

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

### **Auswertung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren Billwerder 30 / Bergedorf120 / Neuallermöhe 2 – „Oberbillwerder“**

und zum

### **Bebauungsplanverfahren Lohbrügge 95 / Bergedorf 121 / Neuallermöhe 3 - „Anbindung im Nordosten und Osten“**

sowie zu den Verfahren zur

### **Änderung des Flächennutzungsplans (F10/19) Wohnen, Mischnutzung und Grün in Oberbillwerder**

und der

### **Änderung des Landschaftsprogramms (L10/19) Wohnen, Mischnutzung und Grün in Oberbillwerder**

Der Stadtentwicklungsausschuss hat im Rahmen der oben genannten Planverfahren nach seinem Beschluss vom 21. Januar 2021 eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt und mit der Drucksache 21-1006 am 19. August 2021 ausgewertet.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung hat in verschiedenen Modulen vom 25. März 2021 bis zum 15. April 2021 stattgefunden, um allen Interessierten die Möglichkeit der Beteiligung und Information zu geben (vgl. Drucksachen 21-0628 und 21-0704).

Insgesamt wurden von der Öffentlichkeit 125 Stellungnahmen und 144 Einzelfragen eingereicht. In der Drucksache wurden alle Inhalte der in dem Zeitraum eingegangenen Äußerungen einschließlich der mündlichen Äußerungen im Rahmen der Online-Diskussion zusammengefasst und der Umgang mit diesen im weiteren Verfahren dargelegt (Drucksache 21-1006 Anlage 2).

In der Zwischenzeit wurden die Gutachten als Grundlage für den Bebauungsplanentwurf bearbeitet beziehungsweise vertieft und die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange befindet sich zurzeit in der Auswertung. Die umweltbezogenen Gutachten werden zusammen mit den Bebauungsplanunterlagen im Rahmen der öffentlichen Auslegung für die Öffentlichkeit einsehbar sein.

Im Folgenden werden die Themen aus der Drucksache 21-1006 erneut ausgewertet und für bisher noch nicht vorhandene vertiefende Erkenntnisse wurden die Antworten inhaltlich um den aktuellen Sachstand beziehungsweise den Umgang im Bebauungsplanverfahren ergänzt. Es werden hier nur die Themen aus der Drucksache 21-1006 aufgeführt, für die im Vergleich zur Drucksache 21-1006 neue oder andere Erkenntnisse in dem Verfahren entstanden sind.

Darauf hingewiesen sei, dass die Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend und auch nicht rechtlich verbindlich beantwortet werden können, da diese Stellungnahmen Teil des weiteren Bebauungsplanverfahrens sind. Dies bedeutet, dass die Stellungnahmen zwar in den Prüfungs- und Abwägungsprozess einfließen, aber mit anderen Belangen bzw. Gesichtspunkten abgewogen werden müssen. Erst auf Grundlage des ausgearbeiteten Bebauungsplanentwurfs, d.h. zur öffentlichen Auslegung, kann eine umfassende Entscheidung über das Vorziehen oder Zurückstellen von Stellungnahmen erfolgen. Insofern sind die Stellungnahmen der Verwaltung zum gegenwärtigen Zeitpunkt als vorläufig anzusehen.

<p><b>1      Verkehr</b></p> <p>1.1      Schleichverkehre/ Abkürzungen</p> <p>1.2      Erschließungsvarianten</p> <p>1.3      ÖPNV</p> <p>1.4      Autoarmer Stadtteil/Ruhender Verkehr</p> <p>1.5      B-5 Anbindung</p> <p>1.6      Lärm und Luftschadstoffe</p> <p>[1.7      Verkehrserschließung Gewerbe]*</p> <p>1.8      Fahrradverkehr / Fußgänger</p> <p>1.9      Verkehrsplanung (Ströme, Leistungsfähigkeit Knoten, Prognosen)</p> <p>[1.10.      Regelungen im Straßenverkehr]*</p> <p><b>2      Naturschutz und Landschaftsplanung</b></p> <p>2.1      Klimaschutz</p> <p>2.2      Landschaftsschutz/ Ausgleichsmaßnahmen</p> <p>2.3      Naturschutzgebiet Boberger Dünen</p> <p><b>3      Entwässerung</b></p> <p>[3.1      Mögliche Veränderung des Grundwasserspiegels]*</p> <p>3.2      Oberflächenentwässerung - Überflutung durch Starkregenereignis*</p> <p>[3.3      Entwässerungskonzept]*</p> <p>[3.4      Straßenentwässerung]*</p>	<p><b>4      Sandmanagement</b></p> <p><b>5      Zeitplanung / Bauphase</b></p> <p>[6      Aufwand / Kosten-Nutzen-Verhältnis]*</p> <p><b>7      Sport / Kultur/ Soziales/ Einkaufen / Bildung</b></p> <p><b>8      Wirtschaft / Arbeitsplätze</b></p> <p>[9      Landesplanung]*</p> <p><b>10      Inhalte Bebauungsplan/ Verfahren</b></p> <p>[11      Bürgerbeteiligung]*</p> <p><b>12      Vermarktung</b></p> <p>[12.1      Grundstücksvergabe, -kosten]*</p> <p>12.2      Wohnen</p> <p>12.3      Gewerbe</p> <p><i>*siehe Drucksache 21-1006 + Bebauungsplanentwurf</i></p>
---	--

## 1. Verkehr

### 1.1. Schleichverkehre/ Abkürzungen

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass durch die durchgeführten und teilweise noch in Bearbeitung befindlichen Gutachten im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gutachterlich nachzuweisen sei, dass die Erschließung des Stadtteils grundsätzlich ohne erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses funktionieren.

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

#### Sachstand

Die Verkehrsmengenprognose wurde im weiteren Projektverlauf fortlaufend aktualisiert und an die jeweils aktuellen Nutzungsparameter angepasst, die unter anderem von nur noch 6.500 Wohneinheiten in Oberbillwerder ausgehen. Weitere Parameter, die exemplarisch für die auf der Grundlage des Masterplans wahrscheinliche Nutzungsmischung in Oberbillwerder in der Verkehrsmengenprognose berücksichtigt werden, sind rund 22.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche für Büro, rund 100.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche für die HAW, rund 20.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche Einzelhandel, rund 3.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche Gastronomie, rund 25.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche Handwerk, 15.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche für das Schwimmbad, 15 Kultureinrichtungen, 17 Kindertagesstätten, zwei Grundschulen und eine weiterführende Schule sowie rund 50.000 m<sup>2</sup> Kleingärtenflächen.

Es wird in der Verkehrsmengenprognose die Worst-Case-Annahme von 36% des Anteils des individuellen Pkw-Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen getroffen. Bei den Berechnungen und Prüfungen der Leistungsfähigkeit der geplanten Erschließung wird ebenfalls ein Anteil von 36 % zugrunde gelegt, um ausreichend Sicherheit zu haben. Auf dieser Grundlage summiert sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den neuen Stadtteil auf rund 23.900 Pkw-Fahrten am Tag.

Dieser Neuverkehr wurde in ein Verkehrsmodell für den gesamten Bezirk Bergedorf eingespeist, das neben dem Bestand auch alle aktuellen Vorhaben im Bezirk sowie die im Verfahren befindlichen oder bereits in Kraft getretenen Bebauungspläne enthält. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass das Verkehrsnetz ausreichend leistungsfähig ist, um die Neuverkehre abzuwickeln. Verkehrslenkende Maßnahmen sind zur Verbesserung der Situation sinnvoll, aber nicht erforderlich. Dennoch sind zum Beispiel am Rahel-Varnhagen-Weg verkehrslenkende Maßnahmen geplant, um den Verkehr von Norden aus Oberbillwerder in das Bergedorfer Zentrum sowie zur Autobahnanschlussstelle HH-Nettelburg zu führen.

Die westliche Anbindung über den Mittleren Landweg wird für die meisten Bereiche in Oberbillwerder die schnellste Verbindung zur Bundesautobahn sein. Erst weit im Osten von Oberbillwerder (östlich des Aktivitätsparks) wird die Verbindung über die südöstliche Anbindung attraktiver. In diesem Bereich stellt schon der Nettelburger Landweg eine Alternative zur Durchfahrt durch Neuallermöhe dar. Die Anbindung an die B5 über den Billwerder Billdeich bringt neben einer besseren Abwicklung der Neuverkehre aus Oberbillwerder auch positive verkehrliche Effekte für Bergedorf-West und Lohbrügge. So wird die Belastung in den umliegenden Quartieren minimiert und der Verkehr auf weniger belastete Achsen verlagert.

Für die Prüfung der Abwicklung des Neuverkehrs aus dem Plangebiet wurden 12 Knotenpunkte im Umfeld einer vertieften Untersuchung unterzogen (Nordöstliche Anbindung/ Billwerder Billdeich; Billwerder Billdeich/ Ladenbeker Furtweg; Ladenbeker Furtweg/ Oberer Landweg; Kurt-A.-Körper-Chaussee/ Sander Damm; Sander Damm/ Bergedorfer Straße; Süd.stliche Anbindung/ Rahel-Varnhagen-Weg; Rahel-Varnhagen-Weg/ Nettelburger Landweg; Westliche Anbindung/ Mittlerer Landweg; Hans-Duncker-Straße/ Rungedamm; Hans-Duncker-Straße/ Wilhelm-Iwan-Ring; Zufahrt BAB 25 Richtung Hamburg (AS Allermöhe) und Zufahrt BAB 25 Richtung Bergedorf (AS Allermöhe). Es handelt sich dabei um jene Knotenpunkte, für die angenommen werden kann, dass die Neuverkehrsentwicklung durch Oberbillwerder noch maßgebliche Auswirkungen entfaltet. Der prognostizierte Neuverkehr kann gemäß Untersuchungsergebnis abgewickelt werden. Dies gelingt teilweise mit den Bestandsknoten. Teilweise sind Maßnahmen an den Knotenpunkten erforderlich, die wiederum in Teilen bereits in anderen Planungen vorgesehen sind. Es handelt sich neben baulichen Anpassungen in Form zusätzlicher Fahrstreifen auch um die Einrichtung einer Signalisierung oder die Anpassung des bestehenden Signalzeitenprogramms. Eventuell hierfür erforderliche neue Straßenverkehrsflächen sind gesichert.

Neben den oben thematisierten Knotenpunktüberprüfungen werden die für die drei Anbindungen des neuen Stadtteils an sein Umfeld erforderlichen neuen Straßenverkehrsflächen in der Planzeichnung festgesetzt.

## **1.2. Erschließungsvarianten**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass die Trasse Rungedamm – Hans-Duncker-Straße – Autobahn-Anschlussstelle „Hamburg-Allermöhe samt der so genannten Alternativtrasse in der Erschließungskonzeption geprüft werde. Die Prüfung der beiden Varianten könne unabhängig vom Bebauungsplanverfahren vorgenommen werden. Das Prüfergebnis werde den Gremien der Bezirkspolitik zur Erörterung und Entscheidung vorgelegt.

Zu den Durchstichen unter der Bahn wurde ausgeführt, dass die Umsetzung vor Feststellung der Bebauungspläne grundsätzlich sichergestellt werde.

Weiterhin wurde für die nordöstliche Anbindung an den Billwerder Billdeich ausgeführt, dass eine Variantenprüfung erfolge. Die Verwaltung nehme bei Bedarf Kontakt mit privaten Grundeigentümern auf, die von dieser Planung berührt seien.

### **Sachstand**

Die so genannte Alternativtrasse wird nicht mehr weiterverfolgt. Es sollen Erweiterungen an den Knotenpunkten im Gewerbegebiet Allermöhe aktiviert werden.

Die „Durchstiche“ bzw. Bahnüberführungen wurden im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange mit der Deutschen Bahn und weiteren Planungsakteuren vorabgestimmt. Die Realisierung wurde planerisch vorgeprüft und die hierfür notwendigen Flächen werden im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert. Hamburg stellt zudem die notwendigen Mittel bereit. Damit ist hinreichend sichergestellt, dass der Bebauungsplan mit den geplanten Bahnüberführungen umsetzbar ist.

Für die nordöstliche Anbindung wurden vier Varianten sowohl unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten als auch im Hinblick auf die Belange von Natur und Landschaft geprüft.

Die Anbindung beginnt am neuen Knotenpunkt Planstraße /Billwerder Billdeich. Die Fahrbeziehung von Oberbillwerder zum Ladenbeker Furtweg soll als vorfahrtberechtigte, durchgehende Fahrbahn ausgebildet werden. Der nördliche Billwerder Billdeich wird untergeordnet und leicht abgekröpft an der Außenseite der Kurve angeschlossen. Im weiteren Streckenverlauf bis zur Straße „Auf der Bojewiese“ ist eine Aufweitung des Straßenraums auf 17 m erforderlich. Diese Breite ermöglicht unter Anwendung von Mindestmaßen die Einrichtung eines einseitigen Gehweges, von Radfahrstreifen und einer für den Busverkehr geeigneten Fahrbahn. Um den insbesondere auf den Radverkehr ausgelegten Stadtteil Oberbillwerder an das nähere Umfeld, die Gewerbeschule und die Sportplätze westlich des Ladenbeker Furtweges und über die Kurt-A.-Körper-Chaussee an das Bergedorfer Zentrum anzubinden, sind angesichts der hohen Verkehrsbelastung Radverkehrsanlagen im Zuge der Anbindung unentbehrlich.

In der Planzeichnung wurde die Vorzugsvariante nach Kenntnisnahme durch die politischen Gremien festgesetzt. Der Festsetzungsentwurf sichert einen Teil der Straßenverkehrsfläche auf dem Flurstück 2838 (Billwerder Billdeich 568) der Gemarkung Billwerder.

