter**, SPD
- **Herr Hoitz**, CDU
- **Herr Roszak**, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- **Herr Olschok**, DIE LINKE

Die Veranstaltung wird durch eine Übertragung im Livestream unterstützt. Vor Ort sind 41 Bürgerinnen und Bürger anwesend. Online zugeschaltet sind ca. 232 Zuschauer.

Beginn: 19:30 Uhr

Die Niederschrift der öffentlichen Plandiskussion ist wie folgt gegliedert:

- 1. Niederschrift** der öffentlichen Plandiskussion mit Widergabe der Inhalte der Präsentation des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung
- 2. Diskussionsrunde** im Rahmen der öffentlichen Plandiskussion. Berücksichtigt sind die Beiträge der vor Ort anwesenden Öffentlichkeit und per Chat eingegangene Beiträge, die im Rahmen der Veranstaltung behandelt wurden.
- 3. Anlage 1:** Während der Veranstaltung im Rahmen der Liveübertragung im Internet eingegangene Stellungnahmen aus dem Chat. Diese Beiträge sind zur besseren Übersichtlichkeit thematisch zugeordnet. Am Ende der Themenblöcke erfolgt jeweils eine überschlägige Stellungnahme des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung.
- 4. Anlage 2:** Im Vorfeld- und im Nachgang der Veranstaltung per E-Mail beim Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung eingegangene Stellungnahmen der Öffentlichkeit. Diese Beiträge sind zur besseren Übersichtlichkeit thematisch zugordnet und werden ebenso im Verlauf des Planverfahrens geprüft und unter Beteiligung der politischen Gremien und Träger öffentlicher Belange gemäß § 1 Absatz 7 Baugesetzbuch (BauGB) abgewogen.

1. Niederschrift der öffentlichen Plandiskussion mit Wiedergabe der Inhalte der Präsentation des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung

Aufgrund der Corona-bedingten Einschränkungen findet die ÖPD im Saal der Bezirksversammlung mit einer zu diesem Zeitpunkt zugelassenen Gesamtkapazität von 35 Personen statt. Zusätzlich wird der Raum „Wilhelmsburg“ im gleichen Geschoss mit einer zugelassenen Gesamtkapazität von 12 Personen für ein Livestreaming zur Verfügung gestellt. Die Veranstaltung wird darüber hinaus durch eine Übertragung als Livestream im Internet unterstützt (Zugang zum Livestream über <https://10-0-0-1.de/OePD-Wilhelmsburg-102/>). Aufgrund der eingeschränkten Kapazität hat die interessierte Öffentlichkeit bis zum 04.08.2021 die Möglichkeit sich per E-Mail an stadtplanung@hamburg-mitte.hamburg.de für eine persönliche Teilnahme vor Ort anzumelden. Die Teilnahmeberechtigung vor Ort ergibt sich aus dem Kriterium der zeitlichen Reihenfolge der eingegangenen Anmeldung. Zur Veranstaltung zugelassen sind daher nur die Personen, die im Vorfeld der Veranstaltung vom Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung eine Bestätigungsemail erhalten haben.

Zum Einlass ist entweder ein negativer Corona-Testnachweis, PCR-Test – nicht älter als 72 Stunden, Schnelltest – nicht älter als 48 Stunden oder ein vollständiger Impfnachweis oder ein Genesenennachweis vorzuzeigen. Da am Abend der Veranstaltung weitere Interessierte ohne vorherige Anmeldung vor Ort Einblick in Planungsunterlagen gewinnen möchten, hat das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung Anschauungsmaterial zum Bebauungsplanverfahren und das sogenannte Infoblatt im Foyer des Bezirksamtes Hamburg-Mitte ausgestellt.

Herr Rebensdorf eröffnet um 19:30 Uhr die Öffentliche Plandiskussion (ÖPD) zum Bebauungsplan-Entwurf Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Gewerbe im Spreehafenviertel“ und begrüßt die anwesenden und digital zugeschalteten Bürgerinnen und Bürger. Dann übergibt er das Wort an **Herrn Mathe**, den Leiter des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung.

Herr Mathe begrüßt im Namen des Bezirksamtes Hamburg-Mitte die Anwesenden im Saal der Bezirksversammlung und im Nebenraum „Wilhelmsburg“ sowie die per Livestream zugeschaltete Öffentlichkeit zur heutigen Plandiskussion. Anschließend stellt er seine Mitarbeiter auf dem Podium sowie die vor Ort anwesenden Ausschussmitglieder vor und erfragt bei den anwesenden Bürgerinnen und Bürger Informationen zum Wohnort und zur Intention des Besuches. Er stellt fest, dass die überwiegende Mehrheit der Anwesenden Bewohnerinnen und Bewohner der Wilhelmsburger Elbinseln sind. Einige der Anwesenden sind Mitarbeiterinnen bzw. Geschäftsführerinnen der ortsansässigen Gewerbe- und Industriebetriebe sowie Vertreterinnen sozialer Einrichtungen (Kita „Entenwerder Elbpiraten“) oder sonstige Stakeholder im Umfeld des Plangebietes. Des Weiteren sind unter den live

zugeschalteten Personen zahlreiche Interessierte aus den Wilhelmsburger Elbinseln und auch Interessierte aus anderen Stadtteilen vertreten.

Herr Mathe gibt dann noch einen kurzen Überblick über den Ablauf der Veranstaltung: Zunächst seien ca. 40 Minuten für die Erläuterung des Planungsanlasses, der Bestandssituation, der Inhalte des Bebauungsplan-Entwurfs sowie des weiteren Verfahrens vorgesehen. Danach hätten die Bürgerinnen und Bürger weitere 80 Minuten Zeit, ihre Fragen, Hinweise und Kritik zu äußern. Nach dem Bericht zum Stand der Planung gebe es damit anschließend ausreichend Zeit für die inhaltliche Erörterung und für Fragen. Der vorgestellte Planungsstand werde im weiteren Verfahren unter Würdigung der heute geäußerten Hinweise seitens des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung konkretisiert und ausgearbeitet. Anschließend führe das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung die Abstimmung mit den betroffenen Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange durch. Die heutige Veranstaltung werde protokolliert und die geäußerten Hinweise würden anschließend im Stadtplanungsausschuss diskutiert und gewürdigt.

Herr Mathe weist darauf hin, dass bereits im Vorfeld der Veranstaltung zahlreiche, teilweise sehr spezifische Fragen und Anregungen schriftlich eingereicht worden seien. Diese könnten jedoch im Rahmen dieser Veranstaltung nicht beantwortet werden, da die Plandiskussion als erste Phase der Bürgerbeteiligung dazu diene, einen ersten Überblick über die Gesamtplanung zu verschaffen. Die Fragen und Anregungen gingen aber nicht verloren, sondern würden, gemeinsam mit den noch bis einschließlich Freitag, den 13.08.2021 (Dienstschluss) schriftlich einreichbaren Fragen, im weiteren Verfahren geprüft und abgewogen (*siehe Anlage 2*).

Bevor **Herr Mathe** mit der Vorstellung der Planung beginnt, erklärt er, dass diese Sitzung gefilmt und im Internet per Video-Livestream übertragen werde. Daher werden die Anwesenden gefragt, ob datenschutzrechtliche Vorbehalte gegen die Ausstrahlung des Bildmaterials bestehen. Dies ist nicht der Fall.

Herr Mathe beginnt anschließend seinen Vortrag anhand einer Power-Point-Präsentation (*Die Präsentation ist abrufbar unter <https://www.hamburg.de/mitte/bplaene-im-verfahren/15275160/wilhelmsburg-102-spreehafenviertel-bebauungsplan-oepd/>*).

Herr Mathe gibt einen zusammenfassenden Überblick zu den Grundlagen und Zielen des Bebauungsplanverfahrens Wilhelmsburg 102. Zunächst geht er auf die aktuell laufenden Bebauungsplanverfahren des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung im Bereich der

Elbinseln und deren jeweiligen Verfahrensstand ein. Das Plangebiet des Bebauungsplan-Entwurfs Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Gewerbe im Spreehafenviertel“ sei Teil der zentralen Nord-Südachse mit den weiteren aktuell in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanverfahren Wilhelmsburg 91 „Wilhelmsburger Rathausviertel“, Wilhelmsburg 99 „Elbinselquartier Süd“, und Wilhelmsburg 100 „Elbinselquartier Nord“. Weitere Bebauungspläne des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung, die sich im näheren Umfeld des Plangebiets aktuell im laufenden Verfahren befinden, seien Wilhelmsburg 86 „Obergeorgswerder Deich“, Wilhelmsburg 95 „Georg-Wilhelm-Höfe“, Wilhelmsburg 96 „Neues Korallusviertel“, Wilhelmsburg 98 „Fiskalische Straße“ und Wilhelmsburg 101 „Hövelpromenade“. Der Bebauungsplan Wilhelmsburg 97 „Langenhövel“ sei bereits festgestellt worden.

Herr Mathe geht dann anhand eines Schrägluftbildes und diverser weiterer Bestandsfotos auf die stadträumliche Lage des Plangebietes am Nordrand von Wilhelmsburg ein. Er beschreibt die Nachbarschaften vom gründerzeitlichen Wohnquartier Reiherstiegviertel im Südwesten, dem Ernst-August-Kanal im Süden, den Gewerbe- und Industriegebieten im Osten sowie dem Spreehafen im Norden. Das Plangebiet selbst werde geprägt durch den bestehenden Ruderalwald, der mit einer Fläche von ca. 8 ha große Teile des räumlichen Geltungsbereichs einnimmt. Im Nordosten entlang der Schlenzigstraße und in Teilen an der Harburger Chaussee seien gewerbliche Nutzungen vorhanden, die an das angrenzende Industriegebiet Stenzelring östlich des Plangebietes anknüpfen.

Herr Mathe erläutert nun die bisherigen Entwicklungen des Projektes sowie den Verlauf des Bebauungsplanverfahrens. Das Plangebiet sei Teil des seitens des Hamburger Senats beschlossenen Rahmenkonzepts „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“. Bereits zwischen den Jahren 2012 und 2014 habe es intensive Beteiligungsverfahren mit Bürgerinnen und Bürgern und Initiativen gegeben. Das daraus resultierende Projekt Spreehafenviertel sei in mehreren Stufen unter fortlaufender Klärung von Zielkonflikten konkretisiert und in einen Funktionsplan-Entwurf überführt worden. Dieser sei die Grundlage des 2019 eingeleiteten Bebauungsplanverfahrens. **Herr Mathe** führt aus, dass im Nachgang der behördeninternen Grobabstimmung durch die Bürgerinitiative „Der Wilde Wald bleibt!“ infolge eines Bürgerbegehrens ein zwischenzeitlicher Planungsstopp erwirkt wurde. Nach endgültiger Beendigung des Bürgerbegehrens Anfang 2021 habe der Stadtplanungsausschuss auf Grundlage der Drucksache des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung am 29.03.2021 der Durchführung der ÖPD zugestimmt, die nun in Form dieser Hybrid-Veranstaltung stattfände.

Herr Mathe stellt den aktuellen Bebauungsplan-Entwurf Wilhelmsburg 102 und den Funktionsplan-Entwurf vor. Er erläutert zunächst die städtebauliche Figur, den in ihrer Dimensionierung an die gründerzeitlichen Typologien des Reiherstiegviertels angelehnten Blockstrukturen mit der Kernnutzung Wohnen, gemischt genutzten Bereichen aus Wohnen und wohnverträglichem Gewerbe sowie gewerblichen Nutzungen. Der Entwurf umfasse fünf Baufelder mit einer Bruttogeschosfläche von insgesamt ca. 11 ha für das Wohnen, ca. 3.100 m² für die Wohnfolgeinfrastruktur, ca. 3 ha für die innerhalb des Plangebiets verlagerten Sportflächen und ca. 2,5 ha für bestehende gewerbliche Nutzungen. Mit dem Bebauungsplan-Entwurf des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung soll die zukünftige Bebauung von ca. 1.000 Wohneinheiten mit einem differenzierten Angebot an Gebäudetypologien und Wohnformen unterstützt werden.

Herr Mathe geht danach anhand verschiedener Grafiken auf den aktuellen Funktionsplan-Entwurf ein. Er hebt dabei hervor, dass die gewählte Blockrandbebauung mit fünf bis sieben Geschossen auch aus Gründen des Lärmschutzes gewählt worden sei. Die Wohnungen sollen überwiegend durchgesteckte Grundrisse mit einer lärmabgewandten Seite zum Blockinnenbereich erhalten. Die Mischung in den Baublöcken spiegele sich auch in der Typologie wider, die mit „zapfen“-artigen Anbauten sowie gestapelten Reihenhäusern im Innenhofbereich die Unterbringung unterschiedlicher Wohnformen ermögliche und so zur Entwicklung eines sozial robusten, starken Quartiers beitrage. Am geplanten Quartiersplatz südöstlich der Georg-Wilhelm-Straße sei ein Solitärgebäude mit Kita sowie den östlich angrenzenden Waldspielplatz vorgesehen. Im Südosten des Plangebiets sei die zu verlagernde Sportanlage vorgesehen, die neben Sportflächen auch Vereinsgebäude mit den entsprechenden Räumlichkeiten beinhalte. Das Frei- und Grünflächenkonzept verfolge das Ziel, die vorhandenen Wasserlagen zu qualifizieren, eine grüne Landschaftsachse mit dem Baumbestand als öffentliche Parkanlage zu sichern und den vorhandenen Fuß- und Radweg am Ernst-August-Kanal auszubauen. Zudem soll eine Anbindung an den neuen Freizeitrundkurs „Loop“ und den zentralen Grünzug am Aßmannkanal hergestellt werden. Auch unter Bezugnahme auf die aktuellen Überschwemmungsereignisse in Südwestdeutschland weist er auf die hohe Bedeutung eines dezentralen Umgangs mit dem Niederschlagswasser im Plangebiet hin. Dazu seien unter anderem neben der Dachbegrünung auch oberirdische Rückhalteflächen in Form von Versickerungsmulden geplant.

Herr Mathe stellt anschließend das geltende Planrecht mit den differenzierten Festsetzungen für die Teilbereiche des Plangebiets vor. Die Flächen im Plangebiet seien bisher überwiegend für Hafenbezogene Nutzungen sowie Gewerbe und Industrie ausgewiesen. Die aktuelle

Planung mache auf Ebene der übergeordneten Bauleitplanung eine Fortschreibung des Flächennutzungsplans sowie des Landschaftsprogramms erforderlich. Federführend hierfür seien die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) und die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA).

Herr Mathe stellt nun den aktuellen Bebauungsplan-Entwurf Wilhelmsburg 102 vor. Er beschreibt die baukörperähnliche Ausweisung der Blockstrukturen über die Festsetzung von Baugrenzen sowie die Baugebietsausweisung Allgemeines Wohngebiet für die Wohnbereiche, Urbanes Gebiet für die Bereiche mit einer Mischung aus Wohnen und wohnverträglichem Gewerbe sowie von Gewerbegebieten im Osten und Südosten des Plangebiets. Neben den Baugebieten seien auch Flächen für Sport- und Spielanlagen, öffentliche Grünflächen als Parkanlagen sowie eine Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt. Die verkehrliche Infrastruktur werde überwiegend bestandskonform festgesetzt. Darüber hinaus würden zwei neue Planstraßen im östlichen Bereich ausgewiesen sowie einige neue Fuß- und Radwegeverbindungen gesichert. Die multifunktionale Platzfläche westlich des Solitärs werde als öffentliche Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt.