### **1.3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass im Rahmen der Bebauungsplanverfahren für Oberbillwerder es abwägungserheblich sei, gutachterlich nachzuweisen, wie die Erschließung von Oberbillwerder grundsätzlich funktionieren könne und die Voraussetzungen hierfür zu definieren. Weiterhin müsse geklärt sein, dass geeignete Instrumente bestünden, die neuen Anforderungen an den Bahnverkehr umzusetzen.

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

Der ÖPNV sei im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens insbesondere dann von Bedeutung, wenn flächenrelevante Belange geäußert würden. Zu eventuellen Flächenbedarfen würden derzeit schon Vorgespräche mit den Trägern öffentlicher Belange geführt und diese Bedarfe würden im Rahmen der anstehenden Beteiligungsverfahren im Bebauungsplan soweit erforderlich weiter konkretisiert und bei Bedarf planungsrechtlich gesichert.

Bezüglich der Frage nach einer höheren Taktung sei es bereits so, dass jährlich die Häufigkeit der Fahrten ausgeweitet werde. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 sollen weitere neun Fahrten pro Tag erfolgen. Damit bestünde an acht Stunden am Tag ein 5-Minuten-Takt in den Zeiten mit der höchsten Nachfrage zwischen Bergedorf und Hauptbahnhof. Auch die Regionalbahn solle in den nächsten Jahren einen besseren Takt erhalten.

#### **Sachstand**

Im Geltungsbereich liegt die S-Bahnstation Allermöhe. Von hier verkehren S-Bahnen Richtung Elbgaustraße, Altona, Bergedorf und Aumühle, außerdem Busse Richtung Billstedt, Neuallermöhe-Ost, Wentorf und Bergedorf. Die Fahrzeit mit der S2/21 zum Hauptbahnhof beträgt 15 Minuten und zum S-Bahnhof Bergedorf 4 Minuten.

Jede ankommende S-Bahn soll einen Bus-Anschluss in das Gebiet von Oberbillwerder erhalten, sodass mindestens alle fünf Minuten ein Bus mit hoher Erschließungswirkung nach Oberbillwerder hineinfährt. Hierfür wird die vorhandene und zurzeit untergenutzte Unterführung unter der S-Bahnstation Allermöhe genutzt. Die Entfernung zwischen Wohnung und nächstgelegener Bushaltestelle innerhalb des Stadtteils soll 300 m Luftlinie, in den allermeisten Fällen deutlich weniger, betragen. Die Gehzeit soll in der Regel nicht mehr als fünf Minuten überschreiten. Die Angebote können durch sogenannte „Mobilität auf Abruf“ (auch „On-De-

mand-Verkehr“– eine Mischung zwischen klassischen Taxi-Dienstleitungen und dem ÖPNV – ergänzt werden, die in Hamburg bereits etabliert sind: Dabei können sich verschiedene (auch nicht zusammengehörende) Personen zwischen verschiedenen Quell- und Zielorten befördern lassen.

Die interne Erschließung des Stadtteils entwickelt sich auf der Grundlage eines zentralen Erschließungsrings, der um das „BahnQuartier“ führt. Dieser ist über weitere Straßen an die Umgebung angebunden.

Die Sammelstraßen sind im sogenannten Separationsprinzip geplant, an denen die intensiv nutzungsgemischten und baulich verdichteten Bereiche des Stadtteils liegen. Die Straßen dienen als übergeordnete Straßen für Pkw, Lkw sowie Busse, die durch den Stadtteil geführt werden und diesen an die S-Bahnstationen Mittlerer Landweg, Allermöhe und Nettelburg sowie den Bahnhof Bergedorf anbinden.

In den festgesetzten Straßenquerschnitten ist auch die Unterbringung eines sogenannten Multifunktionsstreifens vorgesehen. Diese werden mit einer Breite von 2,5 m zwischen Fahrbahnen und Radwegen angeordnet. Sie sollen als baumbestandene Grünstreifen dienen. Auch Warteflächen an Bushaltestellen sind im Multifunktionsstreifen verortet (Haltestellenkap).

In der Planzeichnung zum Bebauungsplanentwurf werden die Flächenbedarfe für Straßenverkehrsflächen so festgesetzt, dass die Fahrbahnen für den Busverkehr geeignet sind. Verschiedene Flächenbedarfe wurden im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange optimiert: So zum Beispiel die Festsetzung der Flächenbedarfe für Überliegerplätze der Busandienung der S-Bahnstation Allermöhe im Süden (Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Omnibusanlage) und die nordöstliche Planstraße (Erweiterung für eine Bushaltebucht).

#### **1.4. Autoarmer Stadtteil/Ruhender Verkehr**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass Stadtplanung ein Spiegelbild vorhandener und zukünftiger gesellschaftlicher Rahmenbedingungen und Prozesse sei. Dies gelte auch für die unabhängig von Oberbillwerder vorhandenen gesellschaftlichen Veränderungsprozesse im Mobilitätsverhalten. Dort, wo im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklung und Ordnung erforderlich - und politisch gewollt -, könnten solche Veränderungsprozesse im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens teilweise unterstützt werden, zum Beispiel durch notwendige Flächensicherungen.

Ziel in Oberbillwerder sei es, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs aus den Wohnnutzungen am Gesamtverkehr in Oberbillwerder auf 20% zu senken.

Die Umsetzbarkeit eines attraktiven Fortbewegungskonzepts werde im Zuge der Bebauungsplanverfahren über ausreichende Flächensicherungen ermöglicht und auf den öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Flächen umgesetzt.

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

#### **Sachstand**

##### **Mobilitätskonzept und Stellplätze**

Mit der Priorisierung und Attraktivitätssteigerung von alternativer Mobilität im öffentlichen Raum geht einher, dass die Nutzung des Pkw städtebaulich in den Mobilitätszentren komprimiert wird und viele Straßenräume nicht durch den ruhenden Verkehr geprägt werden. Private Stellplätze werden nur in den Mobilitätszentren zugelassen. Ausgenommen hiervon sind Stellplätze für betriebliche Bedarfe mit Ausnahme von Kundenverkehren.

Der Bebauungsplan deckt verschiedene Szenarien ab. Trotz der Zielsetzung, die Nutzung des individuellen Pkw zu reduzieren, bestünde die Gefahr städtebaulicher Missstände, wenn für die Wohnbevölkerung überhaupt kein Stellplatzangebot zur Verfügung stünde. Für die Mobilität der Bevölkerung und somit auch für einen Teil der zukünftigen Wohnbevölkerung in Oberbillwerder wird auch der Pkw als Verkehrsmittel weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Dies ist mit den Mobilitätszentren ein wichtiger Bestandteil der verkehrlichen Konzeption des Masterplans, gerade auch in einem Stadtteil am Hamburger Stadtrand. Es wurde

daher gutachterlich eine unter Berücksichtigung der Ziele des Masterplans sachgerechte Bandbreite an Stellplatzzahlen ermittelt, für die der Bebauungsplan die notwendigen Flächen sichert.

### **Stellplätze für die Wohnnutzung inklusive öffentlich zugänglichen Stellplätzen für die Besucher:innen in den Mobilitätszentren**

Es wurden gutachterlich drei Szenarien für die Versorgung der Wohnbevölkerung mit Stellplätzen untersucht. Relevant sind insbesondere ein Szenario mit einer geringen Anzahl von Stellplätzen von 0,3 Stellplätzen je Wohneinheit, dessen Verwirklichung mittels der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts angestrebt wird sowie ein weiteres Szenario mit einer höheren Anzahl von Stellplätzen basierend auf einem Stellplatzschlüssel von 0,6 für das Wohnen. Einem weiteren Szenario liegt ein Stellplatzschlüssel von 0,45 zugrunde. Alle Szenarien berücksichtigen öffentlich zugängliche Stellplätze für die Besucher:innen in den Mobilitätszentren.

Ein über die Quartiere gemittelter Stellplatzschlüssel von 0,3 Stellplätzen je Wohneinheit wird dem Grunde nach angestrebt, um eine nachhaltige Stadtentwicklung zu sichern. Dieses Szenario erfordert die Unterbringung von etwa 1.960 Stellplätzen für die Wohnnutzung. Auf der Grundlage der im Mobilitätskonzept vorgesehenen Maßnahmen wurde im Mobilitätskonzept ein solcher Stellplatzschlüssel als Teil eines funktionierendes und zugleich zukunftsorientiertem Gesamtsystems plausibilisiert. Die zukünftige städtebauliche Struktur des Stadtteils, die angestrebte Dichte und die vorgesehene Nutzungsmischung, eine sehr gute Naherreichbarkeit aller wesentlichen Einrichtungen des täglichen Lebens (zum Beispiel ÖPNV, Nahversorgung, soziale und Bildungseinrichtungen, Naherholung, sportliche Angebote) ermöglichen und befördern ebenfalls dieses Szenario.

Das Szenario mit einem Stellplatzschlüssel von 0,6 erfordert die Unterbringung von etwa 3.900 Stellplätzen für die Wohnnutzung. Dieses Szenario wird im Bebauungsplan zugrundegelegt, wenn es darum geht, die erforderlichen Maximalkapazitäten für die Mobilitätszentren zu ermitteln, weil diese großen Kapazitäten am Flächen im Bebauungsplan erfordern.

Es besteht eine enge Verbindung zwischen der Zahl der später zur Verfügung gestellten Stellplätze und der Anzahl der Pkw-Fahrten, das heißt dem Anteil des individuellen Pkw- Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen. Als Grundlage wurde von 36% Pkw-Fahrten am Gesamtverkehrsaufkommen ausgegangen, was dem oben beschriebenen Szenario (0,6) mit 3.900 Stellplätzen für die Wohnnutzung entspricht. Daraus ergibt sich das Maximalszenario hinsichtlich der Verkehrsbelastung. Deshalb basieren auch die daraus resultierenden verkehrsplanerischen und lärmtechnischen Auswirkungen auf dem Szenario 36% MIV-Anteil und liegen insofern auf der sicheren Seite.

Der Bebauungsplan schafft den Rahmen, innerhalb dessen alle drei gutachterlich untersuchten Szenarien realisiert werden können. Die tatsächliche Anzahl der zu realisierenden Stellplätze wird mit dem Bau- und Nutzungsfortschritt evaluiert.

Auch öffentlich zugängliche Stellplätze für die Besucher:innen sollen in den Mobilitätszentren nur in begrenztem Umfang angeboten werden. Im Mobilitätskonzept werden 0,05 Stellplätze je Wohneinheit für Besucher:innen berücksichtigt, die ebenfalls in den Mobilitätszentren nachgewiesen werden. So kann die Vision des parkfreien öffentlichen Straßenraums weiterverfolgt werden. Der Wert von 0,05 liegt unter dem Wert von 0,15 bis 0,2 Parkständen je Wohneinheit, welchen die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra 2017) vorsehen. Die Unterschreitung wird dadurch begründet, dass Werte von etwa 0,2 Stellplätzen je Wohneinheit nicht mehr im Verhältnis zu den angestrebten Stellplätzen für Bewohner:innen stehen und bei Aufrechterhaltung eines solch hohen Anteils eine Zweckentfremdung von Besucher:innenstellplätzen wahrscheinlich würde. Die Unterschreitung wird ferner dadurch begründet, dass die generell höher angesetzten Werte von 0,15 bis 0,2 öffentlich zugänglichen Stellplätzen für die Besucher:innen nicht die Ziele der Mobilität in Oberbillwerder im individuellen Besucher:innen-Verkehr widerspiegeln. Aus der für Oberbillwerder gutachterlich zugrunde gelegten Verkehrsmittelnutzung hergeleitet ergibt sich ein Stellplatzbedarf für Besucher:innen je Wohneinheit zwischen 0,04 bis 0,05 Stellplätzen je

Wohneinheit. Ferner sind 0,05 Stellplätze für Besucher:innen je Wohneinheit auch aufgrund des attraktiven ÖPNV-Angebots, das eine Anreise mit dem Pkw verzichtbar macht, vertretbar.

Der Anteil von 0,05 Stellplätzen je Wohneinheit ergibt einen Bedarf für 325 Stellplätze für Besucher:innen, die in den Mobilitätszentren untergebracht werden können.

Eine Belastung angrenzender Stadtteile durch Suchverkehre ist aufgrund der großen Entfernung zwischen den Zielen im Plangebiet und den Park- und Abstellmöglichkeiten in der Umgebung unwahrscheinlich. Zudem bestehen hinreichende Möglichkeiten außerhalb des Planrechts, um Suchverkehre zu minimieren.

### **Stellplatzbedarfe für Gewerbe und Gemeinbedarf**

Für die nachweispflichtigen gewerblichen und gemeinbedarflichen Stellplätze sind anders als beim Wohnen die Bemessungswerte des Bauprüfdienstes 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze) zugrunde zu legen. Auch in Bezug auf diese Nutzungen wird jedoch angestrebt, den Stellplatzbedarf so effizient wie möglich zu gestalten und vor allem den Raumbedarf für den ruhenden Pkw-Verkehr so flächensparend wie möglich zu organisieren. Daher wird von der im Bauprüfdienst benannten Option Gebrauch gemacht, Stellplätze unterschiedlicher Nutzungen mehrfach zu belegen. Gewerbliche und gemeinbedarfliche Stellplätze sollen gemeinsam genutzt werden. Der Stellplatzbedarf der jeweiligen Nutzungen (Büro und Dienstleistung, Handwerk, Einzelhandel, Schule, Hochschule, Kita, soziale Einrichtungen, Flächen für Sport- und Spielanlagen und Gastronomie) wurde ermittelt und im Mobilitätskonzept übereinandergelegt, um den maximal gleichzeitigen Stellplatzbedarf abzuleiten. Es wird deutlich, dass im Zeitraum zwischen 11 und 12 Uhr die Nachfrage am höchsten ist. Ohne weitere Minderungen wären auf dieser Grundlage etwa 1.140 Stellplätze nachzuweisen. Werden denkbare Mehrfachnutzungen berücksichtigt, sind etwa 1.050 Stellplätze nachzuweisen.

### **Zusammenfassung (Stellplatzbedarf insgesamt inklusive öffentlich zugänglichen Stellplätzen für die Besucher:innen in den Mobilitätszentren)**

Insgesamt ergibt sich in Oberbillwerder ein Bedarf für Bewohner:innen, Besucher:innen sowie für gewerbliche und gemeinbedarfliche Einrichtungen im Szenario mit 0,3 Stellplätzen je Wohneinheit von 3.015 Stellplätzen, davon 1.960 für die Wohnnutzung, im Szenario mit 0,45 Stellplätzen je Wohneinheit von 3.983 Stellplätzen, davon 2.930 für die Wohnnutzung und im Szenario mit 0,6 Stellplätzen je Wohneinheit von 4.926 Stellplätzen, davon 3.900 für die Wohnnutzung, die jeweils in den Mobilitätszentren untergebracht werden können.

### **Fahrradplätze**

Private Abstellplätze für Fahrräder sind anders als Pkw-Stellplätze nachzuweisen. Für die Bemessung des Bedarfs der Wohnnutzung können die Richtwerte im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens jedoch nicht angewendet werden, da zum jetzigen Planungsstand keine Informationen über Wohnungsgrößen beziehungsweise die Anzahl an Wohnungen bestimmter Größe vorliegen, die als Bemessungsgröße dienen.

Es wird stattdessen hilfsweise der Richtwert der Hinweise zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen herangezogen. Dieser weist einen Abstellplatz je 35 m<sup>2</sup> Wohnfläche aus. Da für Oberbillwerder jedoch höhere Maßstäbe angesetzt werden sollen, welche bei einer geringen Pkw-Besitzquote erwartens- und wünschenswert sind, wird für die Bedarfsberechnung im Mobilitätskonzept von einem Fahrradabstellplatz je 25 m<sup>2</sup> Wohnfläche ausgegangen.

Insgesamt sind nach diesem Ansatz mindestens 23.700 private Fahrradabstellplätze in Oberbillwerder erforderlich. Davon entfallen gut 18.000 auf die Wohnnutzung, gut 2.300 auf die Schulen (insbesondere das große Bildungs- und Begegnungszentrum im "Grünen Quartier") und etwa 1.250 auf die HAW im BahnQuartier sowie im Grünen Quartier. Im öffentlichen Raum sind noch weitere öffentliche Fahrradabstellplätze geplant.

Anders als für Pkw ist dabei vor allem die Unterbringung auf den einzelnen privaten Grundstücken, das heißt das wohn- bzw. zielortnahe Abstellen des Fahrrads, gewünscht und zu ermöglichen. Abstellanlagen sind als Nebenanlagen in allen festgesetzten Baugebieten zulässig. Private Abstellplätze sind unmittelbar an oder in den Wohngebäuden unterzubringen, wodurch eine leichte Zugänglichkeit ermöglicht und somit ein Mobilitätsverhalten im Sinne des Mobilitätskonzepts gefördert wird. Die Anordnung öffentlicher Fahrradabstellanlagen ist unter anderem im räumlichen Zusammenhang mit den möglichen Zielen im Quartier und den geplanten Mobilitätsangeboten wie Bike- und Car-Sharing- Angeboten vorgesehen. Diese sind ohne Weiteres in den ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen sowie in den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zulässig. Die Anzahl bereitzustellender öffentlicher Fahrradabstellanlagen richtet sich nach den Empfehlungen des Mobilitätskonzepts. Abstellmöglichkeiten für Lastenräder sollen berücksichtigt werden.

### **Fahrradwegenetz**

Von weiterer wesentlicher Bedeutung für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer Fahrradnutzung ist die Anbindung umliegender Ziele wie etwa der Bergedorfer Innenstadt, von Bildungseinrichtungen und Naherholungsmöglichkeiten an die Radverkehrsinfrastruktur.

Hamburg baut für Fahrräder ein dreigliedriges Wegenetz auf. Dieses soll aus den Hamburger Velorouten (Alltags- und Freizeitrouten), so genannten Bezirksrouten sowie Stadtteilrouten bestehen. Nördlich des Bahndamms verläuft innerhalb des Geltungsbereichs die Veloroute 9 als Hauptroute zwischen Bergedorf und der City (über Allermöhe, Moorfleet, Rothenburgsort und Hammerbrook). Nördlich des Geltungsbereichs verläuft entlang der Bundesstraße 5 die Veloroute 8 als Hauptroute zwischen Bergedorf und der City über Billstedt, Hamm und Borgfelde. Zwischen beiden Velorouten verläuft die Freizeitroute 4 (entlang der Bille, City – Bergedorf) sowie die Freizeitroute 11 (2. Grüner Ring, Teufelsbrück-Finkenwerder).

Diese Routen sind von einer starken West-Ost- Ausrichtung geprägt, wie zum Beispiel die Veloroute 9 oder die Freizeitroute 4. Der vorhandene Fuß- und Radweg (abschnittsweise als Karl-Heinz-Rissmann-Weg benannt) verläuft entlang des Nördlichen Bahngrabens und hat als Veloroute 9 eine überörtliche Bedeutung. Die übergeordneten Radverkehrsrouten werden in Oberbillwerder umwegfrei und möglichst getrennt vom Pkw-Verkehr weitergeführt. Zur Ergänzung der Veloroute 9 ist die so genannte Bezirksroute A zur Stärkung der West-Ost-Achse im Bau beziehungsweise in der Planung (außerhalb des Geltungsbereichs).

In der planungsrechtlichen Sicherung der Flächenbedarfe für Fahrradstrecken wurde die Anbindung des Stadtteils an die Veloroute 9 und an die Freizeitrouten 4 und 11 straßenplanerisch im Detail untersucht und die erforderlichen Flächenbedarfe im Geltungsbereich in der Planzeichnung für die reibungslose Anbindung an diese Routen festgesetzt (teilweise außerhalb des Geltungsbereichs).

Die Veloroute 9 verläuft im Bestand zwischen der Bahntrasse und dem Nördlichen Bahngraben und stellt vom Rathausmarkt in der City über Rothenburgsort und die Gewerbegebiete in Billbrook und Moorfleet bis nach Neuallermöhe und darüber hinaus eine Verbindung bis ins Bergedorfer Zentrum her. Die Veloroute hat eine herausgehobene Bedeutung für die äußere Erschließung im Radverkehr, da sie eine der Hauptrouten des Alltagsradverkehrs mit stadtweiter Verbindungsfunktion ist. Sie durchquert den neuen Stadtteil Oberbillwerder in Ost-West-Richtung parallel zur Bahntrasse. Künftig soll die Veloroute 9 als Hauptroute zwischen Bergedorf und der City zu einem Radschnellweg mit besonderen Qualitäten aufgewertet werden. Dieser soll Teil einer überregionalen Radschnellverbindung aus Richtung Geesthacht werden. Auf diese Weise sollen Potenziale für die Radnutzung insbesondere bei Pendler:innen auf mittleren und längeren Strecken erschlossen werden.

Der geplante Radschnellweg soll auch durch Oberbillwerder so geführt werden, dass ein zügiges und weitgehend unterbrechungsfreies Vorankommen sichergestellt ist. Die selbstständige Wegeverbindung soll optimal in den Stadt- und Landschaftsraum sowie das angrenzende Straßen- und Wegenetz eingebunden werden.

Die festgesetzte Straßenverkehrsfläche der Westanbindung an den Mittleren Landweg erhält eine Breite von 24,5 m, sodass eine Querschnittsbreite mit 20 m ohne Böschungen realisiert werden kann. Parallel zu den beiden Richtungsfahrbahnen wird zukünftig die Veloroute 9 geführt. Mit der Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung im weiteren Verlauf nach Osten wird die Veloroute 9 als Rad-schnellweg durchgehend vom Mittleren Landweg im Westen bis zu einer Anbindung an den bestehenden Karl-Heinz-Rissmann-Weg am östlichen Ende des Geltungsbereichs geführt.

Weiterhin wurden Gehrechte im gesamten Stadtteil festgesetzt, um die „Stadt der kurzen Wege“ zu fördern. Im Wechselwirkung mit den festgesetzten öffentlichen Grünflächen bekommt auch die Attraktivität der fußläufigen Wegeverbindungen einen überdurchschnittlich hohen Standard.

### **1.5. B-5 Anbindung**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass die Entscheidung über die Lage der Rampe im Rahmen einer Voruntersuchung anhand verschiedener Kriterien unter Einbeziehung politischer Entscheidungsträger getroffen werde. Die Verträglichkeit der Verkehrsmenge auf dem Ladenbeker Furtweg werde gutachterlich untersucht und sei spätestens im Rahmen der öffentlichen Auslegung einsehbar. Die Belange der Anwohner würden im Rahmen des Planverfahrens berücksichtigt.

#### **Sachstand**

#### **Variantenprüfungen B5-Anbindung, Berücksichtigung von Umfeldsensibilitäten**

Im Rahmen des Planverfahrens wurden für die Abwicklung der Verkehre, die infolge des neuen Stadtteils Oberbillwerder nordöstlich und südöstlich dieses Stadtteils erwartet werden können, mehrere Varianten sorgfältig geprüft und bewertet. Die Variantenprüfung und Kenntnisnahme der Vorzugsvariante in den politischen Gremien hat ergeben, dass der Anschluss südlich der vorhandenen Brücke gebaut werden soll. Der erforderliche Flächenbedarf wird im Geltungsbereich planungsrechtlich gesichert.

Folgende Variantenuntersuchungen wurden für den Bebauungsplanentwurf durchgeführt:

Es erfolgte bereits 2018 eine gutachterliche Ersteinschätzung, in der zunächst zwei Varianten für die nordöstliche Anbindung des Stadtteils geprüft wurden. Neben der Anbindung durch einen Knoten an der Bergedorfer Straße (B5) / Ladenbeker Furtweg wurde auch eine Ertüchtigung des weiter nördlich gelegenen Knotens Lohbrügger Landstraße / Ladenbeker Furtweg untersucht. Im Ergebnis wurde eine Entscheidung gegen die Realisierung der Anbindung über den nördlichen Knoten an der Lohbrügger Landstraße getroffen, weil der Prognoseverkehr hier auch mit hohen Investitionen in den Ausbau nicht zufriedenstellend abgewickelt werden könnte. Diese Einschätzung wurde 2020 in einer detaillierten Untersuchung inkl. Leistungsfähigkeitsberechnung bestätigt.

Nach der Entscheidung zu Gunsten der Direktanbindung an die B5 folgten hierfür vertiefende Untersuchungen (2019 und 2020). Für den Anschluss des Ladenbeker Furtwegs an die B5 wurde nördlich und südlich der Ladenbeker-Furtweg-Brücke jeweils die Neuanlage eines Knotenpunktes untersucht. Eine abschließende Empfehlung für oder gegen eine der untersuchten Varianten wurde 2019 von gutachterlicher Seite nicht ausgesprochen.

Daher wurden 2020 vertiefende Untersuchungen durchgeführt, bei denen unter anderem die Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft an der Bergedorfer Straße (B5) und die Ermittlung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis das Ziel war. Fokus hierbei war, die Leistungsfähigkeit des nördlich gelegenen Knotens Ladenbeker Furtweg/Lohbrügger Landstraße zu optimieren und gleichzeitig die Umfeldsensibilitäten im Ladenbeker Furtweg umfassend zu berücksichtigen. Ein weiteres wichtiges Bewertungskriterium stellte 2020 die Frage von spürbaren Umwegen durch veränderte Verkehrsführung dar. Hierfür wurden aufbauend auf den vorangegangenen Untersuchungen weitere Varianten sowohl südlich als auch nördlich des Ladenbeker Furtwegs untersucht.

2021 wurde eine weitere detaillierte Betrachtung von drei Varianten durchgeführt, die aus der so genannten Kurzstellungnahme zum Vollausbau mit signalisiertem Knotenpunkt (2020) entwickelt wurden. Hier ging es nun um die Details und besondere Berücksichtigung der Umweltschutzgüter, speziell von Aspekten wie Biotoptypen (Biotopbewertung), Baum- und Gehölzbestand (Alter und Größe) sowie Boden (Abgrabungen, Aufschüttungen, Versiegelung). Die hier untersuchte so genannte Variante 1 beschreibt die Anbindung nordwestlich des Ladenbeker Furtwegs mit Führung der stadteinwärts gerichteten Verkehre über eine Rampe auf die B5, Variante 2 führt diese Anbindung ohne die Rampe aus und bei Variante 3 befindet sich die Anbindung südöstlich des Ladenbeker Furtwegs. In diesem Zuge wurde deutlich, dass die zuvor als vorteilhaft bewerteten Varianten 1 und 2 teils deutliche Nachteile in Bezug auf die Umweltschutzgüter aufwiesen: Die erforderlichen Rampen würden durch ein als gesetzlich geschütztes Biotop ausgewiesenes Regenrückhaltebecken verlaufen und hätten negative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper. Sie würden ferner auf gesamter Länge in einem Landschaftsschutzgebiet liegen und in eine bestehende Parkanlage eingreifen. Am Ladenbeker Furtweg wären zudem beidseitig vitale Straßenbäume betroffen. Die erforderlichen Rampen würden darüber hinaus durch den Geesthang verlaufen, was aufwändige Erdbauarbeiten beziehungsweise Stützbauwerke erfordern würde. Nach Einschätzung der zuständigen Fachbehörden würde sie sich zudem ungünstiger bezüglich der lärmtechnischen Auswirkungen auf Anlieger inkl. der Schulnutzung und der Luftschadstoffbelastungen dieser Nutzungen verhalten. Die Lage eines neuen Knotenpunktes vor einer Schule wäre ferner bezüglich der Verkehrssicherheit nachteilig. Die Variante 3 hingegen würde lediglich im Hinblick auf den Eingriff in bestehende Waldflächen deutlich schlechter als die beiden Alternativen abschneiden. Vor diesem Hintergrund wurde daher die Variante 3 für die weitere Bearbeitung ausgewählt.