Er berichtet weiter, dass der Bebauungsplan-Entwurf mit seiner Baublockstruktur und dem zugrundeliegenden Maß der baulichen Nutzung sich an der Gründerzeit orientiere und verweist auf das benachbarte Reihertstiegviertel. Es wird eine städtebauliche Dichte mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 für die Allgemeinen Wohngebiete sowie bis zu 0,9 für die Urbanen Gebiete und Gewerbegebiete im Plangebiet aktuell verfolgt.

Herr Mathe verweist anschließend auf die aktuellen Inhalte der textlichen Festsetzungen, bevor er erläutert, dass die planerischen Ziele dieses Bebauungsplan-Entwurfs über das verbindliche Planungsrecht hinaus auch durch Inhalte und Kriterien der Konzeptausschreibungen und der Kaufverträge gesichert werden sollen, die die IBA als städtisches Tochterunternehmen mit den zukünftigen Eigentümern schließen werde. Zudem sei auf Grundlage der Vorlage des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung zur Sicherung der planerischen Ziele am 22.02.2021 die Veränderungssperre Wilhelmsburg 102 für das gesamte Plangebiet erlassen worden.

Herr Mathe weist darauf hin, dass die planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplan-Entwurfs auf fachlich fundierte Gutachten basieren. Eine Reihe von

Fachgutachten liege bereits vor und befinde sich in der Prüfung. Weitere Gutachten werden im Laufe des Bebauungsplanverfahrens vorgelegt. Er geht hierauf kurz ein.

Abschließend erläutert **Herr Mathe** den Umgang mit dem wichtigen Thema der Ausgleichserfordernisse nach Landeswaldgesetz, Artenschutz- und Naturschutzrecht. Nach dem aktuellen Stand des Funktionsplan-Entwurfs soll insgesamt ca. 8,4 ha Ruderalwald-Fläche überplant werden. Nach teilweiser Fällung und Neupflanzung von ca. 1.986 Bestandsbäumen verbleibe ein Defizit von ca. 972 Bäumen, das nach aktuellem Stand außerhalb des Plangebiets ausgeglichen werden müsse. Der Waldausgleich beziehe sich auf einen ca. 3,2 ha großen Waldabschnitt westlich und einen ca. 5,2 ha großen Waldabschnitt östlich der Georg-Wilhelm-Straße und soll im Sinne einer Erstaufforstung erfolgen. Der Waldersatz sei entsprechend der Vorgaben der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) im Verhältnis von 1:2 herzustellen. Da entsprechende Ausgleichsflächen innerhalb der Hamburger Landesgrenzen nicht verfügbar seien, soll nach aktuellem Stand der Waldausgleich auf zwei unterschiedlichen Flächen innerhalb des Suchraums für Kompensationsmaßnahmen der BUKEA erfolgen. Dafür seien aktuell entsprechende Flächen zum einen südwestlich von Hamburg gelegen in Hoinkenbostel (Landkreis Harburg in Niedersachsen) und zum anderen nördlich von Hamburg in der Gemeinde Bönningstedt (Schleswig-Holstein) vorgesehen.

Abschließend gibt **Herr Mathe** einen Ausblick auf das weitere Verfahren. Demnach folgt zunächst die Nachlese der heutigen ÖPD im Stadtplanungsausschuss. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs im Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung werde für das 1. Quartal 2023 und die Vorweggenehmigungsreife für das 3. Quartal 2023 avisiert.

2. Diskussionsrunde im Rahmen der öffentlichen Plandiskussion. Berücksichtigt sind die Beiträge der vor Ort anwesenden Öffentlichkeit und per Chat eingegangene Beiträge, die im Rahmen der Veranstaltung behandelt wurden.

Herr Rebensdorf bedankt sich bei Herrn Mathe für die Darstellung des Projektstandes und eröffnet die Diskussionsrunde. Die Bürgerinnen und Bürger haben nun die Gelegenheit, sich zu den Planungen zu äußern und ggfs. Fragen zu stellen oder Hinweise zu geben. Er weist darauf hin, dass die Beiträge und Fragen protokolliert werden.

Ein Bürger weist darauf hin, dass er den Bedarf für eine neue, oberirdische Haltestelle im Zuge des Ausbaus des U-Bahn-Netzes im Plangebiet, im Eckbereich Harburger Chaussee / Georg-Wilhelm-Straße sehe. Er weist zudem grundsätzlich darauf hin, dass die Verlängerung der U-Bahn-Trasse über den Kleinen Grasbrook und den Spreehafen aus baulichen und Kostengründen oberirdisch erfolgen und parallel dazu eine Veloroute geführt werden solle.

Herr Mathe betont den politischen Willen der Freien und Hansestadt Hamburg durch den Ausbau der U-Bahn-Linie-4 (U4) auch eine bessere Erschließung für Wilhelmsburg herbeizuführen. Er berichtet, dass hierzu derzeit durch die Hamburger Hochbahn eine Machbarkeitsuntersuchung zur Verlängerung der U4 durchgeführt werde. Dabei würden eine oberirdische sowie eine unterirdische Variante plausibilisiert und eine mögliche Zielhaltestelle an der Georg-Wilhelm-Straße direkt südlich angrenzend an das Plangebiet untersucht. Eine abschließende Aussage hierzu sei jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Ein Bürger fragt, inwieweit der Verlust einer CO₂-Senke von ca. 8 ha mit einer 40 km entfernten Aufforstung als Ausgleichsmaßnahme, die voraussichtlich erst in rund 50 Jahren ein entsprechendes CO₂-Bindungsvermögen erreichen könne, auch unter Berücksichtigung der aktuellen Ereignisse im Ahrtal sowie der Deicherhöhungen in Wilhelmsburg, zu rechtfertigen sei.

Eine Bürgerin (Mitglied der Bürgerinitiative „Waldretter“) verweist ebenfalls auf die aktuellen Ereignisse in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz und möchte auch wissen, wie die Funktionen des Waldes für den Hochwasserschutz ausgeglichen werden solle.

Herr Mathe bekräftigt die gemeinsame Verantwortung für die Folgen des Klimawandels und die Verpflichtung, bei aktuellen Planungsprozessen einen angemessenen Umgang damit zu finden. Die geäußerten Bedenken bezüglich der Rodung des Waldes als zeitgemäßes Vorgehen im Zusammenhang mit Klima- und Hochwasserschutz würden im Verfahren aufgegriffen, eingehend geprüft und dann unter Heranziehung der erstellten Fachgutachten rechtlich bewertet und abgewogen.

Ein Bürger (Naturschutzbund Deutschland (NABU) Hamburg, Gruppe Süd) führt aus, dass die Planung aus Sicht des NABU einen besonders schwerwiegenden Eingriff in Natur, Landschaft und Baumbestand darstelle. Die Rodung des Waldes widerspräche den Zielen des Hamburger Klimaplanes, die besagten, dass aufgrund der herausragenden Bedeutung von Wäldern für die Regulierung des urbanen Mikroklimas sowie als Kohlenstoffspeicher eine Neuwaldbildung durch die Bereitstellung von 7 ha Aufforstungsfläche (d.h. je Bezirk durchschnittlich 1 ha) ab dem Jahr 2020 erreicht werden solle. Zudem zweifle der NABU an der ökologischen Sinnhaftigkeit der vorgezogenen, artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und halte diese auch für rechtlich fragwürdig, da aufgrund der großen Entfernung zum Eingriffsort sowie der andersartigen naturräumlichen Gegebenheiten eine Ausweichmöglichkeit für die bedrohten Arten nicht gegeben sei.

*Zur Einordnung der Thematik der vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erläutert **Herr Humburg** die aktuell im Verfahren abgestimmten Maßnahmen und deren Verortung im bzw. außerhalb des Plangebietes. Für die Vermeidung artenschutzrechtlicher Betroffenheiten bei Sperber, Fitis und Sumpfmeise werde eine Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft im Plangebiet selbst – südlich der Sportplatzanlage – festgesetzt. Des Weiteren seien für die Arten Gelbspötter und Gartengrasmücke ein außerhalb des Plangebiets liegendes Flurstück in Wilhelmsburg Ost und für die Arten Fitis und Dorngrasmücke Flurstücke in der Fischbeker Heide zugeordnet. Diese vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen seien gutachterlich untersetzt und deren Durchführbarkeit sowie Wirksamkeit entsprechend fachlich nachgewiesen.*

***Herr Mathe** erklärt, dass die Planung auf mögliche Widersprüche zu Zielen des Hamburger Klimaplanes im weiteren Verfahren, unter Beteiligung aller relevanten Fachbehörden, überprüft und das Bezirksamt in den weiteren Beteiligungsschritten die Öffentlichkeit fortlaufend über die Entwicklung informieren werde. Derzeit seien jedoch keine Aussagen über daraus resultierende etwaige Umplanungen möglich.*

Ein Bürger (Mitglied der Bürgerinitiative die „Waldretter“) möchte noch einmal auf das Thema Versiegelung im Zusammenhang mit den aktuellen Überschwemmungen eingehen und fragt, warum die Stadt, das Bezirksamt und die IBA nicht die Vorschläge geprüft haben, die bereits 2013 im Perspektivenprozess gemacht worden seien, auf bereits versiegelten, bebauten HPA-Flächen westlich des Veringkanals Wohnungsbau und Mischnutzung zu errichten.

***Herr Mathe** betont, dass die Prüfung, wo auf der Elbinsel in direkter Nähe zu Hafen-, Industrie- und Gewerbeflächen neues Wohnen entwickelt werden könne, sehr früh auf Ebene des Rahmenkonzepts „Sprung über die Elbe“ des Senats erfolgt sei. Er weist dabei auf die Problematik von Störfallbetrieben, die gewisse Gefährdungspotenziale in*

ihrer Produktion aufwiesen sowie von Betrieben mit erhöhtem Geruchs- oder Lärmemissionen hin. Mit der Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße sei ein Entwicklungsraum seinerzeit definiert worden, der dieser Gemengelage nicht in solch problematischer Form ausgesetzt sei. Bei der Überprüfung der in Rede stehenden HPA-Flächen sei deutlich geworden, dass aufgrund der industriell geprägten Bestandsnutzung eine Umwidmung in Wohnbauflächen hier nicht möglich sei.

Ein Bürger weist darauf hin, dass heute schon hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen im Bereich der Harburger Chaussee bestünden und möchte wissen warum diese durch die Ausweisung zusätzlicher Straßenverkehrsflächen sowie gewerblich genutzter Flächen noch verschärft werden sollen.

Herr Mathe führt aus, dass man seinerzeit bei der Planung der bestehenden Gebäude aus den 20er und 30er Jahren des letzten Jahrhunderts östlich des Plangebietes an der Harburger Chaussee von einem deutlich geringeren Verkehrsaufkommen ausgegangen sei. Die nun geplante Struktur mit durchgesteckten Wohnungsgrundrissen mit der Herstellung einer ruhigen, südexponierten Blockinnenseite könne anders auf die starke Verkehrsbelastung reagieren. Bezüglich der vermeintlichen Erhöhung der gewerblich genutzten Flächen im Plangebiet sei auf das geltende Planrecht hinzuweisen, das zwei Drittel der Flächen für gewerbliche und industrielle Nutzung ausweise. Der aktuelle Bebauungsplan-Entwurf überplane diese Flächen größtenteils durch andere bauliche Nutzungen und Grünflächen. Nur ein vergleichsweise kleiner Teilbereich werde als wohnverträgliches Gewerbe im Übergang zwischen Wohnnutzung und emittierendem Gewerbe vorgesehen.

Ein Bürger bemängelt, dass immer mehr Grünflächen innerhalb der Stadt verloren gingen und die Hitzeentwicklung vor allem in den zentralen Lagen zunehmend spürbar werde. Er vermisse einen ökologischeren Ansatz des seiner Meinung nach sehr konventionellen städtebaulichen Entwurfs.

Ein Bürger erkundigt sich, wie im Rahmen der Planung mit der Thematik des Mikroklimas und der Frischluftzufuhr umgegangen werde. Durch die Planung mit bis zu siebengeschossigen Gebäuden würden die bestehende Landschaftsachse entlang des Ernst-August-Kanals und die Durchlüftung mit südwestlichen Winden gestört bzw. blockiert werden.

Herr Mathe bestätigt, dass in Hamburg Westwinde in einer Häufigkeit von 65-70 % vorherrschten und diese durch die in den Bereichen relevante Bebauung möglicherweise abgehalten werden könnten. Die gewählte Blockrandstruktur sei jedoch mit Blick auf die allgemeine Gemengelage im Umfeld des Plangebietes und dem Schutz vor den Lärmemissionen erforderlich. Der Ernst-August-Kanal mit seiner

grünen Uferzone werde als Frischluft-Produktions- sowie Transportachse weitgehend gesichert.

Im Weiteren entgegnet er, dass mit Mikroklima insbesondere die klimatischen Verhältnisse eines einzelnen Baublocks gemeint seien. Diese würden derzeit bereits durch umfangreiche Festsetzungen von Dach- und Fassadenbegrünung sowie grünplanerische Regelungen des Bebauungsplan-Entwurfs positiv beeinflusst. Die Festsetzungen werden im laufenden Prozess noch weiter optimiert.

Ein Bürger schließt daran an und fragt, wie mit den Auswirkungen auf das Mikroklima, also die Reduzierung des Kühlungseffekts sowie der Feinstaubentlastung für den Stadtteil umgegangen werden solle. Eine Ausgleichsfläche in 40 km Entfernung würde keine positiven Auswirkungen auf den Stadtteil und sein Mikroklima haben können. Zudem wäre sein Eindruck, dass Ausgleichsmaßnahmen häufig mehrere Generationen benötigen, um entsprechend anzuwachsen und ihre ökologische Wirkung zu entfalten.

Herr Mathe könne nachvollziehen, dass der dargestellte Ausgleich außerhalb der Hamburger Landesgrenzen zunächst auf Unverständnis stoße. Für dieses Projekt sei eine Abwägung unterschiedlicher Interessen notwendig, die den hohen Bedarf an neuem, bezahlbarem Wohnraum in Wilhelmsburg berücksichtigen müsse. Um diesen zu decken und dabei eine sozial verträgliche, gut vernetzte und robuste Stadtentwicklung zu betreiben, sei neben der Weiterentwicklung im Bestand, die Realisierung von neuen, gemischten Quartieren unabdingbar. Die dafür benötigten, räumlich zusammenhängenden Ausgleichsflächen, seien jedoch an anderer Stelle, wie dem Osten der Elbinseln, nicht vorhanden bzw. bereits durch anderweitige Ausgleichsmaßnahmen belegt. Die geäußerten Bedenken werden aufgenommen und im weiteren Verlauf des Verfahrens eingehend geprüft.

Eine Bürgerin (Mitglied der Bürgerinitiative die „Waldretter“) erkundigt sich nach der Entscheidungsgrundlage, auf der Wohnungsgrößen von 100-110 m² Wohnfläche pro Wohnung (110.000 m² Wohnfläche gesamt bei 1.000 Wohneinheiten) geplant worden seien. Mit Hinblick auf den ökologischen Fußabdruck möchte sie wissen, wie groß die geplante Wohnfläche pro Person im öffentlich geförderten und freifinanzierten Mietwohnungsbau sowie in den geplanten Eigentumswohnungen sei.