Nachdem 2022 eine Entscheidung zur Anbindung des Ladenbeker Furtwegs an die B5 zugunsten einer signalisierten Anbindung südlich des Ladenbeker Furtwegs und westlich der B5 gefallen war, wurde diese Anbindung detailliert in weiteren vier Varianten untersucht. In allen Varianten des Knotenpunktes werden eine Rampe zur Verbindung der beiden Straßen sowie eine Lichtsignalanlage sowie zusätzliche Abbiegestreifen auf der B5 erforderlich. Während es für den Anschluss der Rampe an die B5 wegen der Verkehrsstärken und ihrer ungleichmäßigen Verteilung keine Alternative zur lichtsignalgeregelt Einmündung gibt und die Lage dieses Knotenpunktes durch den Verlauf der Rampe vorgegeben ist, existieren für den Knotenpunkt auf dem Ladenbeker Furtweg mehrere Lösungsformen. Es wurden drei unterschiedliche Kreisverkehrsplätze sowie eine Anbindung über eine Einmündung mit Lichtsignalanlage untersucht. Diese vier Varianten wurden im Hinblick auf die allgemeine Verkehrssicherheit, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs, Geschwindigkeit/Lärm, die ÖPNV-Verträglichkeit, der Komfort für den nicht motorisierten Verkehr, die Barrierefreiheit, die Leistungsfähigkeit, der Flächenbedarf und die Wirtschaftlichkeit bewertet.

Die Kreisverkehre zeichneten sich dabei durch die gute allgemeine Verkehrssicherheit und positive Auswirkungen auf die Geschwindigkeit und den Lärm aus, während die Einmündungsvariante bei der Verträglichkeit für den ÖPNV und der Barrierefreiheit hervorgehoben wurde. Während die Kreisverkehre in diesen Punkten neutral bewertet sind, wirkt sich die Einmündungsvariante negativ auf das Kriterium Geschwindigkeit/Lärm aus. Im Vergleich der Varianten weisen alle Anschlussmöglichkeiten eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Aufgrund der im Vergleich günstigeren Bewertung hinsichtlich des Flächenverbrauchs und der Wirtschaftlichkeit wurde die so genannte Variante 1 mit dem „außermittigen Kreisverkehrsplatz“ dem Bebauungsplan zugrunde gelegt und im Zuge des Bebauungsplanverfahrens in Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange zum Beispiel hinsichtlich der Radwegführung weiter optimiert.

## **1.6. Lärm und Luftschadstoffe**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung zur Frage einer Lärmschutzwand an der B5-Anbindung unter anderem ausgeführt, dass diese Frage Gegenstand der lärmtechnischen Untersuchungen sei. Die Ergebnisse der Untersuchungen könnten spätestens im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Bebauungspläne öffentlich eingesehen werden.

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

### **Sachstand**

Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob durch den Neubau der Anschlussstelle Ladenbeker Furtweg / B5 Ansprüche Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für die angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen zu erwarten sind. Die schalltechnischen Auswirkungen wurden ermittelt und vergleichend beurteilt. Die Untersuchung dient der Anspruchsermittlung im Sinne der 16. BImSchV.

Die Untersuchung hat ergeben, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) werden unter Berücksichtigung der Neuplanung der Anschlussstelle nur am Gebäude Ladenbeker Furtweg 40, dort um bis zu 6 dB (aufgerundet), überschritten. Die anerkannten Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht werden nicht erreicht. An allen verbleibenden maßgeblichen Immissionsorten werden die Grenzwerte der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht eingehalten. Im Ergebnis besteht für das Gebäude Ladenbeker Furtweg Nr. 40 ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ gemäß der 16. BImSchV. Die Ergebnisse werden im Umweltbericht ausführlich dargestellt

Weiterhin werden die planinduzierten Mehrverkehre durch die Neuplanungen des Stadtteils Oberbillwerder bis zur hier behandelten und sachlich verknüpften Anschlussstelle an der B5 / Bergedorfer Straße separat untersucht. Die Ergebnisse werden im Umweltbericht detailliert dargestellt.

[...]

### **1.8 Fahrradverkehr / Fußgänger**

#### Antwort der Verwaltung

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass die Entscheidung über die Anbindung an die B5 im Rahmen einer Voruntersuchung anhand verschiedener Kriterien und unter Einbeziehung politischer Entscheidungsträger noch zu treffen sei. Neben Kriterien wie u. a. Eingriffe in Natur und Landschaft, schalltechnische Auswirkungen, verkehrliche und Verkehrssicherheitsaspekte und die Wirtschaftlichkeit, spiele auch die Qualität der Rad- und Fußwege eine gewichtete Rolle.

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

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

### **Sachstand**

Die Variantenprüfung und Kenntnisnahme der Vorzugsvariante in den politischen Gremien hat ergeben, dass der Anschluss südlich der vorhandenen Brücke gebaut werden soll.

Im Zuge der Variantenuntersuchung 2019 wurden auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs betrachtet. Ein neues Brückenbauwerk wurde als vorteilhaft bewertet, da dieses in einer Breite ausgeführt werden könnte, die die lückenlose Fortführung des Radfahrstreifens ermöglicht. Somit wäre ein Brückenneubau aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs als vorteilhaft zu bewerten. Der mit dem Erhalt der Brücke fortbestehende kombinierte Rad- und Gehweg wäre demgegenüber angesichts der Bedeutung für die nördlich gelegenen Stadtteile als die schlechtere Option anzusehen. Hier wurde 2019 der Bau einer separaten Brücke für den Fuß- und Radverkehr als möglicher Kompromiss erwogen. Ein entsprechendes Bauwerk ist 2022 unter anderem aufgrund des Platzbedarfes und des damit verbundenen Eingriffs in die vorhandene Vegetation und gegebenenfalls die Schutzgebiete nicht Bestandteil der Vorzugsvariante, insbesondere da aus

der Umsetzung des Stadtteils Oberbillwerder kein Erfordernis für ein gesondertes Brückenbauwerk an dieser Stelle entsteht. Für den Radverkehr entlang der B5 wurde der neue Anschlussknoten am Ladenbeker Furtweg als deutliche Verschlechterung der Situation eingestuft, da die Radwege die dann neu entstehenden Rampen für die Zu- und Abfahrt aus Sicherheitsgründen (hohe Geschwindigkeit der Kfz) nicht auf derselben Höhenlage kreuzen können. Es wurden stattdessen Tunnel oder Brücken empfohlen. Diese sind im Rahmen der Vorzugsvariante 2022 nicht erforderlich, da die Situation der Rampe als signalisierte Einmündung ausgebildet wird. Da diese Option für die Ausbildung der Straßenkreuzung 2019 noch nicht betrachtet wurde, ist als Alternative eine Führung des Radverkehrs abseits der B5 untersucht worden. Außerhalb des Geltungsbereichs, gegenüber der Einmündung der Krusestraße in die B5, beginnt auf der Nordseite der B5 ein Waldweg, der in etwa 10 Metern Entfernung parallel zur Bergedorfer Straße in Richtung Nordwesten verläuft und den Ladenbeker Furtweg nördlich der Ladenbeker-Furtweg-Brücke kreuzt. Von diesem Punkt führt der Waldweg weiterhin parallel im Norden der Bergedorfer Straße bis zum Knotenpunkt Bergedorfer Straße / Lohbrügger Landstraße und schließt an die südlich des Knotenpunkts angrenzende Bebauung an. An diesem Knotenpunkt trifft er somit auf die Veloroute 8. Da eine vergleichbare Wegführung auf der Südseite fehlt (beziehungsweise aus Richtung Westen am Ladenbeker Furtweg endet), wäre die Anlage dieses Weges für den Radverkehr in beide Richtungen zu prüfen. Im Norden wäre der Anschluss an die Veloroute gewährleistet, im Süden müsste der Radverkehr Richtung Zentrum Bergedorf auf Höhe der Einmündung Krusestraße die Bergedorfer Straße kreuzen, was baulich und/oder durch entsprechende Signalisierung zu ermöglichen wäre. Als Nachteil sind hierbei jedoch die topografischen Verhältnisse zu bewerten, da in diesem Bereich einige Höhenmeter zu überwinden sind.

In der Vorzugsvariante werden nunmehr Straßenverkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Radfahrer:innen“ auf beiden Fahrbahnseiten des Ladenbeker Furtwegs und der Rampe sowie auf der südwestlichen Seite der B5 festgesetzt. Sie dienen der Anordnung von neuen separaten Radwegen. Am Ladenbeker Furtweg werden im Bereich des Anschlusses an den Bestand auf der südöstlichen Straßenseite die bestehenden Geh- und Radwege planungsrechtlich gesichert. Im Zufahrtbereich der Ladenbeker-Furtweg-Brücke endet der Radweg im Bestand und wird durch einen 2 m breiten Gehweg (Verkehrsregelung „Radfahrer frei“) ersetzt. Auf der nordwestlichen Straßenseite des Ladenbeker Furtwegs bleibt ein 1 m breiter, nur punktuell an die neue Knotenpunktgeometrie angepasster Radweg erhalten und wird entsprechend ebenfalls als Verkehrsfläche mit dieser Zweckbestimmung festgesetzt. Dieser genügt in seiner Ausgestaltung den derzeitigen radverkehrlichen Ansprüchen vor Ort. Auch dieser Weg geht im Bereich der Ladenbeker-Furtweg-Brücke in den vorhandenen Bestand über. An den Knotenpunktzufahrten sind Verkehrsinseln zur Querung des Ladenbeker Furtwegs für Radfahrer:innen geplant. Die Radwege beiderseits der Rampe zur Bergedorfer Straße werden auf der südwestlichen Straßenseite (im Rechtsverkehr talwärts) auf 2,5 m und auf der nordöstlichen Straßenseite (im Rechtsverkehr bergauf) auf 3 m festgesetzt. Entlang der südwestlichen Seite der Bergedorfer Straße (B5) werden weitere Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Fahrradfahrer:innen“ mit einer Breite von 2,5 m festgesetzt. Diese liegen im Vergleich zur Bestandssituation weiter südwestlich, da die Fahrbahn um Abbiegestreifen verbreitert und durch eine Versickerungsmulde getrennt werden. Im Bereich des Übergangs zur Bestandssituation entfallen diese Flächen und werden wieder zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg zusammengeführt.

Parallel zu den oben beschriebenen Radverkehrsanlagen, südöstlich des Ladenbeker Furtweges, beidseitig entlang der Rampe und südwestlich der Bergedorfer Straße, werden bis zur Plangebietsgrenze auf gesamter Länge separate Gehwege in einer Breite von 2 m vorgesehen, die entsprechend mit der Zweckbestimmung „Fußgänger:innen“ festgesetzt werden. Eine weitere Fläche mit dieser Zweckbestimmung wird in Anlehnung an den derzeitigen Bestand als direkte Verbindung zwischen dem Ladenbeker Furtweg und der B5 festgesetzt. Mit dem etwa 3 m breiten Weg können Fußgänger:innen die Höhendifferenz auf kurzer Strecke überwinden, ohne die von diesen Verkehrsteilnehmer:innen voraussichtlich eher als Umweg wahrgenommene Rampe nutzen müssen.

Zum Rahel-Varnhagen-Weg gibt es derzeit keine Planungen zur Verbesserung des Radverkehrs

Es wird in der Verkehrsmengenprognose die Worst-Case-Annahme von 36% des Anteils des individuellen Pkw-Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen getroffen. Bei den Berechnungen und Prüfungen der Leistungsfähigkeit der geplanten Erschließung wird ebenfalls ein Anteil von 36 % zugrunde gelegt, um ausreichend Sicherheit zu haben. Auf dieser Grundlage summiert sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den neuen Stadtteil auf rund 23.900 Pkw-Fahrten am Tag.

Dieser Neuverkehr wurde in ein Verkehrsmodell für den gesamten Bezirk Bergedorf eingespeist, das neben dem Bestand auch alle aktuellen Vorhaben im Bezirk sowie die im Verfahren befindlichen oder bereits in Kraft getretenen Bebauungspläne enthält. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass das Verkehrsnetz ausreichend leistungsfähig ist, um die Neuverkehre abzuwickeln. Verkehrslenkende Maßnahmen sind zur Verbesserung der Situation sinnvoll, aber nicht erforderlich. Dennoch sind zum Beispiel am Rahel-Varnhagen-Weg verkehrslenkende Maßnahmen geplant, um den Verkehr von Norden aus Oberbillwerder in das Bergedorfer Zentrum sowie zur Autobahnanschlussstelle HH-Nettelburg zu führen (siehe Ziffer 1.1 Schleichverkehre/Abkürzungen).

### **1.9 Verkehrsplanung (Ströme, Leistungsfähigkeit Knoten, Prognosen)**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gutachterlich nachzuweisen sei, dass die Erschließung des Stadtteils grundsätzlich ohne erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses funktioniere. In der aktuell vorliegenden Verkehrsmengenprognose werde bei Fertigstellung von Oberbillwerder eine ungefähre Verdoppelung der Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt des Rahel-Varnhagen-Weges zwischen Kfz-Tunnel und Oberer Landweg prognostiziert. In Richtung Felix-Jud-Ring / Margit-Zinke-Straße solle es durch verkehrslenkende Maßnahmen keine spürbaren Neuverkehre geben.