Herr Mathe stellt klar, dass es sich bei der Flächenangabe von 110.000 m² um die Bruttogeschosfläche handele, von der man ca. 25 % für den inneren Erschließungsaufwand abziehen müsse, um auf die entsprechende Wohnfläche zu kommen. Daher fielen die durchschnittlichen Wohnungsgrößen deutlich geringer aus als hier vermutet. Der Bedarf für die geplante Mischung der Wohnformen sowie auch

die Verteilung der Wohnungsgrößen sei im Planungsprozess ermittelt worden und orientiere sich auch an dem Vertrag für Hamburg, der den sog. Drittel-Mix vorsehe mit öffentlich gefördertem und freifinanziertem Mietwohnungsbau sowie Eigentumswohnungen. Der Wohnungsschlüssel würde für den öffentlich geförderten Mietwohnungsbau durch die Hamburgische Investitions- und Förderbank vorgegeben und sähe 1-Zimmer-Appartments bis hin zu familiengerechten Wohnungsgrößen vor. Auch für den freifinanzierten Anteil gäbe es hierzu Regelungen, die insgesamt die Entwicklung eines robusten Quartiers mit funktionierenden Nachbarschaften zum Ziel hätten und dabei einen flächeneffizienten Umgang mit den Ressourcen verfolgten.

Ein Bürger (Handwerker in Wilhelmsburg) lobt die neue Entwicklung mit der Mischung von Wohnen und Arbeiten, wodurch die weiten Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort vermieden werden könnten. Er gibt zu bedenken, dass der Hamburger Hafen einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leiste, da der Transport von Waren auf dem Wasser nur etwa 10 % der Energie verbräuche, die für den Transport auf der Straße oder der Schiene benötigt würde. Weiterhin spiele es keine Rolle, ob Bäume vor Ort oder in 40 km Entfernung Sauerstoff produzierten.

Eine Bürgerin (Mitglied der Bürgerinitiative die „Waldretter“) meldet sich erneut zu Wort und ist nicht einverstanden, dass das Errichten von begrünten Dachterrassen mit der Schaffung von Biotopen gleichgesetzt würde. Diese könnten in keinem Fall ein Naturerlebnis bieten, wie man es in gewachsenen Naturräumen, also auch im Wald habe. Sie fordert ein Umdenken, auch im Interesse der nächsten Generationen, und möchte den Wald als Lebensraum für Tiere und Pflanzen erhalten.

Herr Mathe erläutert hierzu, dass die geplanten Dachbegrünungen nicht zur Schaffung von Biotopen herangezogen werden sollten und hält fest, dass der Bebauungsplan-Entwurf südlich der neuen Sportplätze ein Areal als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festsetze. Er räumt ein, dass naturnahe Flächen, wie sie hier angesprochen würden, in einer solchen, eher verdichteten urbanen Lage nicht in der Form vorhanden sein würden, aber weist darauf hin, dass der Funktionsplan-Entwurf für Kinder und Jugendliche einen Waldspielplatz mit einem Angebot an nahräumlichen Grünflächen vorsehe. Zur Kompensation des Verlustes der großflächigen Grünräume würde im Gesamtzusammenhang der Entwicklungen zwischen Spreehafenviertel und Inselpark ein zentraler Grünzug geschaffen. Innerhalb der Baublöcke würden zudem Orte entstehen, die ein gewisses naturräumliches Erlebnis böten.

Ein Bürger im Rahmen der Liveübertragung im Internet fragt:

„Welche Pläne gibt es, die ÖPNV-Anbindung störungsfester zu machen? Aktuell führen Störungen auf der Strecke der S3/S31 zum kompletten Kollaps. Eine Verlängerung der U-Bahn vor der Schaffung neuen Wohnraums - oder wenigstens eine Planung für eine freizuhaltende Trasse - wäre für die bereits in Veddel/ Wilhelmsburg lebenden ein gutes Signal.“

Herr Mathe antwortet, dass die betroffenen Verkehrsträger, also die Deutsche Bundesbahn und die Hamburger Hochbahn derzeit gemeinsam mit der Stadt Hamburg diese Themen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie intensiv prüften und bearbeiteten. Ein Ergebnis läge jedoch noch nicht vor. Die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung sollte in einem überschaubaren Planungszeitraum herbeigeführt werden. Dabei müsse es darum gehen, die vorhandenen Kapazitäten zu erweitern und den Komfort in der Nutzbarkeit des ÖPNV zu erhöhen. Nur durch eine Stärkung des ÖPNV könne auf eine Reduzierung des MIV eingewirkt werden.

Eine Bürgerin im Rahmen der Liveübertragung im Internet fragt:

„Warum wird das Viertel nicht autoarm geplant mit Stellplatzschlüssel 0,2 pro Wohneinheit wie im Kleinen Grasbrook?“

Herr Mathe weist darauf hin, dass der Standort Kleiner Grasbrook mit der direkten U4-Anbindung über eine andere Ausgangslage beim ÖPNV verfüge und eine solch innovative Planung dadurch gerechtfertigt sei. Im Spreehafenviertel bestünde eine andere Situation, die realistisch bewertet werden müsse. Daher würde aktuell die Umsetzung eines Stellplatzschlüssels von ungefähr 0,4 je Wohneinheit verfolgt. Alles was im Zusammenhang mit der projektierten U4-Verlängerung und dem Abschluss der Machbarkeitsstudie durch ein mögliches Vorziehen von Maßnahmen möglich werden könne, würde im weiteren Planungsprozess aufgegriffen. Im Moment müsse man jedoch mit den entsprechenden Konstanten planerisch umgehen und könne keine Zukunftsplanungen heranziehen, die derzeit nicht plausibilisierbar seien.

Einer Bürgerin im Rahmen der Liveübertragung im Internet fragt:

„Südlich der Hafenrandstraße ist derzeit ein Zwei-Richtungs-Radweg geplant. Wofür ist dieser vor allem im westlichen Teil gut? Warum wird hier nicht entlang der Hafenrandstraße ein Fuß- und Radweg in eine Richtung geplant? Die Fahrradfahrer Richtung Westen haben eine sehr breite Fahrbahn nördlich der Hafenrandstraße. Die Querung ist an der Kreuzung Hafenrandstraße / Georg-Wilhelm-Straße möglich.“

Herr Mathe merkt an, dass die Radwegführung entlang der stark frequentierten Hafensrandstraße sowie Harburger Chaussee in ihrer Dimensionierung in der heutigen Situation schwierig sei. Diese führe zu Konflikten und bringe zu bestimmten Tageszeiten auch Gefahrenpotenziale. Das Bezirksamt sei im Gespräch mit der zuständigen Fachbehörde, der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, und man sei mittelfristig auf der Suche nach weiteren Lösungen.

Ein Bürger im Rahmen der Liveübertragung im Internet fragt:

„Warum hat der "Mobility-Hub" 479 Stellplätze und nicht 200?“

Herr Mathe erläutert, dass aufgrund der Betriebs- und Instandhaltungskosten für ein Mobility-Hub eine gewisse Wirtschaftlichkeit erreicht werden sollte, um die Erforderlichkeit einer öffentlichen Förderung des Betreibers zu vermeiden. Darüber hinaus sei das entsprechende Mengengerüst davon abzuleiten, dass der Mobility-Hub zum einen den Stellplatznachweis für die neuen gewerblichen Nutzungen erbringe, der dadurch nicht ebenerdig, sondern konzentriert und gestapelt erfolge. Und zum anderen, dass er Stellplätze für die umgebende Wohnnutzung, also auch Teile des Baufeldes 3, aufnehme. Zudem sei durch die geplante Gebäudehöhe ein gewisser Schutz vor emittierendem Gewerbe im Osten zu erreichen.

Herr Hinz (IBA Hamburg) führt ergänzend aus, dass unter den 479 Stellplätzen auch Stellplätze für die südlich angrenzende Sportnutzung enthalten seien. Dadurch sei es möglich geworden die Sportanlage etwas weiter nach Norden aus der Landschaftsachse heraus zu verschieben. Er fügt hinzu, dass durch zukünftige Veränderungen der ÖPNV-Situation und einer Reduzierung des Stellplatzschlüssels ggf. eine Anpassung des Mobility-Hubs möglich werden könnte.

Eine Bürgerin im Rahmen der Liveübertragung im Internet fragt:

„Wo ist Platz für gemeinnützige Einrichtungen? weitere Sportmöglichkeiten, Haus der Jugend o.ä.? Gibt es Schulen?“

Ein Bürger im Rahmen der Liveübertragung im Internet fragt:

„Wo passen Musikübungsräume / Musikclub rein? MU? GE?“

Eine Bürgerin im Rahmen der Liveübertragung im Internet:

„(...) Wie wurde der Bedarf an Sportplätzen ermittelt? Angesichts der sparsamen Nutzung der bestehenden Plätze stellt sich die Frage, ob neue Plätze in der geplanten Anzahl erforderlich sind.“

Die Verfügbarkeit z.B. von Skateparks ist hingegen überschaubar. Der einzige Skatepark in der Nähe (Inselpark) ist sehr rege besucht. Gab/ gibt es Überlegungen, einen weiteren Park im Norden Wilhelmsburgs zu integrieren?“

Herr Mathe antwortet auf einzelne Fragen zum Thema Versorgung mit sozialer Infrastruktur und Sportstätten zusammenfassend.

Er erläutert zunächst, dass der Bedarf an sozialer Infrastruktur seitens der relevanten Behörden und Fachämter für die gesamte Entwicklungsachse vom Spreehafenviertel im Norden bis zum Inselpark im Süden anhand der unterschiedlichen Wohnungszielzahlen und der zu erwartenden Bewohnerstruktur ermittelt worden sei. Die Behörden und Fachämter hätten dabei in einem iterativen Prozess auch die Problematik der langfristigen Bewirtschaftung mit Bereitstellung von qualifiziertem Personal sowie Unterhalt und Pflege diskutiert. Dabei seien durch das Sozialraummanagement unter anderem die erforderlichen Kita-Plätze bezogen auf den Wohnungsneubau, aber auch der Bedarf für besondere Einrichtungen, wie einem Haus der Jugend, ermittelt worden.

Auch beim Thema Versorgung mit Sportstätten sei für die vier neuen Quartiere eine großräumige Betrachtung des gesamten Elbinselraums erfolgt. Dabei sei unter anderem der bezirkliche Sportrahmenplan berücksichtigt worden, der auf Grundlage bestehender Standorte aufzeige, wo eine Optimierung und Konzentrierung der Flächen erfolgen könne. Das Sportreferat des Sozialraummanagements mit dem Bezirklichen Sportstättenbau, aber auch die jeweiligen Fachausschüsse hätten die Gesamtplanung für diesen Raum intensiv fachlich diskutiert. Die durch Politik und Fachressorts abgebildeten Infrastrukturbedarfe hätten Eingang in den Funktionsplan-Entwurf gefunden und würden nun durch die Festsetzungen im Bebauungsplan-Entwurf aufgegriffen. Auch dabei sei es heute wichtig, die Anforderungen an eine langfristige Bewirtschaftung sowie Rückschlüsse aus einer stärkeren funktionalen Verschränkung der Quartiere zu berücksichtigen.

Eine Bürgerin berichtet, dass sie Bewohnerin eines IBA-Projektes am Ernst-August-Kanal Südseite sei. Dort konnte keine Tiefgaragen erstellt werden, da dies aufgrund der Geländelage nicht möglich gewesen sei. Sie möchte wissen, ob für die hier geplanten Tiefgaragen eine Machbarkeitsstudie erstellt worden sei und falls ja, ob die entsprechenden Kosten berücksichtigt worden seien. Zudem fragt sie, auf welchen Flächen der Nachweis der erforderlichen Stellplätze erbracht werden würde, wenn sich herausstellt, dass die Errichtung von Tiefgaragen doch nicht möglich sei.

Herr Mathe grenzt ein, dass diese wichtige Frage am Anfang des Bebauungsplan-Prozesses nicht abschließend beantwortet werden könne. Im Rahmen des

Funktionsplan-Entwurfs sei ein geologisches Baugrundgutachten erstellt worden und nach derzeitigem Planungsstand sei die Errichtung der 3 Tiefgaragen im Plangebiet bautechnisch machbar und auch kostenseitig darstellbar. Es sei korrekt, dass die Errichtung von Tiefgaragen in der Marsch aufgrund der hohen Grundwasserstände grundsätzlich möglich aber kostenintensiv seien. Um den Kostenzielen gerecht zu werden, sei daher eine Konzeption gewählt worden, bei der die eingeschossige Tiefgarage nur zur Hälfte unter bestehendem Gelände und zur Hälfte oberhalb des Geländeniveaus errichtet würde. Mit der Abdeckung durch Substrataufbau werden die Innenbereiche der Gebäudeblöcke als grüne Freiräume gestaltet. Diese Konzeption werde im Einzelfall weiter untersucht und optimiert. Er weist in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hin, dass gemäß Hamburgischer Bauordnung die Nachweispflicht für Stellplätze im Wohnungsbau aufgehoben sei. Aus bereits erwähnten Gründen der aktuellen ÖPNV-Anbindung sei jedoch ein Stellplatzangebot in einem gewissen Umfang erforderlich. Dies könne sich perspektivisch gleichwohl noch ändern.

Ein Bürger (Mitglied der Bürgerinitiative „Rettet das Diekmoor“) erkundigt sich, ob das Bezirksamt den Kontakt zu den Bürgern vor Ort in Wilhelmsburg aber auch zur Bürgerinitiative der „Waldretter“ suche, um besser auf Widerstände reagieren zu können.

***Herr Mathe** führt aus, dass er selbst wie auch seine Mitarbeiter in den Quartieren vor Ort unterwegs seien, Gespräche mit den Bewohnern und lokalen Akteuren führten und Präsenz auf unterschiedliche Art zeigten. Ein Treffen mit der Bürgerinitiative der „Waldretter“ sei pandemiebedingt bisher noch nicht zu Stande gekommen. Grundsätzlich sei auch die Politik mit den unterschiedlichen Fraktionen vor Ort aktiv und würde Anregungen und Bedenken aufnehmen und weitergeben.*

Herr Rebensdorf dankt für die Anregungen und Hinweise und betont, dass die anwesenden Mitglieder der Bezirksversammlung und des Stadtplanungsausschusses die vorgebrachten Aussagen aufnehmen und diskutieren werden. Die Politik werde in Zusammenarbeit mit dem Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung die bestmögliche Lösung anstreben. Es müsse unter Umständen auch ein Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen gefunden werden. Er verweist auf das weitere Verfahren und darauf, dass das Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung auch weiterhin für Fragen zur Verfügung stehe, und schließt die Diskussionsveranstaltung um 22:00 Uhr.

3. **Anlage 1: Während der Veranstaltung im Rahmen der Liveübertragung im Internet eingegangene Stellungnahmen aus dem Chat. Diese Beiträge sind zur besseren Übersichtlichkeit thematisch zugeordnet. Am Ende der Themenblöcken erfolgt jeweils eine überschlägige Stellungnahme des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung.**

3.1 Waldverlust, Wald-Ausgleich, Sicherung Baumbestand, Begrünung

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Der fünf Meter breite Fuß- und Radweg nördlich des Ernst-August-Kanals geht laut des Funktionsplans mitten durch den zu erhaltenden Baumbestand im gesamten Planungsgebiet. Wie soll dieser Weg gebaut werden ohne dass die Bäume dort gefällt werden müssen?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Die vorgesehene Ausgleichsfläche ist fast 40 km von Wilhelmsburg entfernt in Niedersachsen. Wie soll dadurch der Verlust der Natur vor Ort kompensiert werden, wenn die Natur für den Bürger nicht zugänglich und erlebbar ist? - Naturräume in der Stadt sind notwendige Naherholungsgebiete und essentiell für das Mikroklima im Stadtteil - wegen der CO₂-Senke, der Kühlung, dem Feinstaubfilter usw. - Wie wollen Sie diese Funktionen vor Ort in Wilhelmsburg durch eine 40 km entfernte Ausgleichfläche kompensieren?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Das Spreehafenviertel ist eine Chance. Dieses Gestrüpp als "Wald" zu stilisieren ist doch total übertrieben. Das sind doch wieder Nachbarn, die wollen, dass alles so bleibt wie es ist: NOT IN MY BACKYARD bringt uns als Gesellschaft nicht weiter.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wie sind die Positionen der verschiedenen Parteien zu diesem Thema? Welche Partei muss ich wählen, damit dieser Kahlschlag verhindert werden kann?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Diese neugepflanzten 2000 Bäume in 40 km Entfernung als Ausgleich sind blanker Hohn!

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wie schaffen Sie es die schützenswerten und zu erhaltenen Baumbestände zu sichern, so dass sie die Bauphasen gesund überleben werden? Was sind ihre konkreten Maßnahmen, um die Risiken möglicher Schäden im Bauprozess auszuschließen?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Wo sind die Ausgleichsflächen? Es fällt enorm viel an Natur weg, ein ganzes Vogelparadies.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wo wird der zu fällende Baumbestand nachgeforstet?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

In den Bildern werden umfangreiche Begrünungen dargestellt. Werden die bestehenden Bäume integriert, oder ist Neupflanzung dafür geplant?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Und wie sieht es mit alternativen Begrünungsstrategien, wie etwa Dach- und Vertikalbepflanzung aus?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wie sieht es mit Begrünung der Dachflächen aus?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Im Funktionsplan sind zahlreiche Bestandsbäume dargestellt, deren Baumkronen sich mit den geplanten Gebäuden überschneiden. Z.B. der sehr großen Bäume an der Südwest-Ecke Georg-Wilhelm-Straße / Ernst-August-Kanal. Die dargestellte Linie "Baumkrone + 1,5 m" ist nicht nachvollziehbar und entspricht nicht den dargestellten Bäumen / Baumkronen. Zudem liegt diese Linie zum Teil auch im Bereich der Gebäude bzw. unmittelbar daran. Mit den im Bauablauf notwendigem Verbau wird hier in den Wurzelbereich der Bäume eingegriffen werden. Damit wären diese nicht zu erhalten. Wurde dies mit dem Fachamt Naturschutz abgestimmt und wie werden die zu erhaltenden Bäume langfristig gesichert?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Sind Sie sich wirklich sicher, dass Ihre Einschätzung richtig ist, dass die Bedürfnisse von Bewohnern und Besuchern an Natur nicht vorrangig gegenüber einer engen Bebauung sind?

Stellungnahme des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung: *Der im Spreehafenviertel verloren gehende Wald und mit ihm die Funktionen von Naturhaushalt und Landschaftsbild sollen nach dem aktuellen Stand der Planung als naturnaher Laubmischwald in Hoinkenbostel und Bönningstedt ersetzt und entwickelt werden. Es ist davon auszugehen, dass sich dort eine vergleichbare Artenvielfalt, Effizienz als CO₂-Senke und andere biochemische Stoffkreisläufe entwickeln werden.*

Als Naherholungsgebiet hat der Wald im Spreehafenviertel nur eine eingeschränkte Bedeutung auf Teilflächen. Mit der Planung des Spreehafenviertels wie auch des Elbinselquartiers werden die Landschaftsachsen entlang des Ernst-August-Kanals und des Aßmannkanals als breite öffentliche Grünflächen entwickelt. Es wird davon ausgegangen, dass damit vor Ort attraktive Naherholungsflächen geschaffen werden.

Mit dem Grünzug entlang des Ernst-August-Kanals soll u.a. die Wilhelmsburger Dove-Elbe-Landschaftsachse fortgeführt und als zusammenhängender erlebbarer Grünzug gesichert werden. Dazu setzt der Bebauungsplan-Entwurf entlang des Ernst-August-Kanals eine Parkanlage (FHH) fest. Mit der festgesetzten Straßenverkehrsfläche entlang des Ernst-August-Kanals wird der bereits im Bestand vorhandene Honartsdeicher Weg als künftig attraktiver Weg entlang des Kanals ausgebaut, planungsrechtlich gesichert und das Kanalufer als attraktiver Weg für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Im Rahmen der baumgutachterlichen Untersuchungen werden in der weiterführenden Abstimmung mit den entsprechenden Dienststellen auch die nicht von der geplanten Bebauung unmittelbar betroffenen Bestandsbäume hinsichtlich der jeweiligen Qualität geprüft und entsprechende Schutzmaßnahmen auch in der Bauphase ergriffen. Insgesamt ist nach aktuellem Stand der Planung mit einer Fällung von ca. 1.222 Bäumen zu rechnen, während ca. 746 Bäume bestehen bleiben und ca. 250 Bäume innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans neugepflanzt werden sollen. Im Rahmen der Auswertung der ausstehenden weiteren Auswertung der Fachgutachten wird der Schutz der Bestandsbäume weiterhin Gegenstand der vertiefenden Prüfung.

Für die geplanten Baukörper wird entsprechend der künftigen Festsetzungen des Bebauungsplan-Entwurfs ein verbindlicher Anteil an Dachbegrünung festgesetzt, womit insbesondere die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung unterstützt werden soll.

3.2 Immissionsschutz, Gutachten

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Mit Blick auf den Lärm durch Verkehr und Industrie, sowie Geruch der anliegenden Industrie: Wurden sämtliche Immissionsschutzrechtliche Belange nach BImSchG geprüft? Damit meine ich speziell:

- Lärmgutachten nach TA-Lärm
- Geruchsgutachten nach GIRL
- Luftqualität nach 39. BImSchV
- Verkehrslärm 16. BImSchV

Wie sind die Ergebnisse ausgefallen bzw. wann liegen die Ergebnisse vor?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Die Lärmbelästigung durch die Harburger Chaussee ist doch enorm. Insbesondere durch den starken LKW-Verkehr. Wie wollen Sie diese für die Bewohner in dem neuen Viertel reduzieren?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Die Geruchsbelästigung durch die Industrie ist schon enorm im Reiherstiegviertel (sowohl durch die NOW als auch durch die Industrie am Rethedamm). Wie sieht das Geruchsminderungskonzept aus?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Der Lärm durch die Straße und aus dem Hafen ist enorm und wird unterschätzt. Da helfen keine Lärmschutzfenster.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Im Bereich Fußgängerampel an der westlichen Brücke über den Ernst-August-Kanal ist eine neue Treppe geplant. Hier befindet sich im Bestand südlich der Hafenrandstraße eine Lärmschutzwand bis ca. 20 m östlich der Fußgängerampel. Wie funktioniert hier in Zukunft der Lärmschutz für die südlich des Ernst-August-Kanal gelegenen Wohnbebauungen?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Grundsätzlich schirmt ein Gebäuderiegel besser vor Lärm ab als ein Baumbestand. Konkret im westlichen Teil des Spreehafenviertels ist es aber so, dass der Gebäuderiegel ungefähr in der Mitte durchbrochen ist und sich die Freifläche trichterförmig Richtung der vorhandenen Bebauung im Reiherstiegviertel öffnet. Hier sehe ich die Gefahr, dass dadurch ein Lärmkorridor geschaffen wird von der Hafenrandstraße zu den Häusern südlich des Ernst-August-Kanals. Schon heute leiden die Bewohner:innen unter dem beständigen Brummen des Verkehrs. Ist meine Sorge begründet oder welche Gegenargumente haben Sie?

Stellungnahme des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung: *Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden in enger Abstimmung mit den Behörden und Träger öffentlicher Belange die relevanten Fachgutachten erstellt und mit Blick auf die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse geprüft und ausgewertet. Das Geruchsminderungskonzept und die lärmtechnischen Untersuchungen befinden sich aktuell in der Bearbeitung. Weitere Gutachten wie die lufthygienische Untersuchung liegen im Entwurf vor. Auf Basis der Ergebnisse der Fachgutachten wird die Planung fortgeführt und im weiteren Verlauf mit den Behörden und Träger öffentlicher Belange abgestimmt.*

Die geplante Wohnnutzung ist z.B. mit Blick auf den Verkehrslärm nur dann zulässig, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in Verbindung mit den Vorgaben des „Hamburger Leitfadens Lärm in der Bauleitplanung“ eingehalten werden. Es ist zu erwarten, dass mit der geplanten Blockrandbebauung und den damit einhergehenden höheren Baukörpern entlang der Harburger Chaussee / Hafenrandstraße als Lärmschutzriegel nicht nur eine höhere Wohnqualität der weiter südlich geplanten Wohnbebauungen erreicht wird. Damit wird im Vergleich zur heutigen Bestandsituation auch ein höherer Schutz der Bestandsbebauungen südlich des Ernst-August-Kanals vor dem Verkehrslärm der in Rede stehenden Straßen erreicht.

3.3 Nutzung, Nutzungsmischung, Wohnbedarf

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Äußerst logische Planung in dieser Lage. Eventuell etwas zu wenig gemischt an der Harburger Chaussee. Aber andere Städte wären froh für so eine Entwicklungschance.

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Es ist natürlich sehr bequem gegen Wohnungsbau zu sein, wenn man schon eine zentrale und große Wohnung oder WG bewohnt. Viele Menschen wünschen sich eine so zentrale Wohnung, wie die, die im Spreehafenviertel geschaffen werden sollen.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wird es kleine Wohnungen für Azubis und Studenten geben? Das wird in Wilhelmsburg dringend gebraucht.

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Vergrößerung der Sportanlage: das ist nicht ganz korrekt, woanders ist was weggefallen.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Auf den Bildern war der Platz am Kanal zu sehen. Gibt es einen guten Zugang um direkt mit SUP oder Kanus dort zu starten? Es braucht einen echten Zugang, um ein Board oder ein Paddelboot ins Wasser zu geben. An der Alster gibt es dafür auch Möglichkeiten.

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Den Fragen und Aussagen zum Erhalt des Baumbestandes, zur Flächenversiegelung und zur Auslastung des ÖPNV schließe ich mich an. Darüber hinaus folgende Fragen: Wie wurde der Bedarf an Sportplätzen ermittelt? Angesichts der sparsamen Nutzung der bestehenden Plätze stellt sich die Frage, ob neue Plätze in der geplanten Anzahl erforderlich sind.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

In Hamburg werden überwiegend 2- und 3-Zimmer-Wohnungen gebaut. Familien mit zwei Kindern haben bereits jetzt in Wilhelmsburg große Probleme, eine 4-Zimmer-Wohnung zu beziehen. Mit drei Kindern ist das Problem fast unlösbar. Zahlreiche Familien werden dadurch aus dem Stadtteil gedrängt. Dabei wäre eine stabile Belegschaft wichtig für die Identifizierung der Bewohner mit dem Stadtteil.

Ist es möglich, den Anteil größerer Wohnungen in den neuen Bauten zu erhöhen, um diesem Problem zu begegnen?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Als Wilhelmsburgerin bin ich für neue Wohnungen hier auf der Insel. Wird es für die Kinder auch rechtzeitig und genügend neue Kitas geben?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Wird es auch bezahlbare Mietwohnungen im Spreehafenviertel geben? Ab wann kann mit dem Bau und der Vermietung von den Wohnungen rechnen?

Stellungnahme des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung: *Wohnungen für Studierende sind entsprechend des aktuellen Vermarktungsplans der IBA anteilig in den weiteren Bebauungsplangebietern der Nord-Süd-Achse vorgesehen. Die Grundrisse der geplanten Wohnungen werden auch einen nennenswerten Anteil an Wohnungen für Familien vorsehen. Zur Vermarktung der geplanten Wohnungen ist die IBA Hamburg die Ansprechpartnerin. Nach aktuellem Stand der Planung wird die Vorweggenehmigungsreife des Bebauungsplan-Entwurfs beim optimalen Planungsverlauf für das 3. Quartal 2023 prognostiziert. Dann können erste Bauanträge für die jeweiligen Bauvorhaben eingereicht und geprüft werden. Im Weiteren sind Erschließungsmaßnahmen vorzunehmen, bevor über weitere Bauanträge entschieden werden kann.*

Im Zuge der Planung wird in Abstimmung mit der Sozialbehörde der erforderliche Bedarf an Kita-Plätzen bezogen auf den Wohnungsneubau ermittelt. Im Plangebiet Wilhelmsburg 102 sollen insgesamt drei dezentrale Kitas im zeitlichen Zusammenhang mit dem Wohnungsneubau entstehen.

Beim Thema Versorgung mit Sportstätten ist für die vier neuen Quartiere eine großräumige Betrachtung des gesamten Elbinselraums erfolgt. Dabei ist unter anderem der bezirkliche Sportrahmenplan berücksichtigt worden, der auf Grundlage bestehender Standorte aufzeigt, wo eine Optimierung und Konzentrierung der Flächen erfolgen kann. Das Sportreferat des Sozialraummanagements mit dem Bezirklichen Sportstättenbau, aber auch die jeweiligen Fachausschüsse haben die Gesamtplanung für diesen Raum intensiv fachlich diskutiert. Die durch Politik und Fachressorts abgebildeten Infrastrukturbedarfe haben Eingang in den Funktionsplan-Entwurf gefunden und wurden nun durch die Festsetzungen im Bebauungsplan-Entwurf aufgegriffen.

3.4 Klimaanpassung, Lokalklima, Ökologie, Bauweise

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

In den Planungen fehlt für zu erwartende Klimaszenarien die richtige Belüftung der Innenhöfe. In Wilhelmsburg weht überwiegend der Wind aus Westen. Sehe ich es richtig, dass die Bebauung in Richtung Westen geschlossen ist? Meiner Meinung nach ist so eine Belüftung der Innenhöfe nicht optimal.

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Das Reiherstiegviertel ist durch die Hafennähe jetzt schon hochgradig schadstoffbelastet. Wie soll die Funktionen des Waldes als Luftfilter für Schadstoffe und Feinstaub ersetzt werden? - Und wie soll der Kühlungseffekt des Waldes ausgeglichen werden, zumal wenn die Fläche mit Beton- und Asphalt versiegelt wird, die sich stark aufheizen?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Wie werden die neuen Erkenntnisse zum Klimawandel berücksichtigt? Wenn die Entscheidungen vor ca. 10 Jahren gefallen sind, muss man da nicht umdenken?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

1. soll der Hausbau in Stahlbeton mit Klinkerfassaden ausgeführt werden? Oder komplett in Klinker?

1.1. Kann das ökologisch bzw. nachhaltig sein?

1.2 Wieso wird das nicht in Holzbauweise ausgeführt?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wie hoch wird der prozentuale HOLZBAU-Anteil zur Vermeidung einer weiteren CO₂ Belastung sein? (s.a. Cradle-to-Cradle, ESG-Kriterien, GreenBuilding usw.)