#### **Sachstand**

Es wird in der Verkehrsmengenprognose die Worst-Case-Annahme von 36% des Anteils des individuellen Pkw-Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen getroffen. Bei den Berechnungen und Prüfungen der Leistungsfähigkeit der geplanten Erschließung wird ebenfalls ein Anteil von 36 % zugrunde gelegt, um ausreichend Sicherheit zu haben. Auf dieser Grundlage summiert sich das prognostizierte Verkehrsaufkommen für den neuen Stadtteil auf rund 23.900 Pkw-Fahrten am Tag.

Dieser Neuverkehr wurde in ein Verkehrsmodell für den gesamten Bezirk Bergedorf eingespeist, das neben dem Bestand auch alle aktuellen Vorhaben im Bezirk sowie die im Verfahren befindlichen oder bereits in Kraft getretenen Bebauungspläne enthält.

In der planungsrechtlichen Sicherung der Flächenbedarfe für Fahrradstrecken wurde die Anbindung des Stadtteils an die Veloroute 9 und an die Freizeitrouten 4 und 11 straßenplanerisch im Detail untersucht und die erforderlichen Flächenbedarfe im Geltungsbereich in der Planzeichnung für die reibungslose Anknüpfung an diese Routen festgesetzt. Weiterhin wurden Gehrechte in der Planzeichnung festgesetzt, um die „Stadt der kurzen Wege“ zu fördern. Im Wechselwirkung mit den festgesetzten öffentlichen Grünflächen bekommt die Attraktivität der Wegeverbindungen auch für Fußgänger einen überdurchschnittlich hohen Standard (siehe Ziffer 1.4 Autoarmer Stadtteil/Ruhender Verkehr).

Im Ergebnis der Verkehrsmengenprognose hat sich gezeigt, dass das Verkehrsnetz ausreichend leistungsfähig ist, um die Neuverkehre abzuwickeln. Verkehrslenkende Maßnahmen sind zur Verbesserung der Situation sinnvoll, aber nicht erforderlich. Dennoch sind in Neuallermöhe West verkehrslenkende Maßnahmen geplant, um den Verkehr von Norden aus Oberbillwerder in das Bergedorfer Zentrum sowie zur Autobahnanschlussstelle HH-Nettelburg zu führen (siehe Ziffer 1.1 Schleichverkehre/Abkürzungen).

Die bisher noch ausstehende und nunmehr durchgeführte gutachterliche verkehrsplanerische vertiefenden Betrachtung für die diskutierte Aufweitung am Nettelnburger Landweg hat ergeben, dass der zusätzliche Verkehr innerhalb der heute planungsrechtlich als Straßenverkehrsfläche gesicherten Flächen abgewickelt werden kann und zusätzliche Flächen an der ARAL-Tankstelle nicht erforderlich seien.

Die Flächenbedarfe für die bevorzugte Anschlussvariante an den Mittleren Landweg sowie die städtebauliche Neuordnung der Wohngebäude werden nach Abwägung der Varianten nun im Bebauungsplanentwurf in der Vorzugsvariante planungsrechtlich geregelt. Es handelt sich hierbei um die Anbindung nach Westen an den Mittleren Landweg, die im Weiteren zur Anschlussstelle Hamburg-Allermöhe der Bundesautobahn A 25 führt.

Über den neuen Knotenpunkt Anbindung West/Mittlerer Landweg wird die Anbindung mit dem bestehenden Straßennetz verknüpft. Zur Unterbringung aller erforderlichen Funktionen für den motorisierten Verkehr und den Radverkehr mit allen notwendigen Abbiegebeziehungen ist ein Zuschnitt der Straßenverkehrsfläche erforderlich, der sich bis auf die Bestandsgebäude Mittlerer Landweg 49 und 51 erstreckt. Sie werden somit durch die Straßenverkehrsfläche überplant und müssen für die Realisierung der Anbindung abgebrochen werden. Da die westliche Anbindung für den Stadtteil erforderlich ist, müssen die Belange des Eigentümers in diesem Bereich hinter dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Stadtteils zurücktreten. Erschließungskonzeptionen ohne die westliche Anbindung haben sich als nicht umsetzbar erwiesen und eine andere Lage der Straße würde naturschutzfachlich zu einem erheblich größeren, nicht mehr vertretbaren Eingriff führen. In der Abwägung ist daher den geplanten Straßen und der durch sie ermöglichten Realisierung von 6.500 neuen Wohnungen ein größeres Gewicht einzuräumen als dem Erhalt von vier Wohneinheiten. Für die Mieter konnte bereits Ersatzwohnraum gefunden werden. Die Gebäude sind entmietet und jetzt im Eigentum von Hamburg.

Südlich und nördlich des Knotenpunktes geht der Straßenneubau in den Bestand über.

[...]

## **2 Naturschutz und Landschaftsplanung**

---

### **2.1 Klimaschutz**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass Gutachten zum Klimaschutz und zur Energieversorgung von Oberbillwerder erarbeitet würdeb. In den Gutachten werde auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz berücksichtigt.

#### **Sachstand**

Nach §13 Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist (KSG) haben die Träger öffentlicher Aufgaben „bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“ Dieses Berücksichtigungsgebot gilt in der Folge auch für Abwägungsentscheidungen in der Bauleitplanung, welches sich zudem bereits aus § 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB und § 1a Abs. 4 BauGB ergibt. Damit sind die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – zu ermitteln und die Ermittlungsergebnisse in die Entscheidungsfindung einzustellen bzw. in der Abwägung (§ 1 Abs. 7, § 2 Abs. 3 BauGB) zu berücksichtigen. Zu beachten ist, dass das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG verlangt, den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Dementsprechend muss bei Bauleitplanungen die Frage in den Blick genommen werden, ob und inwieweit die vorliegende Planung einen Einfluss auf die Treibhausgasemissionen hat und ob die Erreichung der Klimaziele gefährdet sein könnte.

Im Bebauungsplanentwurf werden die Auswirkungen und geplanten Minderungsmaßnahmen der Planung entlang der einzelnen Sektoren des KSG in den Umweltbericht beziehungsweise die Abwägung eingearbeitet.

## **2.2 Landschaftsschutz/ Ausgleichsmaßnahmen**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass im Zuge der Umweltprüfung verschiedene Schutzgüter auf mögliche Beeinträchtigungen durch den geplanten Stadtteil geprüft würden. U.a. würden dabei Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und das Schutzgut Kultur- und Sachgüter untersucht. Im Zuge dessen würden erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung und bedarfsweise zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen erarbeitet. Der Entfall von Bäumen im Bereich der nordöstlichen Anbindung werde im Zuge der Variantenprüfung untersucht.

Zum Thema Lichtverschmutzung könnten zur Vermeidung bzw. zur Minderung von Lichtverschmutzung im Rahmen des Bebauungsplanes Festsetzungen getroffen werden.

### **Sachstand**

#### **Kurzfassung Landschaftsbild, Stadtbild, Kultur- und Sachgüter**

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind die in § 1 Absatz 6 des Baugesetzbuches aufgeführten und für den Geltungsbereich zutreffenden Belange und Anforderungen berücksichtigt worden. In der Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuches sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sind als das Ergebnis der Abwägung der einzelnen Belange anzusehen. Der Bebauungsplan ermöglicht die Entwicklung einer Stadterweiterung auf einer derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzten, in der vorbereitenden Bauleitplanung jedoch schon seit Jahrzehnten vorgesehenen Fläche.

Die Auswirkungen auf die Landwirtschaft in Hamburg wurden im Rahmen der Abwägung gegen die städtebaulich erforderliche Sicherung der Wohnbedarfe der Hamburger Bevölkerung als insgesamt für hinnehmbar bewertet.

Da die vorgesehenen Eingriffe in Natur und Landschaft innerhalb des Projektgebietes nicht vermieden sondern nur minimiert werden können, wurde ein Ausgleichskonzept erstellt, welches die dafür erforderlichen Flächen und Maßnahmen im erweiterten Kulturlandschaftsraum darstellt. Zudem wurde ein Biotopverbundkonzept für den Landschaftskorridor entwickelt, welches auch für die Ausgestaltung der westlichen Anbindung Vorschläge für eine Durchgängigkeit der Trasse für verschiedene Lebensgemeinschaften beinhaltet.

Der Eingriff in das Landschaftsbild kann nicht vermieden, sondern nur minimiert werden. In der Abwägung mit den Wohnbedarfen der Hamburger Bevölkerung wird die durch die Realisierung des Stadtteils verbleibende erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes jedoch als hinnehmbar bewertet und durch Maßnahmen minimiert.

Nachfolgend werden im Detail die Auswirkungen der Planung auf Landschafts- und Stadtbild sowie auf Kultur- und Sachgüter sowie Maßnahmen zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher negativer Umweltauswirkungen beschrieben.

#### **Landschafts- und Stadtbild**

##### **Baubedingte Auswirkungen**

Das Landschaftsbild wird während der gesamten Bauzeit über einen Zeitraum von voraussichtlich 15 bis 20 Jahren durch Bautätigkeiten fortlaufend beeinträchtigt. Neben der Veränderung des Landschaftsbildes durch Baufahrzeuge, Baumaschinen und -geräte werden auch Fahrzeugbewegungen und vegetationsfreie Bautrassen, Materiallager und Aufschüttungsflächen zu einer verstärkten optischen Belastung führen. Mit der abschnittswisen Erschließung des Stadtteils wird zunächst eine deutliche Fremdkörperwirkung mit den Neubauten verbunden sein. Bis zur Übernahme einer landschaftsbildwirksamen Eingrünung von Bepflanzungsmaßnahmen und dem geplanten Gesamtbild von Bau-, Grün- und Wasserflächen sind lange Bauphasen mit baubedingten erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden.

### Anlagebedingte Auswirkungen

Die geplante bauliche Entwicklung führt zu einer Errichtung eines vollständig neuen Stadtteils mit Bau-, Erschließungs- und Grünflächen in einem großen Flächenumfang von rund 126 Hektar. Der Flächenverbrauch an dieser Stelle ist im Wesentlichen dem Verlust von „landschaftlicher Weite“ gleichzusetzen. Der Flächenverbrauch am Walter-Rudolphi-Weg wird hier nicht betrachtet, da der Bebauungsplan für diesen Bereich lediglich eine Überplanung von im Wesentlichen bauplanungsrechtlich zulässigen Baugebieten vornimmt.

Der Geltungsbereich ist derzeit nicht baulich geprägt, allerdings bestehen mit den Großsiedlungen Bergedorf-West im Osten sowie Nettelburg und Allermöhe entlang eines Siedlungsbandes im Süden, getrennt durch die Verkehrsstrasse des Bahndamms, bereits großmaßstäbliche und ausgedehnte Siedlungsflächen, in Teilen auch mit einer mehrstöckigen Bebauung, die in Bezug auf die großflächige Dimensionierung der Neubebauung als Vorbelastung zu werten sind. Die Siedlungen Allermöhe und Nettelburg sind allerdings aufgrund des dichten Gehölzbestandes am Bahndamm innerhalb des Gebiets nördlich der Bahntrasse nicht wahrnehmbar. Die Siedlung Bergedorf-West ist aufgrund einer nahezu durchgängigen, hohen Baumreihe am Rand der angrenzenden Kleingartenanlage nur sehr eingeschränkt wahrnehmbar.

Für die Planung des Stadtteils sind bereits sehr frühzeitig die Belange der „Landschaft“ in den Wettbewerblischen Dialog und die nachfolgende Masterplanung einbezogen worden. Zum Mittleren Landweg wird mit dem Stadtteil ein Abstand von rund 1.000 m eingehalten, sodass der verbleibende „Landschaftskorridor“ mit rund 1.000 m Breite ausreichend bemessen ist. Der nördliche Siedlungsrand von Oberbillwerder befindet sich in einem Abstand von rund 350 bis 900 m zum Billwerder Billdeich mit der dörflichen Bebauung. Die Grundstruktur des Stadtteils leitet sich aus der Landschaft ab und orientiert sich an der landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsform, den von Norden nach Süden ausgerichteten schmalen, lang gezogenen Flurstücken (Hufen) und den sie entwässernden Gräben. Diese strenge Struktur wird durch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Relikte historischer Wasserläufe aufgelockert, die die Formbildung des sogenannten „Grünen Loops“ mit entstehen lassen. In Anlehnung an die bestehende Landschaft am Ort wird ein offenes Oberflächenentwässerungssystem mit Gräben angelegt, die als eine landschaftliche Leitlinie vom Inneren des Stadtteils in die Landschaft führen. Der innere „Grüne Loop“ und der äußere, sogenannte „Landschafts-loop“ in Form des anzulegenden „Landschaftswegs“ am nördlichen und westlichen Siedlungsrand tragen insgesamt dazu bei, den neuen Stadtteil in die Kulturlandschaft zu integrieren.

Der bestehende Landschaftscharakter wird vollständig verändert und das landschaftlich geprägte Erscheinungsbild in ein städtisch geprägtes Erscheinungsbild umgewandelt. Anstatt einer Fläche für die Landwirtschaft mit einzelnen Strukturelementen wird anhand des Bebauungsplanentwurfes ein gemischt genutztes Quartier mit Wohnbauflächen, Urbanen Gebieten, einem Gewerbegebiet, Flächen für den Gemeinbedarf wie Schulen, Sondergebietsnutzungen wie Einzelhandel sowie öffentlichen und privaten Grünflächen wie Parkanlagen, Kleingärten, Sport- und Spielanlagen und Wasserflächen entstehen. Am nördlichen und westlichen Siedlungsrand wird außerhalb des Geltungsbereichs ein breiter Entwässerungsgraben mit Randstreifen zur Fassung der landwirtschaftlichen Entwässerungsgräben angelegt, der sich an die Grünfläche mit dem „Landschaftsweg“ anschließt.