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Mit Blick auf die jüngsten Wetter-Ereignisse frage ich mich, ob eine derartige Versiegelung ausgerechnet auf einer Fläche zwischen Deich und Kanal wirklich noch zeitgemäß ist. Klimaanpassung scheint mir das nicht zu sein. Wurde denn untersucht, wie und wo das Wasser bei Starkregen-Ereignissen abfließt, wenn die Fläche erstmal bebaut ist?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Ist die Begrünung der Fassaden und der Dächer wirklich verbindlich für alle Bauherren?

Stellungnahme des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung: *Mit der Senatsentscheidung und dem zugrunde gelegten Rahmenkonzept „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“ soll der Bebauungsplan-Entwurf u.a. einen wichtigen Beitrag zur künftigen Wohnraumversorgung in der FHH leisten. Die Bevölkerung Hamburgs hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Dieser Trend hält an. Die Situation auf dem Wohnungsmarkt spiegelt diesen Trend wider: In den attraktiven, meist innerstädtischen Wohnlagen spitzt sich die Situation bei einzelnen Wohnungsteilmärkten (preisgünstiger Mietwohnungsraum) weiter zu. Auch weniger innenstadtnahe Stadtteile und Quartiere verzeichnen deutlich höhere Nachfragen nach Wohnraum. Konsequenz: steigender Mietpreiszins. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken wird – im Sinne der klimafreundlichen Stadt der kurzen Wege – der Entwicklung von gut erschlossenen Stadträumen grundsätzlich der Vorzug gegenüber der Außenentwicklung gegeben. Der bestehende Wald im Plangebiet leistet – wie jede begrünte Fläche – einen entsprechenden Beitrag zur Reduzierung des Klimawandels und wird als ein abwägungserheblicher Belang im Bebauungsplanverfahren aufgenommen. Eine Teilrodung des Waldes kann nur auf Grundlage einer entsprechenden fachlich gestützten und verbindlichen Kompensation erfolgen.*

Mit der Blockrandbebauung an der Harburger Chaussee und der Hafenanrandstraße wird u.a. ein Schutz der Wohnbereiche vor den bestehenden Gewerbe- und Verkehrslärmemissionen gewährleistet. Nur so können die zwingend erforderlichen gesunde Wohnverhältnisse und somit auch die Ziele der Planung sichergestellt werden. Der Umgang mit den klimatischen Herausforderungen wird im Rahmen des zu erarbeitenden Umweltberichts, der Teil des Bebauungsplans wird, geprüft und ausgewertet. Im Rahmen des Entwässerungskonzepts wird auch der Umgang mit Starkregenerereignissen geprüft.

Der Bebauungsplan-Entwurf wird mit der aktuell in Bearbeitung befindlichen Verordnung auch verbindliche Festsetzungen zur Gestaltung der jeweiligen Baukörper treffen. In dem Kontext soll neben Klinker, u.a. auch Holz als nachhaltiges Material für die Fassadengestaltung anteilig festgesetzt werden. Darüber hinaus wird es detaillierte Festsetzungen zur anteiligen Fassadenbegrünung geben. Gemeinsam mit der rechtsverbindlichen Festsetzung von Dachbegrünungen (Gebäude, Garagen, nicht überbaute Tiefgaragen) soll der Bebauungsplan-Entwurf dem Grundsatz des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung gerecht werden.

3.5 Mobilität, ÖPNV-Anbindung, Radverkehr

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Wir brauchen eine rasche Planung der U4 mindestens bis zum Spreehafenviertel. Und wahrscheinlich ist das einzig realistische Szenario eine unterirdische Variante. Es kann nicht sein, dass sich die Stadt mit der U5-Planung wieder nur auf den norderelbischen Bereich konzentriert und die Elbinseln wieder leer ausgehen. U4 jetzt!

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wäre es nicht angemessen, die Planung des Spreehafenviertels vorläufig zu unterbrechen, um erst einmal die durch Herrn Mathe erwähnten Machbarkeitsstudien abzuwarten?

Es wäre doch fatal, wenn eine Haltestelle nicht mehr realisierbar ist, weil der Planungs- bzw. Baufortschritt diese nicht mehr zulässt.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wie ist es zu erklären, dass in der Umwelthauptstadt Europas von 2011 im Jahr 2021 kein autofreies Wohnen geplant wird? Die Frage bezieht sich auch auf das Rathausviertel und Elbinselquartier.

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Wie auch zu den anderen Neubaugebieten: wie sollen die Gebiete durch den öffentlichen Nahverkehr angebunden werden? Corona hat eine Verschnaufpause gebracht, es ist aber schon wieder so weit, dass man morgens nicht mehr in die S3 reinkommt.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Warum wird das Viertel nicht autoarm geplant? Die Harburger Chaussee ist zu Stoßzeiten ziemlich dicht und jetzt sollen da nochmal etliche Autos dazukommen?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Der äußerst komfortable und breite Fahrradweg entlang des Klütjenfelder Hauptdeichs und parallel zum zukünftigen Spreehafenviertel ist bereits fertig, hört jedoch genau an der Kreuzung Harburger Chaussee/Schlenzigstraße auf. Gibt es Anstrengungen, die Radwegeverbindung auch in Richtung der östlichen Harburger Chaussee (parallel zu der bereits bestehenden Bebauung) zu erweitern?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

In Wilhelmsburg werden in den nächsten Jahren über 5.000 neue Wohneinheiten gebaut. Die Einwohnerzahl (aktuell circa 54.000) dürfte um circa 20% zunehmen. Die Buslinie 13 und die S-Bahnen sind bereits jetzt zu den Stoßzeiten ausgelastet – wenn nicht überlastet. Wenn die S-Bahn-Linien gewartet werden und nicht befahren werden können, gibt es kaum Möglichkeiten, auf die Insel zu gelangen bzw. von der Insel hinunter. Umso wichtiger wäre eine alternative Linie: die U4!

Mich würde interessieren, inwieweit die verkehrliche Infrastruktur der steigenden Anwohnerzahl gerecht werden soll bzw. inwieweit eine U-Bahn-Linie 4 in den Planungen eine Rolle spielt.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Als Anwohner der östlichen Harburger Chaussee und leidenschaftlicher Fahrradfahrer möchte ich fragen, ob bereits anständige Fahrradwege entlang der (gesamten) Straße geplant sind? Die momentane Situation entlang der bereits bestehenden Bebauung ist ziemlich prekär. Am westlichen Bereich wurde im Zuge der Erhöhung des Klütjenfelder Hauptdeichs bereits entlang des Deiches (gegenüber des zukünftigen Spreehafenviertels) zur Straßenseite ein zeitgemäßer und breiter Fahrradweg gebaut. Dieser endet jedoch exakt an der Kreuzung Harburger Chaussee/Schlenzigstraße (also dort, wo auch das Spreehafenviertel endet) Wissen Sie, ob dieser Fahrradweg auch entlang der östlichen Harburger Chaussee weitergebaut/verbessert wird? Andernfalls fühlt man sich als Anwohner des östlichen Straßenabschnitts vernachlässigt.

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wie soll der ÖPNV die zusätzlichen Bewohner noch aufnehmen?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Wir benötigen zwingend einen Ausbau des Nahverkehrs. Mit einer Verlängerung der S-Bahn kann der geplante Zuzug nicht aufgefangen werden. Die S-Bahn ist zu Stoßzeiten bereits jetzt völlig überlastet. Gibt es hier schon ein Konzept?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Bitte erst U4 und dann Wohnungsbau. Ging in der HafenCity doch auch, oder?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Die U4 soll nach Wilhelmsburg weitergeführt werden. Eine erste Haltestelle könnte sinnvollerweise an der Georg-Wilhelm-Straße vor der Brücke über den Ernst-August-Kanal entstehen. Diesen Platz im Spreehafenviertel sollte man also freihalten. Warum ist das nicht mitbedacht?

Stellungnahme des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung: *Eine gute ÖPNV-Anbindung ist für die zukünftigen Quartiere notwendig. Dazu wird seitens der Hamburger Hochbahn eine Machbarkeitsuntersuchung zur U4-Verlängerung durchgeführt und sowohl eine oberirdische als auch eine unterirdische Variante plausibilisiert. Als mögliche Zielhaltestelle werden Flächen an der Georg-Wilhelm-Straße direkt südlich angrenzend an das Plangebiet untersucht. Da die U4-Verlängerung als gesamtstädtisch relevante Infrastrukturmaßnahme einen längerfristigen Planungshorizont voraussetzt, wird im Rahmen der aktuell in Bearbeitung befindlichen Gesamtverkehrsprognose für die Nord-Süd-Achse in Wilhelmsburg auch die Situation ohne U4-Verlängerung prognostiziert. Zusammen mit den ebenso in Bearbeitung befindlichen Rahmenvorgaben Mobilität – als Grundlage für ein noch zu erstellendes Mobilitätskonzept – werden erforderliche Maßnahmen zur adäquaten Verkehrsabwicklung des neuen Quartiers vorgeschlagen. Dazu zählen neben der in Aussicht gestellten U4-Verlängerung, ein möglicher Ausbau der S32 sowie ein möglicher Ausbau des Busliniennetzes und der Fährlinie 73. Dies soll durch Alternativen zum individuellen Autobesitz unterstützt werden. Gleichwohl ist festzuhalten, dass ein Verzicht auf das Auto aufgrund der weiterhin vorhandenen Bedarfe keine seriöse Alternative für die Quartiere der Nord-Süd-Achse darstellt.*

3.6 Planungsalternativen

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Direkt am westlichen Ufer des Veringkanals gibt es meines Wissens keine "gefährlichen" Betriebe, aber viele Freiflächen, zum Beispiel rund um die "Soul-Kitchen-Halle". Warum ist es dort nicht möglich, Wohnungsbau zu realisieren?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Sind Sie sicher, dass es eine gute Idee ist, das Flutwäldchen, das nach der Sturmflut nach 1962 genau auf der Fläche gewachsen ist, wo durch die Sturmflut, die meisten Menschen in ihren Häusern ertranken, nun abzuholzen und wieder mit Wohnungen zu bebauen?

Macht es wirklich Sinn, Land, in dem Wasser versickern und ablaufen kann, erst zu versiegeln um dann dafür zu sorgen, dass das Wasser woanders versickern kann?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Das Spreehafenviertel steht exemplarisch für das Spannungsverhältnis zwischen der Notwendigkeit zum Wohnungsbau und dem Erhalt von Naturflächen. Es ist deshalb im Stadtteil höchst umstritten. Wäre es nicht ein sinnvoller Kompromiss nur eine Hälfte des Quartiers zu bebauen und in der anderen Hälfte das Wäldchen zu belassen? Das würde zeigen, dass beide Seiten zu einem Kompromiss fähig sind, falls sich auch die "Waldretter" darauf einlassen.

Stellungnahme des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung: *Die Planung ist Bestandteil des vom Hamburger Senat beschlossenen Rahmenkonzepts „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013+“ und reiht sich in die Gesamtplanung ein. Die vorgeschlagenen Flächen am westlichen Ufer des Veringkanals sind aufgrund der Lage und der Nähe zum überwiegend gewerblich-industriell genutzten Teil Wilhelmsburgs nicht für Wohnen geeignet. Die Planung am Spreehafenviertel ist im gesamtstädtischen Kontext zu betrachten. Auf Basis der Bedarfsprognosen im Wohnungsneubau war im Sommer 2021 zwischen Senat und den sieben Bezirken der „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ geschlossen worden. Das 2016 geschlossene „Bündnis für das Wohnen“ hat die hamburgweiten Bedarfszahlen auf 10.000 Wohnungen pro Jahr erhöht. Diese Zielzahl wurde zuletzt erneut bestätigt. In seinem Bezirklichen Wohnungsbauprogramm 2018 stellt das Bezirksamt Hamburg-Mitte die Flächen des Plangebiets als Projekt im laufenden Prozess dar.*

3.7 Planverfahren, Verständnisfragen, Planbild

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Der Satzungstext des B-Plans wurde nicht veröffentlicht. Der Bebauungsplanentwurf kann so leider nicht bewertet werden. Insbesondere wären die Festsetzungen zu den angesprochen Fassadenbegrünungen, Holzfassaden, offenen Balkonen, begrünte Innenbereichen, Baumerhalt etc. interessant.

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Was stellen die schwarzen und weißen Teile im Ernst-August-Kanal (Abschnitt zur Schleuse) dar?

Frage/ Anmerkung eines Bürgers

Wieso wurde diese Veranstaltung nicht im Bürgerhaus Wilhelmsburg abgehalten? Angefragt wurde dort ja von Ihnen.

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Für wie lange werden die Sozialwohnungen in der Bindung festgeschrieben? - Und wie ist die Aufgliederung nach dem ersten oder zweiten Förderweg?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Inwieweit wird im Sinne der integrierten Stadtentwicklung gehandelt? Wie werden die Nutzungen von Wilhelmsburg und der Veddel ergänzt (z.B. bzgl. der medizinischen Infrastruktur) und die Nachbarschaften eingebunden?

Wie findet der Austausch zwischen der HafenCity Hamburg GmbH und IBA Hamburg statt, da u.a. sowohl auf dem Grasbrook als auch im Spreehafenviertel Stadtentwicklung vorgenommen wird?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Die neue, westliche Fußgängerbrücke ist in Gänze Teil des Bebauungsplans. Die neue östliche Brücke ist nur bis zur Kanalmitte festgesetzt und Teil des Bebauungsplans. Wieso wird hier nur "halbes" Planrecht geschaffen?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

In der B-Plan-Legende sind "Zu erhaltene Einzelbäume" angeführt. In der Planzeichnung ist allerdings kein zu erhaltender Baum zu finden. Warum werden die bestands- und ortsbildprägenden Bäume, insbesondere entlang der Georg-Wilhelmstraße und der Hafenrandstraße nicht im Bebauungsplan festgesetzt?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Gemäß Funktionsplan sind zahlreiche Unterflurcontainer entlang der Planstraßen im öffentlichen Raum sowie entlang Georg-Wilhelm-Straße geplant. Wieso wird seitens des Bezirks dies so geplant und genehmigt? Üblicherweise sind alle sich aus der Wohnbebauung ergebenden notwendigen Infrastrukturen auf dem eigenen Grundstück nachzuweisen. Die Unterflurcontainer sind eine wesentliche Beeinträchtigung der Qualität der öffentlichen Straßen Georg-Wilhelm-Straße sowie der Hafenrandstraße.

Die Unterflurcontainer entlang der Georg-Wilhelm-Straße stehen zudem im Kronenbereich der Bestandsbäume. Ein Erhalt der Bestandsbäume entlang der Georg-Wilhelm-Straße wäre in dem Bereich der Unterflurcontainer nicht möglich. Warum ist dies im Funktionsplan nicht berücksichtigt?

Frage/ Anmerkung einer Bürgerin

Seit Jahren werden uns in Wilhelmsburg bis zu 5.000 neue Wohnungen versprochen. Warum dauert das so lange? Hat irgendwo schon der Bau von Wohnungen begonnen?