Bezugnehmend auf die Landschaftsbildbewertung geht durch die Bebauung nördlich der Bahntrasse ein sehr großer Anteil der Landschaftsbildeinheit „Oberbillwerder“ verloren. Die Ackermarsch im zentralen Bereich und im Osten sowie Teile der Grünlandmarsch werden vollständig durch die Neubebauung beansprucht. Damit verbunden sind auch der Entfall der beiden Kleingehölze im Osten und die Verfüllung aller Gräben. Für die westliche Anbindung werden Teile der landschaftsbildwirksamen Gehölzstrukturen entlang des Nördlichen Bahngrabens überbaut. In der Zone zwischen Bahndamm und Nördlichem Bahngraben entfallen weitere Gehölzbestände als Teil der wertvollen und abschirmenden Grünkulisse im Süden. Der Nördliche Bahngraben bleibt als prägendes Strukturelement im Rahmen der Planung erhalten. Die Wirkung des

Gewässers für das Landschaftsbild wird jedoch durch das Heranrücken der Bebauung deutlich eingeschränkt. Ein Teil der landschaftsbestimmenden Obstbaumreihe entlang der Uferböschung des Nördlichen Bahngrabens wird im Bereich von Gewässerquerungen für Straßen, den Radschnellweg und zwei Fußgängerbrücken sowie im Bereich der festgesetzten Urbanen Gebiete entfallen. Durch die Bebauung und Nutzungsänderung von Flächen gehen für die landschaftliche Eigenart und Vielfalt insgesamt prägende, historische gewachsene Strukturen und Elemente der Kulturlandschaft verloren, die nicht mehr ersetzt werden können.

Die westliche Erschließung bedingt eine Verstärkung der bereits bestehenden räumlichen Trennwirkung des Bahndamms als Verkehrsstrasse. Dahingegen wird aber durch die Querungen des Bahndamms im Zuge der Neuplanung (Tunnel West und Ost) die Trennwirkung reduziert.

Der Städtebau soll durch unterschiedliche Typologien und Dichten eine vielfältige Gebäudestruktur und abwechslungsreiche Stadträume ausbilden. Die bauliche Dichte nimmt dabei von innen nach außen mit ab. Die Höhenentwicklung der Gebäude nimmt tendenziell nach außen zur Landschaft sowie nach innen zur Grünachse des Aktivitätsparks ab. Um unerwünschte Auswirkungen auf das unmittelbare Umfeld zu unterbinden, wird die Gebäudehöhe für die Hochpunkte im Bahnquartier, für die Gemeinbedarfsflächen und die Gewerbegebiete, die nicht für Mobilitätszentren vorgesehen sind, sowie für die Mobilitätszentren begrenzt. Für die anderen Baugebiete sind Festsetzungen zur Gebäudehöhe nicht erforderlich, da angesichts der geplanten Nutzungen davon ausgegangen werden kann, dass allenfalls im Erdgeschoss deutlich höhere Geschosse als in den übrigen Geschossen entstehen und davon abgesehen die im Wohnungsbau üblichen Geschosshöhen realisiert werden. Es ist somit absehbar, dass innerhalb der festgesetzten Geschossigkeiten zwar eine gewisse Varianz in Bezug auf die Gebäudehöhen in Metern entstehen kann, unverträgliche Zustände sind jedoch nicht zu befürchten. Diese Varianz ist für die architektonische Ausführungsplanung städtebaulich erforderlich. Im Vergleich zur Gesamtauswirkung des Stadtteils auf das Orts- und Landschaftsbild ist die hierdurch mögliche Varianz geringfügig.

Die bestehende Kulturlandschaft wird durch den Stadtteil weitergehend zerschnitten, sodass im Norden zum Billwerder Billdeich eine isolierte Fläche und im Westen lediglich ein rund 1.000 m breiter „Landschaftskorridor“ verbleibt. Zwischen der Neubebauung und den verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzflächen wird ein starker Kontrast durch die deutlich erlebbare technische Überformung entstehen, sodass der Stadtteil eine dominante Wirkung im Landschaftsbild entfalten wird. Das „Blaue Quartier“ im Westen Oberbillwerders im Übergang zum Landschaftskorridor wird im Nordwesten eingerückt und hat eine aufgelockerte Bauungskante, um den Korridor möglichst wenig zu beeinträchtigen.

Innerhalb des Geltungsbereichs und in der unmittelbaren Randzone werden nahezu alle bestehenden Sichtbeziehungen eingeschränkt und / oder in Teilen bei Errichtung des Stadtteils Oberbillwerder vollständig aufgegeben.

Das Erscheinungsbild des neuen Stadtteils ist insbesondere in der Wahrnehmung von der Veloroute bzw. der Wegeverbindung am Bahndamm aus von Bedeutung. Die derzeitige Erlebbarkeit der landwirtschaftlichen Kulturlandschaft vom Rad- und Fußweg wird bei Planungsumsetzung vollständig aufgegeben. Anstatt der durchgehenden Abfolge von mehreren Sichtsequenzen mit hoher Wertigkeit in die Marschlandschaft ergeben sich städtebaulich gefasste Blickbezüge in die urbanen Nutzungen, in die "Zentrale Achse", in die Planstraßen LW, LO und D4 Süd sowie Blickbezüge in den „Grünen Loop“ an zwei Stellen und in die Kleingartenanlage im Osten. Durch die Anbindung des „Grünen Loops“ an den Radschnellweg und die Grünflächen in der Zone zwischen Nördlichem Bahngraben und Bahndamm bilden sich zwei Grünachsen. Eine Sicht bis in die Landschaft ist aufgrund der geringen Breite des „Loops“ und dessen Bepflanzung sowie eng angrenzender Baugebiete / Gebäude nicht zu erwarten. Im Bereich der geplanten „Zentralen Achse“ wird eine städtebaulich geprägte geradlinige Freiraumachse hergestellt.

Mit der Bebauung wird im Weiteren der bisher durchgehende Gewässerbezug zwischen dem Nördlichen Bahngraben und der Kulturlandschaft nicht mehr vorhanden sein. Es wird zwar weiterhin einen Weg entlang des Gewässers geben, aber ohne erlebbaren Bezug zur Marschlandschaft. Im Vergleich zum Bestand bieten die zusätzlichen Grünverbindungen bzw. Brücken über den Nördlichen Bahngraben neue Sichtbeziehungen in Ost-West-Richtung über das Gewässer.

Vom „Landschaftsweg“ im Norden und Westen des Stadtteils entstehen dagegen neue Landschaftsblicke über den hier anzulegenden Randgraben in die landwirtschaftlich genutzte Kulturlandschaft. Im Vergleich zum Bestandsweg am Bahndamm ist die Länge der Sichtbeziehungen bis zum Billwerder Billdeich im Norden und zum Mittleren Landweg im Westen um etwa die Hälfte eingekürzt.

Von der S-Bahnstation Allermöhe entfällt der weiträumige Blick in die Kulturlandschaft durch die überwiegend vier- bis fünfgeschossige Bebauung sowie durch die sichtverstellende Wirkung der auf dem Bahndamm festgesetzten Lärmschutzwand. Die Passanten des Bahnverkehrs bewegen sich sowohl auf dem Bahndamm als auch in den Zügen (Zuginsassen) zwischen den S-Bahnstation Nettelburg und Allermöhe vollständig mit Errichtung des Stadtteils innerhalb eines städtischen geprägten Umfeldes und können stadteinwärts Richtung Innenstadt und umgekehrt nur noch auf einer um rund 1 km verkürzten Strecke den „Landschaftskorridor“ wahrnehmen.

Außerhalb des Geltungsbereichs wird die Veränderung durch den Stadtteil Oberbillwerder vom Mittleren Landweg im Westen mit dem hier bestehenden Weitblick in den gesamten Kulturlandschaftsraum deutlich wahrnehmbar sein. Im verbleibenden „Landschaftskorridor“ wird die Grünlandmarsch mit kleinteiligeren Strukturen erhalten, sodass diese den Blick auf die Bebauung ablenken und / oder die Wirkung im Sichtfeld des Betrachters abmindern können. Mit der Entnahme der prägenden und bis mehr als 20 m hohen Baumreihe westlich des Stadtteils aus Artenschutzgründen wird jedoch ein sichtverstellendes und gliederndes Landschaftselement für die landschaftliche Einbindung beansprucht.

Vom Billwerder Billdeich aus wird der Blick durch die vorhandenen Landschaftsfenster in den dahinter liegenden Landschaftsraum zwar erhalten, die Qualität der Landschaftsfenster wird aber durch die Neubebauung gemindert, da der Blick nicht mehr durch die Weite bis zum Bahndamm und eine vollständige landschaftliche Prägung bestimmt sein wird.

Im Gesamtlandschaftsraum Billwerder - außerhalb des Geltungsbereichs - wird mit der Umsetzung des geplanten Ausgleichskonzeptes ein wesentlicher Beitrag zum Erhalt und zur Entwicklung der historischen Kulturlandschaft in den Teilräumen „Unterbillwerder“, „Korridor Billwerder“, „Billebogen“ und „Billeufer“ geleistet werden. Die geplanten landschaftstypischen Elemente, die Wiederherstellung alter landschaftsraumtypischer Strukturen, die Vernässung von Grünlandflächen und die Entwicklung einer naturnahen Gewässeraue an der Bille stellen Maßnahmen für die Herausbildung eines gebietstypischen und naturbetonten Landschaftsbildes sowie zur Förderung des Landschaftserlebens dar.

Die bestehende Prägung am Walter-Rudolphi-Weg verändert sich in eine neue bauliche Entwicklung und eine damit verbundene Entnahme der Vegetations- und Gehölzstrukturen im Bereich der Brachfläche. Die naturbestimmte Grünfläche wird bis auf den Erlenbruchwald und die Biotopflächen am Entenfleet zukünftig baulich überprägt und die derzeitige Wirkung des Bahndamms als Leitstruktur beziehungsweise Grünachse mit den Randzonen reduziert. Eine Bebauung ist bereits aufgrund des geltenden Planungsrechts zulässig, und zwar mit einer insgesamt höheren Grundflächenzahl. Hinsichtlich der Höhe baulicher Anlagen gibt es keine signifikanten Unterschiede: Zwar war vormals eine zwingende dreigeschossige Bebauung vorgesehen; da die Gebäudehöhe aber nicht begrenzt war und die dort vorgesehenen gewerblichen Nutzungen in der Regel höhere Geschossflächen erfordern als die nunmehr überwiegend wohnbaulichen Nutzungen, ist zukünftig von vergleichbaren oder geringfügig höheren Gebäudehöhen auszugehen, auch wenn die zukünftigen baulichen Anlagen über bis zu 5 Geschosse verfügen dürfen.

Mit der Festsetzung einer zusätzlichen Maßnahmenfläche zum Erhalt des Biotops westlich Walter-Rudolphi-Weg in einem bisher als dreigeschossiges, geschlossenes Kerngebiet festgesetzten Bereich wird eine

Verbesserung für das Schutzgut Landschaftsbild erzielt, zu der auch die Verbreiterung der gewässerbegleitenden Grünfläche am Südlichen Bahngraben beiträgt. Die festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, die als rund 30 m breite Grünverbindung von Oberbillwerder über den Bahndurchstich an den Walter-Rudolphi-Weg geführt wird, führt zu einer Erweiterung des Freiflächensystems und damit auch zu einer Steigerung der Qualität des Landschafts- und Ortsbildes.

#### Betriebsbedingte Auswirkungen

Wesentliche betriebsbedingte Wirkungen für das Landschaftsbild treten nicht auf.

Insgesamt werden erhebliche Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild hervorgerufen. Neben baubedingten Störungen, die während einer langen Bauzeit von voraussichtlich bis zu 20 Jahren im Landschaftsbild präsent sind, bedingt der Stadtteil Oberbillwerder aufgrund seiner Flächengröße eine deutliche Überprägung der Kulturlandschaft mit Verlust der landschaftlichen Weite und führt zu erheblichen Veränderungen der landschaftlichen Funktionszusammenhänge und bestehender Sichtbeziehungen.

Im Geltungsbereich besteht die Chance, die vorhandenen Flächen als urbanes Arbeits-, Wohn- und Erholungsgebiet zu gestalten und somit einen positiven Beitrag für ein sowohl städtisches als auch grüingeprägtes Orts- und Landschaftsbild zu leisten.

Die Festsetzung des zentralen und landschaftsverbindenden „Grünen Loops“ als Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ ist eine wichtige Maßnahme zur Verringerung von Beeinträchtigungen und zur Schaffung eines durchgrüneten Stadtteils. Der „Grüne Loop“ wird im Westen und Norden bis an den Siedlungsrand und weitere festgesetzte Grünflächen geführt, sodass der Stadtteil über Grünzüge zur freien Landschaft angebunden wird. Im Osten schließt der „Grüne Loop“ an zwei Stellen bis an die Kleingartenanlage an. Im Südwesten wird der „Grüne Loop“ auf den Fußgänger:innentunnel ausgerichtet und stellt die Verbindung zu den Freiräumen am Walter-Rudolphi-Weg dar. Für die am „Grünen Loop“ liegenden Flächen für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Bildung, Spiel, soziale und sportliche Zwecke“ werden die Baugrenzen zu den baulich geprägten beziehungsweise den straßenzugewandten Bereichen so festgesetzt, dass in Richtung des „Grünen Loops“ zusammenhängende Freiräume entwickelt werden. Mit der ergänzenden Festsetzung, dass außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen keine Stellplätze, Fahrradplätze und Gebäude zulässig sind, wird eine qualitätsvolle Freiflächengestaltung unterstützt.

Zur Aufnahme eines „Landschaftswegs“ wird eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ am nördlichen und westlichen Geltungsbereichsrand festgesetzt, die unter anderem auch die Flächengrundlage für Anpflanzungen zur landschaftlichen Einbindung bildet. Im Zusammenhang mit der Anlage des nördlichen Randgrabens außerhalb des Geltungsbereichs entsteht ein landschaftlich geprägter Übergang beziehungsweise Siedlungsrand.

Am nordwestlichen und nördlichen Siedlungsrand werden private Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingärten“ festgesetzt, die an den „Landschaftsweg“ und den „Grünen Loop“ angrenzen und das Freiflächensystem ergänzen. Mit den Kleingärten wird eine landschaftliche Einbindung erzielt und eine abgestufte, durchgrünte Siedlungskante erzeugt.

Die Festsetzung einer weiteren privaten Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingärten“ angrenzend an die bestehende Kleingartenanlage im Osten führt einer Verstärkung der Grünachse zwischen der Siedlung Bergedorf-West und Oberbillwerder und damit auch zu einer landschaftlichen Zäsur zwischen Neubebauung und vorhandener Bebauung.

Im Süden werden in der Zone zwischen Bahndamm und Nördlichem Bahngraben öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ und private Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingärten“ festgesetzt. Mit diesen Grünflächen wird in gewisser Weise die Wiederherstellung eines Teils der Grünkulisse entlang des Bahndamms ermöglicht, die zur Grüneinbindung des Stadtteils auf der Südseite beiträgt und an dieser Stelle insbesondere für die hier verlaufende Grüne Wegeverbindung und die Veloroute 9 von Bedeutung ist.

Das geplante offene Oberflächenentwässerungskonzept ist unter anderem maßgebend für die Prägung des Landschaftsbildes in den Grünflächen. Innerhalb des „Grünen Loops“ entsteht ein neues Gewässersystem mit Gräben als landschaftlich bestimmte Gestaltungselemente. Im Nordwesten wird ein Gewässer als Retentionsbereich angelegt. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass in den Baugebieten mit einer festgesetzten Grundflächenzahl kleiner als 1,0 sowie in den zwischen Nördlichem Bahngraben und Bahndamm gelegenen privaten Grünflächen „Dauerkleingärten“ das Niederschlagswasser oberflächlich über naturnah zu gestaltende Rinnen, Mulden, Gräben, Regenrückhaltebecken zu fassen. Die gestalterische Wirkung des offenen Entwässerungssystems wird darüber hinaus durch die damit verbundene festgesetzte Bepflanzung erreicht.

Im Übergang zur freien Landschaft im Norden sind die Festsetzungen von Wohngebieten mit geringerer baulicher Dichte und Höhe im „GartenQuartier“ weitere Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Mit der Festsetzung einer Maßnahmenfläche „(M1)“ entlang der westlichen Anbindung kann ein Großteil der vorhandenen Gehölze und damit des Nördlichen Bahngrabens als Grünachse parallel zum Bahndamm erhalten werden. Von der Veloroute 9 und dem Fußweg ist die Sichtbeziehung auf die Erschließungsstraße somit eingeschränkt. Vom Mittleren Landweg und Billwerder Billdeich außerhalb des Geltungsbereichs wird die optische Beunruhigung des Landschaftskorridors durch die Straße durch die verbleibende Gehölzkulisse gemindert.

Südlich des Bahndamms sind die Maßnahmenflächen „(M2)“ und „(M3)“ für den Teilerhalt eines durchgrünten Charakters des Quartiers am Walter-Rudolphi-Weg wesentlich. Mit der Festsetzung einer durchgehenden Grünverbindung am Südlichen Bahngraben, die am Nordrand der Maßnahmenfläche „(M2)“ bis an die Hans-Stoll-Straße weitergeführt wird, sowie von Grünanlagen auf der West- und Ostseite der Maßnahmenfläche „(M3)“ wird insgesamt auch die Erlebbarkeit verbessert.

Die geplanten Durchgrünungsmaßnahmen in Form von Anpflanzungen und Dachbegrünung tragen zu einem durchgrünten Erscheinungsbild von Oberbillwerder bei.

Nördlich des Bahndamms im Westen von Oberbillwerder wird im Biotopkorridor eine lineare Gehölzpflanzung als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme vorgesehen (außerhalb des Geltungsbereichs). In Wechselwirkung mit dem Landschaftsbild stellt diese Pflanzmaßnahme auch eine wertvolle Maßnahme zur landschaftlichen Einbindung des Stadtteils dar. Die rund 1,1 Kilometer lange Hecke wird abschnittsweise mit einem mehrstufigen Aufbau und der Pflanzung von großkronigen Überhältern gestaltet, insbesondere im südlichen, dichter am Stadtkörper beziehungsweise an der Westanbindung liegendem Teil. Die Baumstrauchhecke ermöglicht somit zum einen eine gewisse, aber nicht vollständige Abschirmung des neuen Stadtkörpers und zum anderen auch in der „Binnensicht von Oberbillwerder“ vom „Landschaftsweg“ am westlichen Siedlungsrand Durchblicke in den verbleibenden Kulturlandschaftsraum im „Landschaftskorridor“.

In den Teilgebieten „Unterbillwerder“, „Landschaftskorridor“, „Billebogen“ und „Billeufer-Süd“ für die externen Ausgleichsmaßnahmen werden die Extensivierungsmaßnahmen der landwirtschaftlichen Nutzung auch zu einem naturnäheren Landschaftsbildcharakter beitragen. Der höhere Wasserstand beziehungsweise die Wiederherstellung des Grabensystems führt zu einem höheren Anteil visuell erlebbarer Wasserflächen in der Landschaft. Mit der extensiven Bewirtschaftung wird im Vergleich zur Intensivnutzung ein höherer Blühanteil erreicht. Die genannten Aspekte entsprechen einer gebietstypischen Ausprägung der Kulturlandschaft beziehungsweise dienen der Wiederherstellung des marschtypischen Landschaftsbildes. Es wird eine Gesamtfläche von rund 232 Hektar im Kulturlandschaftsraum Billwerder durch eine extensive landwirtschaftliche Nutzung, die Wiederherstellung des naturraumtypischen Beetgrabensystems und die Anlage von Kleinstrukturen aufgewertet und somit die besondere landschaftliche Eigenart der Kulturlandschaft in ihrer Funktion für das Landschaftsbild positiv beeinflusst. Insgesamt wird eine naturnähere Gestaltung beziehungsweise in Teilen eine Aufwertung des Landschaftsbildes im Bezugsraum Billwerder erzielt.

Eine landschaftsgerechte Wiederherstellung des Landschaftsbildes am Eingriffsort beziehungsweise eine Neugestaltung des Landschaftsbildes kann jedoch nicht vollständig durch die Maßnahmen erzielt werden. Die Ausgleichsmaßnahmen für den Biotop- und Artenschutz haben nur teilweise auch eine multifunktionale Kompensationsleistung für das Landschaftsbild. Mit Ausnahme der Gehölzersatzpflanzungen können diese Maßnahmen nicht als Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung bewertet werden, da das Wesen des Landschaftsbildes in Form der im Geltungsbereich vorliegenden Ausprägung als weite, großflächige offene und freie Landschaft vollständig verloren geht.

Insgesamt verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Landschaftsbild.

### **Kultur- und Sachgüter**

Hinsichtlich des Verkehrskonzepts zur äußeren Erschließung ist der Umgebungsschutz des Baudenkmals Billwerder Billdeich 570 zu beachten. Gemäß § 8 DSchG besteht ein Genehmigungsvorbehalt bei Veränderungen am Baudenkmal. Es wurde von den geprüften Alternativen zur Straßenplanung auch aus denkmalrechtlichen Gründen eine Variante ausgewählt, welche die Erweiterung nach Norden und somit auf der dem Denkmal gegenüberliegenden Straßenseite vorsieht.

Im Bereich der westlichen Anbindung des Geltungsbereichs an den Mittleren Landweg erstrecken sich die zur Erschließung des Stadtteils erforderlichen Straßenverkehrsflächen auf wohnbaulich genutzten Grundstücken. Durch die Überplanung sind die Gebäude Mittlerer Landweg 49 und 51 betroffen, die zur Realisierung der Anbindung abgebrochen werden müssen.

Durch festgesetzte Straßenverkehrsflächen im Bereich des Mittleren Landwegs wird zudem das Vereinshaus „Bahn-Landwirtschaft Bezirk Hamburg e.V.“ mit Straßenverkehrsflächen überplant.

Die Planrealisierung führt zu einem erheblichen Wegfall landwirtschaftlicher Produktionsflächen innerhalb des Geltungsbereichs. Neben der vollständigen Überplanung von landwirtschaftlichen Nutzflächen auf einer Fläche von rund 112 Hektar innerhalb des Geltungsbereichs werden auch die geplanten Teilräume für natur- und artenschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen indirekt durch Nutzungsänderungen, Biotopneuanlagen und Bewirtschaftungsvorgaben mit Extensivierungsaufgaben auf einer Fläche von rund 261 Hektar verändert.

Im Rahmen des Vorplanungsprozesses zur Aufstellung des Masterplanes sind zwei Gutachten zur Situation der landwirtschaftlichen Betriebe erarbeitet worden (2017, 2019). Planungsbedingt werden zukünftig 140 Hektar außerlandwirtschaftlich, 320 Hektar eingeschränkt landwirtschaftlich „unter teils weitreichenden Bewirtschaftungsaufgaben als Ausgleichsfläche“ und 100 Hektar „wie im ursprünglichen Hofpachtvertrag vorgesehen auflagenfrei bis Ende der Laufzeit“ bewirtschaftet werden (Jacobsen/Mährlein 2019, S.52f.). Als Folge der Bauflächeninanspruchnahme werden zwei der fünf Betriebe in ihrer Planungsbetroffenheit so hoch eingestuft, dass eine Existenzgefährdung hervorgerufen wird. Durch das Maßnahmenkonzept für die Ausgleichsplanung ergeben sich für alle untersuchten Betriebe zusätzliche Bewirtschaftungseinschränkungen. Aus der Summe der geplanten Bauflächen- und Ausgleichsmaßnahmeninanspruchnahmen ergeben sich für insgesamt vier Betriebe nachweisliche und deutliche Existenzgefährdungen. Ein Betrieb ist durch die Planung insgesamt nur so geringfügig betroffen, dass hierdurch keine Existenzgefährdung hervorgerufen wird.

Neben den wirtschaftlichen Auswirkungen auf die betroffenen Pächter entstehen damit auch Auswirkungen auf den primären Sektor in Hamburg.

Mit Errichtung der Neubauten im Geltungsbereich kann es zu einer Verschattung der landwirtschaftlichen Wirtschaftsflächen kommen. Dieser Aspekt hat aufgrund des verhältnismäßig großen Abstands zwischen der Bebauung und den Flächen und der räumlichen Begrenzung auf vergleichsweise kleine Bereiche eine nur untergeordnete Bedeutung.

Die Belange der Landwirtschaft werden ferner berücksichtigt, indem mit dem nördlichen Randgraben eine Maßnahme umgesetzt wird, welche die geordnete Entwässerung dieser Flächen auch zukünftig sicherstellt. Durch das Entwässerungskonzept für Oberbillwerder wird sichergestellt, dass die Realisierung des neuen Stadtteils keine negativen wasserwirtschaftlichen Auswirkungen auf das Umfeld und damit auf die umgebenden Sachgüter hat.

Auch eine Gefährdung der baulichen Substanz oder der Standsicherheit durch Veränderungen im Bodenaufbau (Mitnahmesetzungen) sind nicht zu erwarten beziehungsweise als vernachlässigbar gering zu bewerten. Bezüglich Erschütterungen durch die Bahn konnte nachgewiesen werden, dass alle Nutzungen im Geltungsbereich realisierbar sind. Für Erschütterungen durch Baustellenverkehr können neben erschütterungsreduzierenden Maßnahmen für Baustraßen soweit erforderlich auch Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden.

Die Belange der durch die Planung erheblich betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe müssen berücksichtigt werden. Eine Verringerung des Eingriffs in bestehende Wirtschaftsflächen wurde durch die Reduktion des Geltungsbereichs um etwa 6 Hektar erreicht. Die betroffenen Betriebe erhalten Entschädigungszahlungen und weitere Kompensationsmaßnahmen.

Die Auswirkungen auf den primären Sektor in Hamburg wurden im Rahmen der Abwägung gegen die städtebaulich erforderliche Sicherung der Wohnbedarfe der Hamburger Bevölkerung als insgesamt für hinnehmbar bewertet.

Hinsichtlich des Verkehrskonzepts zur äußeren Erschließung ist der Umgebungsschutz des Baudenkmals Billwerder Billeich 570 zu beachten. Gemäß § 8 DSchG besteht ein Genehmigungsvorbehalt bei Veränderungen am Baudenkmal. Für die Fachwerkkate als wichtige Zeugin der Kulturlandschaft wird im Zuge der Erschließungsplanung eine denkmalgerechte Lösung entwickelt.

Insbesondere für den dem Denkmal zugewandten Geh- und Radweg soll in der Ausbauplanung wieder ein Plattenbelag beziehungsweise Kopfsteinpflaster in den Einfahrtsbereichen vorgesehen oder erweitert werden. Weiterhin ist die Positionierung der Straßenbeleuchtung von Belang.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass unter Berücksichtigung der dargestellten Maßnahmen keine erheblichen auf Kultur- und Sachgüter verbleiben.

#### **Weitere Belange von Naturschutz und Landschaftspflege**

Um die weiteren Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angemessen zu berücksichtigen, trifft der Bebauungsplan Festsetzungen zu Begrünungsmaßnahmen im Freiraum sowie auf den Dachflächen. Ergänzend werden Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie artenschutzfachliche Maßnahmen festgesetzt. Darüber hinaus werden externe Ausgleichsflächen außerhalb des Geltungsbereichs bereitgestellt. Bilanziert wurde der vollständige Verlust der Gehölze bzw. des Baumbestandes und es wird weitgehend ein entsprechender Ersatz und in Teilen ein Ausgleich vorgesehen.