Stellungnahme des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung: *Im Bebauungsplanverfahren Wilhelmsburg 102 wird mit der öffentlichen Plandiskussion die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Absatz 1 BauGB vorgenommen. Demnach wird die Öffentlichkeit in einem frühzeitigen Planungsstadium über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung unterrichtet und ihr wird die Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Ein Verordnungstext wird erst im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens verfasst und nach der Abstimmung mit den Behörden und Träger öffentlicher Belange in einem nächsten Schritt in die öffentliche Auslegung eingebracht. Im Rahmen der öffentlichen Auslegung hat die Öffentlichkeit die Gelegenheit zum Entwurf des Verordnungstextes Stellung zu nehmen.*

Die Durchführung der öffentlichen Plandiskussion war tatsächlich zunächst aufgrund der aktuell einschlägigen Corona-Verordnung in der FHH als hybride Veranstaltung im Bürgerhaus Wilhelmsburg vorgesehen. Wie sich später herausstellte ist zu gleicher Zeit im Rahmen des Kultursommers eine Konzertveranstaltung vor dem Bürgerhaus angesetzt worden. Die nicht vorhersehbare Geräuschkulisse und der entsprechende Publikumsverkehr der Musikveranstaltung wurden seitens des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung in Abstimmung mit der Politik zum einen als potenzieller Störfaktor und zum anderen als Sicherheitsrisiko im Kontext der Corona-Pandemie gewertet. Mit der Veranstaltung im Saal der Bezirksversammlung und der zusätzlichen Räumlichkeit in unmittelbarer Nähe des BV-Saals konnten, im Zusammenspiel mit der von der Öffentlichkeit sehr gut angenommenen Live-Übertragung im Internet, trotz der erschwerten Rahmenbedingungen eine hohe Anzahl an Interessierten erreicht werden.

Auf Grundlage der rechtsverbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplans wird nach heutigem Stand davon ausgegangen, dass alle Dachflächen von Gebäuden, Garagen, Carports und Nebengebäuden flächendeckend mit einem 12 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu begrünen sind. Eine anteilige Fassadenbegrünung wird in einem in Detail noch abzustimmenden Anteil für alle Baukörper verbindlich festgesetzt.

Auf Basis des Vertrags für Hamburg werden ein Drittel der geplanten Wohneinheiten als öffentlich geförderte Mietwohnungen errichtet. Bezüglich Bindungsfristen und Anteile des 1. oder 2. Förderwegs wird es eine Abstimmung mit der IBA Hamburg und der Hamburgischen Investitions- und Förderbank geben.

Bei der Festsetzung des räumlichen Geltungsbereichs in Bebauungsplänen werden in Hamburg öffentliche Straßenverkehrsflächen oder Wasserflächen grundsätzlich nur bis zur Mitte einbezogen. Die östliche Fußgängerbrücke über den Ernst-August-Kanal ist tatsächlich nur bis zur Mitte des Ernst-August-Kanals im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplan-Entwurfs Wilhelmsburg 102, da die andere Hälfte Teil des aktuell in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan-Entwurfs Wilhelmsburg 100 „Nördliches Elbinselquartier“ ist. Es ist zu prüfen, diese Brücke in ein Plangebiet einzubeziehen.

So genannte Straßenbäume auf öffentliche Straßenverkehrsflächen (gelbe Flächen) werden in Hamburger Bebauungsplanzeichnungen in der Regel nicht mit einer Erhaltungsfestsetzung eingezeichnet. Der Erhalt dieser Bäume ist auf Grundlage der Hamburgischen

Baumschutzverordnung gesichert. Der Bebauungsplan-Entwurf Wilhelmsburg 102 sieht keine Festsetzung für den Schutz von Einzelbäumen vor.

Die Verortung der Unterflurcontainer und die Vereinbarkeit mit dem Schutz von Bäumen wird im Laufe des Bebauungsplanverfahrens Gegenstand der Abstimmungen mit der IBA Hamburg und dem zuständigen Fachamt Management des öffentlichen Raums sein.

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung – Mohammad Saeidimadani

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

4. Anlage 2: Im Vorfeld- und im Nachgang der Veranstaltung per E-Mail beim Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung eingegangene Stellungnahmen der Öffentlichkeit. Diese Beiträge sind zur besseren Übersichtlichkeit thematisch zugordnet und werden ebenso im Verlauf des Planverfahrens geprüft und unter Beteiligung der politischen Gremien und Träger öffentlicher Belange gemäß § 1 Absatz 7 Baugesetzbuch (BauGB) abgewogen.

1	Waldverlust, Wald-Ausgleich, Sicherung Baumbestand, Begrünung	
1.1	Da die Ausgleichsfläche mit einer Entfernung von über 40 km Entfernung in einem anderen Bundesland vorgesehen ist, inwiefern ist dies für das Klima der Stadt Hamburg und die Gesundheit und Naherholung der Hamburger Bürger von Vorteil bzw. zumindest nicht nachteilig? Weite Anfahrtswege zur Naherholung sind das Gegenteil von Umweltschutz, wie soll hier die Erreichbarkeit gegeben sein? Inwiefern eignet sich dieses Gebiet als Ausgleichsfläche, nach welchen Kriterien ist man vorgegangen?	
1.2	Der Wald in Wilhelmsburg ist ein natürlich aufgewachsener Wald mit Kühlungsfunktion für die Stadt Hamburg, eine Blumenwiese in Niedersachsen kann kein Ersatz für diesen Verlust darstellen. Wie will man der weiteren Erwärmung der Stadt entgegenwirken? Wie viele Bäume würden in Wilhelmsburg gefällt, wie alt sind diese Bäume und wie viel CO2 Speicher wird je Baum verloren gehen, um welche Bäume handelt es sich und plant man auf der über 40 km entfernt liegenden Ausgleichsfläche in Niedersachsen Bäume neu anzupflanzen, um weiterhin zur Senkung der CO2-Emissionen beizutragen? Hierbei muss berücksichtigt werden, dass Neupflanzungen nicht den Wert jahrzehntealter Bäume kompensieren können. Wenn Neupflanzungen, welche Anzahl an Bäumen und Baumarten sind daher geplant? Je nach gefällter Baumart müsste womöglich das Fünffache an Bäumen gepflanzt werden, ist dies bekannt?	
1.3	Wie passt die angedachte Bebauung und geplante Fällung der Bäume zu den Vorgaben des Hamburger Klimaschutzgesetzes im Sinne einer Reduzierung von CO2-Emissionen? Wie kann dieses Ziel trotz Vernichtung von	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	Waldflächen eingehalten werden?	
1.4	Die Pläne verstoßen nach §1 gegen das Bundesnaturschutzgesetz, wie wird dies gerechtfertigt?	
1.5	<p>1. Unserer Meinung nach verstoßen Sie mit der Zerstörung und Versiegelung einer ökologisch wertvollen Fläche gegen das Pariser Klimaschutzabkommen, gegen Artikel 20a des Grundgesetzes und gegen das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März dieses Jahres. In diesem steht, daß der Bund im Angesicht der Klimakrise verpflichtet ist auch im Interesse der zukünftigen Generationen zu handeln. Mit dem WiWa wird nicht nur eine CO2-Senke vernichtet, sondern durch die Zerstörung auch weiteres CO2 freigesetzt. Wie rechtfertigen Sie das?</p> <p>2. Falls sie jetzt argumentieren sollten, dass die ~10ha bei der Klimakrise nicht sonderlich ins Gewicht fallen, würde mich interessieren, ab welcher Fläche Sie denn von relevanten Auswirkungen für's Klima ausgehen. Hierzu hätten wir gerne eine Zahl.</p> <p>3. Bei einer Rodung wird es zu einer massiven Vertreibung und Tötung vieler Lebewesen kommen u.a. sollen ja 1200 Bäume gefällt werden. Wie können Sie ihre Verachtung für die Bedürfnisse nichtmenschlicher Lebewesen in Anbetracht des globalen Artensterbens moralisch rechtfertigen?</p> <p>4. Sie argumentieren, dass es ja eine 20 ha große Ausgleichsfläche in Hoinkenbostel in Niedersachsen gebe. Wir würden gerne wissen, wie ein ~60 Jahre altes natürlich entstandenes Ökosystem wie der Wilde Wald, in einem am Reißbrett entstandenem Forst ersetzt werden soll. Glauben Sie wirklich, dass die gleiche Artenvielfalt, die Effizienz als CO2-Senke und andere biochemische Stoffkreisläufe auf diese Art kopiert werden können?</p> <p>5. Diese Fläche ist knapp 40 km von Wilehlmsburg entfernt und daher für die Menschen als Naherholungsgebiet, als Luftfilter für Hafenabgase, Feinstaubfilter und als Abkühlungsfläche für das Mikroklima nicht mehr verfügbar. Dazu unsere Frage: Ist das wirklich Ihr Ernst?</p> <p>6. Falls Sie Frage 5 mit „Ja“ beantworten: wie gedenken Sie die Winde, die sich derzeit vom Hamburger Hafen Richtung Wilhelmsburg bewegen über</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>Hoinkensbostel umzuleiten, damit diese Ausgleichsfläche ihre Funktion als Luftfilter für Hafenabgase, Feinstaubfilter und als Abkühlungsfläche erfüllen kann?</p>	
1.6	<p>Wie ist Ihre Einschätzung eines Engagements der inzwischen in Deutschland sehr aktiven Waldbesetzer:innenszene im Wilden Wald, falls es zu dessen Rodung kommen sollte. Der G20-Gipfel hat gezeigt, dass die Stadt das Mobilisierungspotential der linken Szene massiv unterschätzt. Wir wollen nicht, dass sich die Bilder des G20-Gipfels wiederholen. Wäre die Stadt Hamburg diesmal besser vorbereitet?</p>	
1.7	<p>1. Bei einer Rodung wird es zu einer massiven Vertreibung und Tötung von pflanzlichen und tierischen Lebewesen kommen u.a. sollen ja 1200 Bäume gefällt werden. Diese Zerstörung wird sich dann ja auch auf tierische Lebewesen auswirken. Wie können Sie ihre Verachtung für die Bedürfnisse nichtmenschlicher Lebewesen in Anbetracht des globalen Artensterbens moralisch rechtfertigen?</p> <p>2. Des Weiteren ist diese Ausgleichsfläche knapp 40 km vom Reiherstiegviertel entfernt und daher für die Wilhelmsburger*innen als Naherholungsgebiet, als Luftfilter für Hafenabgase, Feinstaubfilter und als Abkühlungsfläche für das Mikroklima nicht mehr verfügbar. Dazu meine Frage: Ist das wirklich Ihr Ernst?</p>	
2	Immissionsschutz, Gutachten	
2.1	<p>Mein Name ist XY und ich wohne seit fast neun Jahren in der Harburger Chaussee. In Bezug auf die geplante Bebauung der Fläche zwischen Ernst-August-Kanal und Hafenrandstrasse würde mich neben dem Konzept einer Anbindung der Bewohner des neuen Viertels an den sehr überlasteten öffentlichen Nahverkehr interessieren, wie sie planen die Belastung von Lärm und Luft auszugleichen, welche aktuell von dem wilden Wald aufgefangen wird. Dabei denke ich nicht nur an den Lärm der LKWs, (vor allem mit Blick auf das gigantische neue Umschlaggelände neben Wilhelmsburg) sondern</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	auch an den Schall der zwischen großen Wohnblöcken vorhanden ist und welcher mit Sicherheit auch die Stille entlang des Kanals verändern wird.	
2.2	<p>1. Wie erfolgen die Bombensondierungen? Müssen dazu Bäume im Uferbereich gefällt werden?</p> <p>2. Aus dem Bildmaterial geht hervor, dass beide Flächen auf gleichem Höhengniveau sind. Damit ist davon auszugehen, dass beide Flächen aufgeschüttet werden.</p> <p>Werden beide Flächen bis ans Ufer des Ernst-August-Kanals aufgeschüttet? Müssen dazu Bäume gefällt werden?</p>	
2.3	<p>Grundsätzlich schirmt ein Gebäuderiegel besser vor Lärm ab als ein Baumbestand. Konkret im westlichen Teil des Spreehafenviertels ist es aber so, dass der Gebäuderiegel ungefähr in der Mitte durchbrochen ist und sich die Freifläche trichterförmig Richtung der vorhandenen Bebauung im Reiherstiegviertel öffnet. Hier sehe ich die Gefahr, dass dadurch ein Lärmkorridor geschaffen wird von der Hafensrandstraße zu den Häusern südlich des Ernst-August-Kanals. Schon heute leiden die Bewohner:innen unter dem beständigen Brummen des Verkehrs. Ist meine Sorge begründet oder welche Gegenargumente haben Sie?</p>	
3	Nutzung, Nutzungsmischung, Wohnbedarf	
3.1	<p>Welche Wohnungsgrößen sind jeweils angedacht? Hamburg ist eine Hochburg von Singlehaushalten, wird dies berücksichtigt? Wird es gezielt Wohnungen für Studenten geben? Sind Wohnungen für größere Familien geplant? Sind die Wohnungen altersgerecht?</p>	
3.2	<p>In welcher Preiskategorie werden sich die angedachten Eigentumswohnungen bewegen?</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

<p>3.3</p>	<p>1. Die Größe der Wohnungen geht z.B. über das Baumaterial, die versiegelte Fläche, Strom Heizkosten in den ökologischen Fußabdruck ein.</p> <p>Frage an die Behörde und an die Parteien: Wird im Rahmen der sich verschärfenden Klimakrise die Diskussion um Wohnfläche pro Person geführt? Mit welchem Ergebnis?</p> <p>2. Bei einer Brutto-Wohnfläche von 110.000 kann bei 1000 Wohnungen von einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von rund 95 m² ausgegangen werden.</p> <p>Mit welcher Größe werden die Wohnungen im Durchschnitt für Singles, 2-Personenhaushalt, 3-Personenhaushalt im</p> <ul style="list-style-type: none">• Sozialbau• Mietwohnungen über den freien Markt• Eigentumswohnungen <p>geplant? Geben Sie bitte m² an.</p> <p>3. 1/3 der Wohnungen sind als Sozialwohnungen geplant. Bezieht sich der Drittmix auf die Anzahl der Wohnungen oder auf die Gesamtwohnfläche?</p> <p>4. In welchen Gebäudekomplexen werden die Sozialwohnungen geplant?</p> <p>5. Im Bezirk Mitte gibt es Stand 08.2021 22.330 Sozialwohnungen, das entspricht 15,1 %. Mit dem Anteil von 15,1 % gibt es im Bezirk Mitte im Vergleich zu allen anderen Bezirken in Hamburg die meisten Sozialwohnungen.</p> <p>Der Bedarf an geförderten Wohnungen wird mit 40 % angegeben. Bei einem Bedarf von mindestens 40 % impliziert das Vorgehen der Politik und Behörden, dass vermehrt Wohnungen gebaut werden müssen, um den Bedarf decken zu können.</p> <p>Frage an Behörde und Parteien:</p> <p>Warum werden nicht die benötigten 40% Sozialwohnungen in allen Bauprojekten geplant und umgesetzt?</p>	
-------------------	--	--

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	Falls der 1/3 Mix sich auf Anzahl der Wohnungen bezieht, warum wird der Anteil an Sozialwohnungen nicht grundsätzlich auf die Bruttowohnfläche bezogen?	
3.4	Gibt es eine verbindliche Aussage, dass unsere Tennisanlage verlegt werden muss? Wer ist zukünftig verbindlicher Ansprechpartner für uns bzgl. weiterer Planung?	
3.5	Gibt es bereits einen Zeitplan für eine Verlegung oder zumindest eine realistische Einschätzung zum Timing?	
3.6	Entspricht der vorgesehene neue Standort und die Ausgestaltung der Anlage der mit der IBA besprochenen Grobplanung gemäß vorliegendem Funktionsplan?	
3.7	Wird die Zusage erfüllt, dass die Verlegung auf der Grundlage "Neu für Alt" erfolgt, d.h. mit 5 Tennisplätzen und allen vorhandenen zugehörigen Gebäuden und Anlagen, wie Clubhaus, Parkplätzen, Tiefbrunnen, Beregnungsanlage, Flutlicht, Lagerschuppen, Übungswand, Grünanlagen etc.?	
3.8	Wird sichergestellt, dass die neue Tennisanlage funktionsfähig zur Verfügung steht, bevor die alte Anlage abgerissen wird?	
3.9	Besteht im Hinblick auf das geplante Bevölkerungswachstum in Wilhelmsburg eine Erweiterungsmöglichkeit für die Sportanlage?	
3.10	Das Spreehafenviertel ist nach dem 1/3-Mix geplant. Ein Drittel Eigentumswohnungen, ein Drittel Mietwohnungen, ein Drittel Sozialwohnungen.	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>Wie lange ist diese Festschreibung für Sozialwohnungen in Hamburg verbindlich? Unser letzter Stand war 15 Jahre. Ist dies noch gültig?</p> <p>12. Das Projekt trägt stark zur Gentrifizierung des Reiherstiegviertels bei und damit zu einer Verteuerung und Vertreibung der derzeitigen Bewohner. Dadurch werden bezahlbare Wohnungen verloren gehen. Wie wollen Sie die Gentrifizierung begrenzen?</p>	
3.11	<p>Auf dem Flurstück 12071 befindet sich eine Flüchtlingsunterkunft, "die bis Ende 2022 befristet ist und danach für die Standort- und Projektentwicklung zur Verfügung steht." Was passiert danach mit den Bewohner*innen und wie will Hamburg ab 2022 seinen internationalen Verpflichtungen des Asylrechts nachkommen? Mit anderen Worten: wo werden geflüchtete Menschen ab 2023 untergebracht?</p>	
4	Klimaanpassung, Lokalklima, Ökologie, Artenschutz, Bauweise	
4.1	<p>Welche Umweltverträglichkeitsgutachten wurden bzw. werden erstellt und von wem?</p> <p>Welche Umweltschutzverbände wurden bzw. werden einbezogen, haben Einsicht in die Gutachten und haben bereits eine Stellungnahme abgegeben? Falls es Stellungnahmen gibt, welchen Inhalts?</p>	
4.2	<p>Wurde ein aktuelles Wildtierkataster erstellt? Wenn ja, welche Wildtierarten wurden gelistet und stehen unter Schutz? Wenn nein, warum nicht und wann wird dies nachgeholt?</p>	
4.3	<p>Wird der Vertrag mit dem NABU bei den Bebauungsplänen eingehalten?</p>	
4.4	<p>Von Hamburg wird als Schwammstadt gesprochen, wie passt die Rodung eines natürlich gewachsenen Waldes und die Versiegelung zu diesem Vorhaben? Welche Maßnahmen sind angedacht? Inwiefern haben Starkregenereignisse Einfluss auf die Planung?</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

4.5	Welche größeren Naherholungsflächen stehen den Wilhelmsburgern im Falle einer Bebauung zur Verfügung und sind diese noch fußläufig erreichbar?	
4.6	<p>Wie Sie wissen, gab es auf Wilhelmsburg die große Flutkatastrophe, der hier über 200 Menschen zum Opfer fielen. Die älteren Wilhelmsburger:innen haben dieses schlimme Ereignis nicht vergessen. Die Überschwemmungen in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Oberbayern lassen diese Erinnerungen wieder schmerzlich hoch kommen. Besonders betroffen war 1962 das Gebiet des heutigen Wilden Waldes.</p> <p>Ich gehe davon aus, dass nach der aktuellen Deicherhöhung erstmal keine Gefahr der Überflutungen droht. Aber wie ist es mit den Starkregen wie im Westen? Was ist mit dem Ernst-August-Kanal? Wie steht es mit dem Katastrophenschutz in Hamburg. Wenn die Regenmassen wie nachts kommen und die Ernst-August-Schleuse nicht sofort geöffnet wird? Der Wald würde sich wieder erholen aber Menschenleben wären in Gefahr.</p> <p>Herr Mathe sagte gestern: "Im Planungsprozess muss man da genau hinschauen. Diese zentrale Frage: Hochwasserschutz, Deichschutz ist ein verdammt ernstes Thema". Da hat er verdammt recht. Es ist ein relativ kleines, aber für das Reiherstiegviertel wichtiges Biotop und ich hoffe immer noch, dass die Entscheidung zugunsten des Waldes fällt.</p>	
4.7	<p>Aktuell ist der Weg an Wald und Kanal eine kühle Oase der Ruhe in einer Gegend voller Lärm und Asphalt. Wie viel heißer werden die Temperaturen in zukünftigen Sommern dort sein? Trotz gut gemeinten Fassaden- und Dachbegrünungen? Ist das wirklich mit den Klimazielen zu deren Umsetzung Umweltsenator Jens Kerstan erst vor ein paar Tagen aufrief vereinbar?</p> <p>Mir bereitet die zunehmende Flächenversiegelung und ihre Wirkung auf dem Klimawandel viel Stress und Sorge. Genauso wie miterleben zu müssen wie die grünen, wogenden Wipfel des Waldes hinterm Deich gegen Wohnquader ausgetauscht werden.</p>	
4.8	Die Diskussion hat noch viele Fragen aufgeworfen. Bitte beantworten Sie (die Stadtplanung) noch folgende Fragen:	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>Mir leuchtet ein, dass in Hamburg dringend Wohnraum geschaffen werden muss.</p> <p>Wenn aber ein wichtiges Biotop für das Spreehafenviertel weichen muss, warum nutzt man diese GELEGENHEIT nicht, um einen Meilenstein ökologischer Stadtplanung zu erarbeiten/realisieren?</p> <p>Wir wissen doch alle, dass extensive Dach- und Fassadenbegrünung nicht ausreicht, um einen effektiven Beitrag für ökologisches Bauen zu leisten. Nur ein ökologisch ausgeklügeltes Konzept kann einen wirklich sinnvollen Beitrag leisten.</p> <p>Was sind Ihre (die Stadtplanung) Ziele in Hinsicht auf ökologische und nachhaltige Bauweise in der Stadt?</p> <p>Wilhelmsburg hat sich in den letzten zehn Jahren zwar in urbaner Hinsicht gut entwickelt, aber das Grün des Stadtteils hat schwer darunter gelitten. Ich mag mir einfach nicht vorstellen, dass es immer so weitergeht und die Hamburger Stadtplanung nicht in der Lage ist/sein will, sich für einen wirklich sinnvollen Beitrag für die Stadt der Zukunft einzusetzen.</p>	
<p>4.9</p>	<p>1. Es wird mit Fassadenbegrünung geplant. Wieviel m2 Dach- und Fassadenfläche (bitte separat aufführen) soll begrünt werden?</p> <p>2. Gibt es Daten/ Zahlen auf m2 Fläche / Jahr bezogen aus anderen Projekten zum Pflegaufwand und zur Haltbarkeit der Fassadenbegrünung, z.B. von der Basketballhalle und das Haus des ehemaligen IBA-Büros jetzt Kita?</p> <p>Pflegaufwand, wie Wasserverbrauch, ersetzen von Pflanzen, Reparaturen</p>	
<p>4.10</p>	<p>Bei den Auswirkungen einer geplanten Bebauung sind klimatische Folgen für das Stadtklima und die angrenzende Nachbarschaft zu beachten. Dies fehlt in den vorgestellten Unterlagen.</p> <p>1.) Gemäß der Bodenkühlleistungskarte (Geoportal) ist das Plangebiet "Spreehafenviertel" ein Boden mit einer mittleren Kühlleistung, die angrenzenden Wohngebiete haben Böden nur mit niedriger Kühlleistung an Sommertagen. Die Elbinsel Wilhelmsburg und der Hafen haben überwiegend</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>Böden mit niedriger Kühlleistung. Da durch den Klimawandel die Temperaturen steigen werden, sind Böden mit Kühlfunktion in Ballungsgebieten zu erhalten.</p> <p>2.) Gemäß dem Gutachten "Stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg" 2011/2015 (https://www.hamburg.de/hamburg-ist-gruen/3519286/stadtklima/) und der Aktualisierung dieser Gutachten, siehe "Stadtklimaanalyse Hamburg" 2017 (https://www.hamburg.de/landschaftsprogramm/3957546/stadtklimaanalyse-hamburg-2017/), handelt es sich bei dem Plangebiet "Spreehafenviertel" nach der Karte 1.13 "Handlungsschwerpunkte Siedlungsfläche" um eine "Grünfläche mit hoher bis sehr hoher stadtklimatischer Bedeutung" die an Gebiete mit empfindlicher Einwohnerstruktur und hoher Baudichte grenzt.</p> <p>Dieses Gebiet ist nach der Karte 1.12 "Planungshinweise Stadtklima" von hoher bis sehr hohe klimaökologische Bedeutung und ein Kaltluftentstehungsgebiet mit Zuordnung zu belasteten Siedlungsräumen. Es hat eine höchste Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung, Austauschbarrieren sind zu vermeiden gegenüber bebauten Randbereichen, Emissionen zu reduzieren und diese Gebiete sollen mit benachbarten Grünflächen vernetzt werden. Dieser sogenannte "Ausgleichsraum" ist daher zu erhalten. Dies alles wurde bei der Planung eines Wohngebietes mit einer Blockrandbebauung auf der Waldfläche nicht berücksichtigt und wird die angrenzenden Wohngebiete klimatisch stärker belasten als es jetzt schon absehbar ist.</p>	
5	Mobilität, ÖPNV-Anbindung, Radverkehr	
5.1	Ist ein Ausbau des ÖPNV geplant, um der Überlastung der Metrobus-Linie 13 und der S-Bahn entgegenzuwirken?	
5.2	Der Honartsdeicher Weg im Plangebiet wird sich durch all die Veränderungen in der Gegend zu einer sehr attraktiven Verbindung vom Radschnellweg / Veloroute 11 (schließt ja an der Schlenzigstraße unmittelbar an) in Richtung alter Elbtunnel entwickeln, da die Verbindung dann quasi von der Harburger	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>Elbbrücke bis zur Ernst-August-Schleuse autofrei befahrbar wird. Immerhin eine Strecke von rund 6,8km! Der andere Ast der Veloroute 11, den man von Süden kommend zum alten Elbtunnel fahren kann, führt u.a. über die Veringstraße, auf der man mit MIV und Bus im Mischverkehr unterwegs ist. Diese Verbindung kann also niemals so attraktiv werden wie die Route, die am Ende über den Honartsdeicher Weg führt.</p> <p>Im Plan ist der Honartsdeicher Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg in einer Breite von 5,00m vorgesehen, der B-Plan sieht auch nicht mehr Breite vor. Angesichts der zu erwartenden steigenden Radverkehrszahlen auf dieser wie oben beschriebenen hoch attraktiven Strecke wird es bei einem gemeinsamen Weg von 5,00m Breite auf jeden Fall zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr kommen. Insofern möchte ich dringend empfehlen hier in die Zukunft zu denken und eine getrennte Führung für Rad- und Fußverkehr vorzusehen, die mit dem Querschnitt des Radwegs durch das Elbinselquartier vergleichbar ist. In ähnlichen Fällen in Altona habe ich immer 4,00m Radweg und 3,00m Gehweg mit einem 1,00m Trennstreifen dazwischen (hier könnte z.B. die Beleuchtung stehen) empfohlen. Mir ist bewusst, dass der Weg dann, wenn er die Hafenrandstraße unterquert hat, auf dem Klütjenfelder Hauptdeich ankommt, wo es im Bestand auch nur einen Mischverkehrs-Weg gibt. Auch dieser Weg müsste meiner Meinung nach dann perspektivisch verbreitert werden mit einer getrennten Führung. Leider ist es heute schon so, dass die Wege beidseits dieses Deiches bei schönem Wetter für den Radverkehr quasi nicht nutzbar sind.</p> <p>Mein Appell wäre also: Bitte hier dringend an wachsende Radverkehrszahlen (und die zu erwartenden Konflikte auf den Mischflächen) denken und nicht die Erweiterung dieser Radwegeflächen unmöglich machen!</p>	
5.3	<p>Soweit ich weiß, ist für das Plangebiet weiterhin ein Stellplatzschlüssel von 0.5 pro Wohneinheit vorgesehen. Ich plädiere dafür, diesen Schlüssel auf 0,2 abzusenken. Dies entspricht den Vorgaben im neuen Baugebiet Kleiner Grasbrook. Angesichts der sich anbahnenden Klimakatastrophe wirkt ein Autofahrer-Potential von 0,5 wie aus der Zeit gefallen.</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

<p>5.4</p>	<p>Im Nachgang zu der Veranstaltung am Montagabend habe ich noch folgende Anmerkungen und bitte diese zusammen mit den Fragen unten zu beantworten.</p> <p>Grundsätzlich fand ich es schade, dass die Fragen der Online-Nutzer nur am Schluss und dann innerhalb von fünf oder zehn Minuten dran kamen. Das Publikum online und deren Fragen war ja weitaus größer und zahlreicher als das Publikum im Saal, das aber die Veranstaltung dominierte und sehr von den sog. "Waldrettern" geprägt war. Ich bitte darum, dass künftig im richtigen Maßstab zu handeln.</p> <p>Ich hatte ja das Glück, dass meine online gestellte Frage vorgelesen worden ist. Die Antwort von Herrn Mathe fand ich aber höchst unbefriedigend. Es geht um die Frage, warum im Spreehafenviertel nicht auch ein Stellplatzschlüssel von 0,2 gilt wie beim neuen Quartier Kleiner Grasbrook. Herr Mathe antwortete darauf sinngemäß, dass im Kleinen Grasbrook eine ungleich bessere Anbindung an den ÖPNV gegeben sei als im Spreehafenviertel. Weil es eben im Spreehafenviertel keine Anbindung mittels U4 gebe, deshalb müssten mehr Leute mit dem Auto fahren, also 0,4 Stellplatzschlüssel. Diese Argumentation finde ich absurd, und sie ist ja auch in sich nicht konsistent. Denn wenn man ein neues Wohngebiet plant, dann muss man doch in Zeiten der Klimaerhitzung dafür sorgen, dass zuvor ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln bereitsteht. Das heißt im Falle des Spreehafenviertels: Man muss erst die U4 bauen und dann die Wohnungen. Herr Mathe argumentierte aber genau andersherum: Weil die Stadt nicht rechtzeitig eine U4 baut, muss ich mehr Autofahrer einplanen. So kann man doch im Jahr 2021 nach den Überschwemmungen in Deutschland und nach den Bränden im Mittelmeerraum nicht mehr ernsthaft argumentieren. Ich gehe davon aus, dass Herr Mathe das auch selbst einsieht und das Quartier Spreehafenviertel genauso autoarm plant wie das Quartier Kleiner Grasbrook. Falls nicht, möge er mir das doch bitte erklären.</p> <p>Außerdem bitte ich um eine ernsthafte Antwort auf meine Frage zum "Lärmkorridor" im westlichen Teil des Spreehafenviertels.</p>	
<p>5.5</p>	<p>Die U4 soll in Zukunft von den Elbbrücken über den Kleinen Grasbrook nach Wilhelmsburg weitergeführt werden. Wo sehen Sie die Haltestelle im</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>Reiherstiegviertel? Schaut man sich die Pläne an, dann scheint eine Haltestelle am Anfang und Ostrand der Georg-Wilhelm-Straße zwingend. Das ist aber bisher nicht in den Planungen zum Spreehafenquartier berücksichtigt. Sind Sie nicht auch der Meinung, dass Wohnungsbau einhand mit dem Ausbau des ÖPNV gehen sollte? Ist es nicht widersinnig, Wohnungsbau dort zu planen, wo sinnvoller Weise eine Haltestelle der U4 entstehen sollte?</p>	
<p>5.6</p>	<p>1. Ohne eine neue Bahn und Veloroute darf es keine neuen Baugebiete in Wilhelmsburg geben. Notwendig ist es, eine Veloroute und die Hochbahn U4 über den Grasbrook bis Wilhelmsburg-Nord zu bauen – jetzt.</p> <p>Die Veranstaltung am 9.8. hat es erneut deutlich gemacht, dass die IBA und die Stadt bisher Baugebiete planen, ohne eine neue Schnellbahnverbindung zu berücksichtigen. Dies führt zu übergroßen Plätzen für PKW, zu mehr MIV in der ganzen Stadt und einer >Verhinderung des Klimaschutzes, zu dem zwingend weniger MIV und Verlagerung von der Straße auf die Schiene sowie vom privaten zum öffentlichen Verkehr gehört.</p> <p>Es gibt kaum eine günstigere Gelegenheit: Klimaschutz heißt auch Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene und das Fahrrad. Und eine neue Bundesregierung wird am Klimaschutz nicht vorbei kommen. Gelder, die noch für neue Autobahnen vorgesehen sind, können dann umgeschichtet werden für besseren Öffentlichen Nahverkehr. So könnte die Elbinsel Wilhelmsburg endlich einen zweiten Schnellbahnanschluss bekommen und die Pendler*innen von den übervollen Straßen auf die dann entlastete S-Bahn S3/31 zurückkehren.</p> <p>Schon vor 17 Jahren hatte die Hamburger Handelskammer die Verlängerung der U-Bahn als Hochbahn über den Spreehafen gefordert, fast alle Parteien hatten, vor allem wenn sie in der Opposition waren, für eine Verlängerung der U4 geworben.</p> <p>Hochbahn und Veloroute könnten zur vielleicht schönsten Strecke Hamburgs werden, weil sie den Blick bietet über die Norderelbe, die Hafencity, das Leben und die Hafenarbeit, und später auch Wohnen auf dem Kleinen</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

<p>Grasbrook, und über den Spreehafen mit seinen Wohn- und Arbeitsbooten und dem Blick über Wilhelmsburg in den Süden Hamburgs.</p> <p>Wilhelmsburg braucht eine U4-Haltestelle im Norden der Insel, direkt verbunden mit dem Bus, vielleicht später verlängert in den Süden. Da der Weg über die alte Reichsstraße durch deren Abriss mittlerweile nicht mehr zur Verfügung steht, bleibt als oberirdische Station nur noch die Ecke Georg-Wilhelm-Straße/ Harburger Chaussee, wo Sportplätze verlegt werden.</p> <p>Unterirdisch gebaut werden kann die U4 nicht, aus Kostengründen, aus Gründen des hohen klimaschädlichen Verbrauchs von Beton, aber auch, weil die Stationen sehr tief liegen müssten und die Züge dann im Alltag schwer erreichbar sind.</p> <p>Mehr als 15.000 Menschen kommen zu Fuß und mit dem Rad direkt zur U4, es gibt einen bequemen Übergang zwischen Bus und U-Bahn, mit Rampen, so dass auch Kinderwagen, Fahrräder, Rollstühle ohne Fahrstühle in die Bahn gelangen.</p> <p>Von hier führt dann neben der Hochbahn eine Veloroute bis über die Elbbrücken. Gerade mal drei Kilometer sind es dann für Radfahrende zwischen Hamburg nördlich der Elbe und Wilhelmsburg.</p> <p>Ohne eine neue Bahn und Veloroute darf es keine neuen Baugebiete in Wilhelmsburg geben.</p> <p>Am 9. August wird erstmals der Bebauungsplan Spreehafenviertel öffentlich vorgestellt. Er sieht, ebenso wie die Pläne für weitere Baugebiete entlang der alten Wilhelmsburger Reichsstraße, keinen neuen Schnellbahnanschluss für Wilhelmsburg vor.</p> <p>Die unerträglichen Verhältnisse auf den Wilhelmsburger Straßen der letzten Wochen waren nur ein Vorspiel für das, was kommt, sollten die geplanten Neubau- und Ausbaumaßnahmen für die A26 quer durch Wilhelmsburg und die A1 mit noch mehr Verkehr und neuen Brücken über die Norder- und Süderelbe umgesetzt werden. Dann wären auch die Wilhelmsburger Wohngebiete für 10 Jahre Bauzeit und auch danach durchflutet von Pendler- und Hafenverkehr.</p>	
---	--

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>Hamburg braucht ein Umdenken. Und der Bau einer Hochbahn U4 und einer Veloroute über die Elbe und den Spreehafen statt neuer Autobahnen wäre ein erster Schritt dazu.</p> <p>Es gibt kaum eine günstigere Gelegenheit: Klimaschutz heißt auch Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene und das Fahrrad. Und eine neue Bundesregierung wird am Klimaschutz nicht vorbei kommen. Gelder, die noch für neue Autobahnen vorgesehen sind, können dann umgeschichtet werden für besseren Öffentlichen Nahverkehr. So könnte die Elbinsel Wilhelmsburg endlich einen zweiten Schnellbahnanschluss bekommen und die Pendler*innen von den übervollen Straßen auf die dann entlastete S-Bahn S3/31 zurückkehren.</p>	
5.7	<p>Die wichtigsten Verkehrsachsen Wilhelmsburgs sind bereits überlastet. Insbesondere im Metrobus 13 und auf der S-Bahnstrecke Hbf-Harburg ist im Berufsverkehr kaum ein Platz zu bekommen. Wie wollen Sie den ÖPNV an die hinzukommenden mehreren tausend Menschen (die weiteren Bauprojekte Wilhelmsburger Rathausviertel und Elbinselquartier mal mitgerechnet) anpassen?</p>	
6	<p>Planungsalternativen</p>	
6.1	<p>Gab es eine vorherige eingehende Prüfung von Alternativen zur Bebauung? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, warum nicht?</p>	
6.2	<p>Hiermit möchte ich noch einige Fragen zur Entwicklung, vorheriger Planungen, Vorschlägen und Entwürfen der IBA Gesellschaft zur Flächennutzung auf der Insel Wilhelmsburg stellen. Von großem Interesse sind auch Antworten zu Konversionsmöglichkeiten von Gewerbe- und Industrieflächen zur Umwidmung zu Wohnbebauung bzw. Mischformen von Wohnen und Gewerbe.</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

<p>Das bezeichnete Gebiet liegt in der Hinterdeichlinie von der Ernst-August-Schleuse im Norden bis zur Straße Alte Schleuse, weiter bis Schmitds Breite und nach Norden entlang des Veringkanals.</p> <p>Genauere Fragen dazu:</p> <p>1. Wie sahen die damaligen Entwürfe und Vorschläge der Überplanung durch die IBA im bezeichneten Gebiet dazu aus? (mit der Bitte um Darstellung der damaligen Planunterlagen bzw. damaligen Entwürfe)</p> <p>a. Wann wurden die Pläne dazu den Behörden von der IBA vorgelegt?</p> <p>b. Besteht die Möglichkeit diese Pläne wieder aufzunehmen?</p> <p>(1) Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt könnte das geschehen?</p> <p>(2) Wenn nein, warum nicht?</p> <p>2. Hat es für das oben bezeichnete Gebiet, ähnlich der Projekte HafenCity und Kleiner Grasbrook, Überlegungen gegeben Betriebe umzusiedeln, um die bezeichneten Gebiete für den Wohnungsbau und Parks umzuwidmen und um die Bebauung einer der wertvollsten Waldflächen (Wilder Wald) zu vermeiden?</p> <p>a. Wenn ja, um welche Flächen handelte es sich dabei?</p> <p>b. Wenn nein, warum wurden solche Überlegungen seitens der Behörden nicht weiter verfolgt, um essentielle Naturräume zu schützen?</p> <p>Während der ÖPD nahm Herr Mathe zwar global Stellung zur besonderen Gemengelage auf Flächen im bezeichneten Gebiet aber der Zeitrahmen der ÖPD ließ eine genaue Beantwortung naturgemäß nicht zu.</p> <p>3. Welche Flächen im bezeichneten Gebiet sind kontaminiert bzw. enthalten Altlasten (Katastereintragungen)?</p>	
--	--

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

<p>a. Welcher Art sind diese bzw. welche Schadstoffe sind dort vorzufinden(Auflistung)?</p> <p>b. Auf welchen Flächen (einzeln dargestellt) befinden sich welche Altlasten (Schadstoffe, z.B. Mineralöle, FCKW, Schwermetalle) die auf den einzelnen Flächen überwiegen?</p> <p>4. Von welchen Betrieben (Namen) im bezeichneten Gebiet gehen Gefährdungen aus?</p> <p>a. Betriebe mit drohender Explosionsgefahr?</p> <p>b. Betriebe mit Geruchsbelästigungen?</p> <p>c. Betriebe mit Ausstoß von Luftschadstoffen?</p> <p>d. Welche Betriebe haben Umgang mit Gefahrstoffen</p> <p>e. Betriebe mit erhöhter Lärmbelästigung?</p> <p>f. Wer ist im bezeichneten Gebiet Eigentümer der Flächen (Namen der Betriebe)?</p> <p>5. Wie hoch bemessen sich die Kosten für die Sanierung sämtlicher Altlasten im bezeichneten Gebiet?</p> <p>6. Wie hoch bemessen sich die Kosten für die Umsiedlung des Gewerbes und der Industrie im bezeichneten Gebiet?</p> <p>7. Wie hoch bemessen sich die Kosten die durch die Zerstörung des Wilden Waldes entstünden?</p> <p>a. Ist dazu von Seitens der Behörden eine Ökobilanz bzw. eine Lebenszyklusanalyse erstellt worden?</p> <p>(1) Wenn ja, unter welchen Standards ist diese durchgeführt worden und welche Ergebnisse (fachbezogene Erkenntnisse und monetäre Auswirkungen) sind dabei ermittelt worden?</p> <p>(2) Wenn nein, warum nicht?</p> <p>8. Haben die Behörden unter den Anforderungen der selbst gesetzten Ziele des Hamburger Klimaplan (zusätzliche Grün- und</p>	
---	--

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>Waldflächenbereitstellung durch die Bezirke), des übergeordneten Klimaschutzgesetzes, des Naturschutzgesetzes und der Flora-Fauna-Habitat Richtlinie der EU, vor dem Hintergrund der planetare Situation der Klimakatastrophe und des Artensterbens, u.a. auch der Beeinträchtigung des lokalen Mikroklimas durch die Zerstörung des Wilden Waldes eine Beurteilung durchgeführt?</p> <p>a. Wenn ja, wann und mit welchen Ergebnissen?</p> <p>b. Wenn nein, warum nicht?</p> <p>9. Haben die Behörden alle Möglichkeiten der hamburgischen und übergeordneten Gesetzgebung ausgeschöpft, und eine Güterabwägung zwischen Wohnungsbauprogramm und dem Naturschutz im Falle des Wilden Waldes vollzogen?</p> <p>a. Wenn ja, wann, auf welcher Basis und mit welchem Ergebnis?</p> <p>b. Wenn nein, warum nicht?</p>	
<p>6.3</p>	<p>Das Projekt "Spreehafenquartier" ist seit langem im Stadtteil umstritten, da sich im ihm exemplarisch der Konflikt zwischen Erhaltung von Naturflächen und der Notwendigkeit zum Bau neuer Wohnflächen widerspiegelt. Könnte man nicht im Sinne eines Kompromisses anbieten, nur eine Hälfte des Projektgebietes zu bebauen und die andere Hälfte im Naturzustand zu belassen? Dies würde signalisieren, dass auch die Verantwortlichen der Stadt sich dieses Konfliktes bewusst sind und einen fairen Interessenausgleich anstreben.</p>	
<p>6.4</p>	<p>7. Warum muss Wohnraum auf Kosten der Natur geschaffen werden? Gibt es in Wilhelmsburg nicht viele andere Flächen? Uns fällt dazu in erster Linie das Gebiet westlich der Industriestraße ein. Uns ist bewusst, daß dies immer noch als Hafenerweiterungsgebiet definiert ist, aber das lässt sich ja auch ändern. Die Stadt hat anscheinend die Priorität: Wirtschaft vor Wohnungen und Wohnungen vor Natur. Sollte diese Priorisierung im Angesicht der Klimakrise nicht umgekehrt sein?</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Sprehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>8. Vermutlich müssten die Flächen, die bisher als Industrie- und Gewerbegebiet genutzt wurden aufwändig saniert werden. Dies ist technisch möglich, kostet aber Geld, wodurch die Bebauung für Investoren weniger attraktiv wird. Denken Sie nicht, dass eine nachhaltige Stadtentwicklung für Hamburg wichtiger wäre, als eine einseitige Ausrichtung an den Bedürfnissen der Immobilienspekulanten?</p> <p>9. Die Stadt Hamburg setzt auf das neoliberale Wirtschaftskonzept des ewigen Wachstums, wodurch sie immer mehr Arbeitsplätze schaffen muss. Dies hat natürlich einen starken Zuzug in die Stadt zur Folge. Wäre es nicht an der Zeit zur Abkühlung des überhitzten Wohnungsmarktes ein überholtes Wirtschaftskonzept aufzugeben und dagegen mehr auf Kooperation (z.B. mit anderen Hafenstädten wie Bremerhaven und Wilhelmshaven) zu setzen?</p>	
7	Planverfahren, Verständnisfragen, Planbild	
7.1	<p>In welcher Form steht die Behörde mit den Bewohnern in Wilhelmsburg, den Initiativen WiWa bleibt bzw. den Waldrettern im Kontakt? Falls es bisher keinen direkten Kontakt gab, wann ist man gewillt, diesen aufzunehmen und in welcher Form?</p>	
7.2	<p>Für wie lange werden die Sozialwohnungen in der Bindung festgeschrieben? Wie ist die genaue Aufgliederung der Sozialwohnungen nach dem ersten oder zweiten Förderweg?</p>	
7.3	<p>Die schrecklichen Bilder der G20-Krawalle dürfen sich auf keinen Fall wiederholen!</p> <p>Wird mit begleitenden Protesten – auch Besetzung des Waldgebietes ähnlich des Hambacher Forstes - gerechnet? Wenn ja, von wem, in welcher Form und wie will man diesen begegnen?</p>	
7.4	<p>Außerdem sei bemerkt: Ich halte es nicht für besonders gescheit, die Veranstaltung ins Bezirksamt zu legen mit einer Teilnehmer:innen-</p>	

Bebauungsplan Wilhelmsburg 102 „Neues Wohnen und Arbeiten im Spreehafenviertel“ – Anlage 2 zur Niederschrift der Öffentlichen Plandiskussion

	<p>Beschränkung auf 35. Das führt nur dazu, dass sich außer den entschiedenen Gegnern des Projekts kaum jemand auf den Weg macht. Eine sinnvolle Auseinandersetzung über das Für und Wider und ein stimmiges Meinungsbild lässt sich so nicht herstellen. Ich kann nicht verstehen, warum sich das Bezirksamt durch diese Vorgehensweise selbst um die Chance bringt, mehr Akzeptanz für das Vorhaben zu schaffen.</p>	
--	--	--