Für die externe Straßenanbindung des Stadtteils an sein Umfeld wurden als Grundlage für den Masterplanprozess zunächst elf Erschließungsvarianten geprüft. Unter verkehrlichen Gesichtspunkten wurde die mit drei Anbindungen an das angrenzende Straßennetz am besten bewertet: Im Westen an den Mittleren Landweg, im Nordosten über den Billwerder Billeich an den Ladenbeker Furtweg und im Südosten in Richtung Rahel-Varnhagen-Weg. Die westliche und die nordöstliche Anbindung wurden dabei detailliert in weiteren Varianten – auch im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen - untersucht.

Die nordöstliche Anbindung des Stadtteils über den Billwerder Billeich erfordert eine Straßenraumerweiterung einschließlich einer Radweganbindung. Für die Verkehrsplanung sind unterschiedliche Varianten untersucht worden, die unter anderem die damit verbundenen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen und Tiere aufzeigen. Die Straßenerweiterung führt allerdings variantenunabhängig zu Biotopverlusten von Teilen des naturnahen Gehölzes mit größeren Einzelbäumen im Auenbereich der Bille sowie von Teilen der

Straßenbaumreihe am Billwerder Billdeich und der gehölzbestandenen Straßenböschung mit einem Graben auf der Nordseite des Billwerder Billdeichs. Bei Planumsetzung der Vorzugsvariante mit einem Ausbau nach Norden entfallen 15 Straßenbäume, die sich aus zehn prägenden, älteren Bäumen mit Stammdurchmessern zwischen 30 bis 80 cm sowie fünf Neupflanzungen zusammensetzen sowie rund 0,14 Hektar des Gehölzes.

Die Eingriffe werden durch Festsetzungen zu Begrünungsmaßnahmen im Geltungsbereich weitmöglich unter Berücksichtigung weiterer Belange minimiert. Außerhalb des Geltungsbereichs werden als Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft insgesamt auf einer Fläche von rund 261 Hektar durch Biotopgestaltungsmaßnahmen und Bewirtschaftungsvorgaben extensiv genutzte Grünländer, Feuchtgrünländer und extensiv genutzte Ackerflächen mit begleitenden Habitatstrukturen bereitgestellt, die einen hochwertigen und zusammenhängenden Lebensraum für Wiesenvögel, Gehölz- und Gebüschbrüter, Röhrichtbrüter, Amphibien und Fledermäuse darstellen. Mit den begleitenden Saumstrukturen und Biotopneuanlagen werden sich artenreiche Ausgleichsflächen herausbilden, die den durch die Planung vorbereiteten Habitatverlust nach dem besonderen Artenschutz relevanter Arten auskömmlich kompensieren. Die linearen Gehölzneuanlagen im „Landschaftskorridor Billwerder“, die Feucht- und Nassgrünländer in „Unterbillwerder“ und die uferbegleitenden Biotope an der Bille werden sich darüber hinaus zu geschützten Biotopen entwickeln. Die arten- und naturschutzrechtlich erforderlichen, externen Ausgleichsflächen dienen zudem auch der Kompensation aus der Eingriffsregelung, dem Ausgleich von Eingriffen in den Boden. Gleichzeitig wird über die Multicodierung mit den Ausgleichsfordernissen aus der Eingriffsregelung auch die Kompensation für das Schutzgut Pflanzen und Tiere erreicht sowie ein Ersatz für gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG geschaffen.

Zur Minimierung der angesprochenen so genannten Lichtverschmutzung ist die folgende Festsetzung vorgesehen:

„Außenleuchten sind zum Schutz von wildlebenden Tierarten ausschließlich mit Leuchtmitteln warmweißer Farbtemperatur von maximal 3000 Kelvin zulässig; für die Beleuchtung von Spiel- bzw. Trainingsflächen auf Flächen für sportliche Zwecke sind maximal 4.000 Kelvin zulässig. Die Leuchtgehäuse sind gegen das Eindringen von Insekten staubdicht geschlossen auszuführen und dürfen eine Oberflächentemperatur von 60 °C nicht überschreiten. Eine Abstrahlung oberhalb der Horizontalen sowie auf angrenzende Wasserflächen, Gehölze oder Grünflächen ist unzulässig.“

### **2.3      Naturschutzgebiet Boberger Dünen**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt würden.

#### **Sachstand**

Fazit der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist, dass nur unter der Voraussetzung, dass Schadensbegrenzungsmaßnahmen umgesetzt werden, erhebliche Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Boberger Düne und Hangterrassen“ durch das Vorhaben ausgeschlossen werden können.

Zur Vermeidung der Beeinträchtigungen sind folgende Maßnahmen auf Grundlage der FFH-Verträglichkeitsprüfung vorzusehen:

Die wichtigste Maßnahme zur Vermeidung von erheblichen Auswirkungen stellt ein Verzicht auf die im Masterplan formulierte und im Freiraumkonzept dargestellte direkte Fuß- und Radwegeverbindung vom neuen Baugebiet Oberbillwerder in Richtung Nordwesten dar. Diese Wegeverbindung würde bereits nach 2,5 km die besonders sensiblen Dünenbereiche am Südrand des FFH-Gebiets im Billebogen erreichen. Diese nordwestliche Verbindung ist im geänderten Landschaftsprogramm mit aufgenommen, sodass bei einer Realisierung die nachfolgend dargestellten Maßnahmen zur Reduzierung des Erholungsdrucks erforderlich werden. Die weitere Empfehlung des Fachgutachtens, die Umsetzung des nördlichen Randgrabens als natürliche Barriere für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen:innen zur Minimierung des Erholungsdrucks sicherzustellen, kann ebenso erfüllt werden. Der nördliche Randgraben ist für die Entwässerung

der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen erforderlich und wird als getrenntes Entwässerungssystem zum Projektgebiet Oberbillwerder in einem gesonderten wasserwirtschaftlichen Planfeststellungsverfahren umgesetzt. Der Bebauungsplan sieht darüber hinaus keine Überquerung des Randgrabens durch Brückenbauwerke und Wege im Nordwesten vor. Das Fachgutachten weist ausdrücklich darauf hin, dass eine etwaige spätere Realisierung der nordwestlichen Wegeverbindung mit Querung des Randgrabens nur unter der Voraussetzung möglich wäre, wenn entlang des Wegeverlaufs im Billebogen so attraktive Naherholungsangebote geschaffen werden, dass sicher von einer Reduzierung des Erholungsdrucks auf das FFH-Gebiet ausgegangen werden kann.

Weitere Schadensbegrenzungsmaßnahmen sind:

Zur Entlastung des FFH-Gebietes „Boberger Düne und Hangterrassen“ und damit auch des Naturschutzgebietes „Boberger Niederung“ ist die Anbindung an den südlich des Geltungsbereichs gelegenen Westensee und den Allermöher See zu optimieren und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Die in maximal 1,5 bis 2 km Entfernung vom nördlichen Stadtteilrand Oberbillwerder gelegenen Gewässer weisen aufgrund der geringen Entfernung zum geplanten Wohngebiet grundsätzlich eine hohe Attraktivität für Naherholungssuchende auf. Im Fachgutachten wird darauf hingewiesen, dass durch die geplante fußläufige Anbindung von der S-Bahnstation Allermöhe über die Parkanlage parallel zum südlichen Bahndamm eine Anbindung des Stadtteils Oberbillwerder nach Süden erreicht wird. Dies wird durch die im Bebauungsplan festgesetzte, gewässerbegleitende Grünfläche entlang des Südlichen Bahngrabens sichergestellt. Die Anbindung wird darüber hinaus durch den geplanten zusätzlichen Bahndurchstich zur Verbindung des „Grünen Loops“ mit dem Quartier am Walter-Rudolphi-Weg durch eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Funktion einer Grünverbindung verstärkt. Insgesamt wird durch Umsetzung dieser Grünverbindung nach Süden in Richtung Allermöhe ein Beitrag zur Minimierung des Erholungsdrucks auf das Schutzgebiet erreicht.

Der Bebauungsplan setzt eine weitere öffentliche Grünfläche im Südwesten des Geltungsbereichs fest, die in Verlängerung der gewässerbegleitenden Parkanlage am Südlichen Bahngraben am Nordrand der Maßnahmenfläche „(M2)“ bis an das Entenfleet führt, das Gewässer mit einer Brücke quert und an die Hans-Stoll-Straße anbindet. Die Brücke wird im Bebauungsplan festgesetzt. Von der Hans-Stoll-Straße besteht Anschluss an die Wegeverbindung in den Landschaftspark Allermöhe im Südwesten des Geltungsbereichs, der einen attraktiven Grünraum darstellt.

Das geplante Freiraumkonzept für die Erholungsnutzung innerhalb des Stadtteils Oberbillwerder ist darüber hinaus eine zentrale Maßnahme, um den Erholungsdruck auf das FFH-Gebiet zu minimieren. Der Bebauungsplan setzt dazu umfangreiche private Grünflächen und Parkanlagen in einem Umfang von rund 27,8 Hektar fest, die über öffentliche Räume mit Wasserbezug, den „Grünen Loop“ miteinander verbunden sind. Insgesamt werden attraktive Freiräume mit Aufenthalts- / Erholungsangeboten für alle Altersgruppen und ein innerörtliches Wegenetz in Oberbillwerder angeboten.

Das FFH-Gebiet ist Teil des Naturschutzgebietes Boberger Dünen. Eine Überprüfung der Einhaltung der Bestimmungen der NSG-Verordnung wird durch die vor Ort tätigen Naturschutzwarte (Ranger) kontinuierlich fortgeführt. Dies nützt aufgrund der räumlichen Überlagerung von FFH-Gebiet und NSG auch den FFH-Lebensraumtypen. Innerhalb des FFH-Gebietes sind vorhandene Schutzzäune regelmäßig hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit zu überprüfen und dauerhaft zu erhalten.

### **3 Entwässerung**

---

[...]

#### **3.2 Oberflächenentwässerung - Überflutung durch Starkregenereignis**

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass die Wasser- und Bodenverbände im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Bebauungsplanverfahren noch beteiligt würden. Die dann geäußerten Belange würden in den Abwägungsentscheidungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens berücksichtigt.

#### **Sachstand**

Die Wasser- und Bodenverbände haben wurden beteiligt und haben keine Belange vorgebracht.

### **4 Sandmanagement**

---

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass die Quelle des Sandes erst nach der öffentlichen Ausschreibung feststehe.

#### **Sachstand**

Im Rahmen der Baufeldvorbereitung wird es zu einem Auftrag von Sand und einer Verlagerung von Bodenmaterial kommen. Es soll jedoch kein Bodenaustausch vorgenommen werden. In Teilen erfolgt ein Abtrag des Bodens. Die Wiederverwendung von Auflastschüttungen ist Teil des Sandmanagements. Die Lage von Abbaugebieten kann erst nach Bauausschreibung benannt werden, hier können für die Umweltprüfung keine näheren Angaben gemacht werden. In die Bauausschreibung soll eine nachhaltige Bauabwicklung in Bezug auf eine ausgeglichene Umweltbilanz aufgenommen werden.

### **5 Zeitplanung/ Bauphase**

---

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass für die westliche Erschließung zwei Varianten geprüft würden. Eine Variante führe über den Mittleren Landweg über Rungedamm und Hans-Duncker-Straße zur Autobahn-Anschlussstelle „Hamburg-Allermöhe“. Damit führe der Verkehr an der bestehenden Kita am Rungedamm vorbei. Bei der Variantenprüfung werde die Kita-Nutzung berücksichtigt.

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

#### **Sachstand**

Die zweite Variante wird nicht mehr weiterverfolgt.

[...]

## **7 Sport/ Kultur/ Soziales/ Einkaufen/ Bildung**

---

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass die behördenübergreifende AG Soziales Oberbillwerder bei der Planung der sozialen, kulturellen und nachbarschaftlichen Infrastruktur auch Bedarfe aus dem Bezirk einbeziehe und prüfe, ob entsprechende Angebote in Oberbillwerder realisiert werden könnten, die zur Erweiterung und Ausdifferenzierung der Angebotslandschaft im Bezirk beitragen könnten.

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

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass der Sportlärm gutachterlich im Rahmen der Planung beurteilt werde und bei Bedarf werden Maßnahmen vorgeschlagen würden.

### **Sachstand**

Freizeitangebote werden planungsrechtlich an vielen Stellen im Geltungsbereich ermöglicht. Dies innerhalb der Baugebiete aber insbesondere auch über die überdurchschnittlichen Freiraumangebote von Oberbillwerder (Grüner Loop, Aktivitätspark, Radwege, Fußwege, etc). Ergänzend hat die AG Soziales in der Broschüre „Oberbillwerder – Das Gemeinwesen ganzheitlich gestalten“ (Bezirksamt Bergedorf 2021) Gelingenbedingungen und Handlungsempfehlungen veröffentlicht, um Oberbillwerder zu einem lebendigen urbanen Gemeinwesen entwickeln zu können.

Hinsichtlich der angesprochenen Einkaufsmöglichkeiten werden abgeleitet aus dem Nutzungskonzept „Einzelhandels- und Gewerbeflächen für den neuen Stadtteil Oberbillwerder in Hamburg-Bergedorf“ (2020) im zentralen Bereich des Geltungsbereichs, dem sogenannten „BahnQuartier“, unmittelbar nördlich der S-Bahnstation Allermöhe Urbane Gebiete und Sondergebiete festgesetzt.

Zentrenrelevante Sortimente, die ganz besonderes für attraktive Einkaufsmöglichkeiten stehen, werden schwerpunktmäßig in den Sondergebieten und in den Urbanen Gebieten an der „Zentralen Achse“ innerhalb des zentralen Erschließungsringes planungsrechtlich zugelassen (zu weiteren Sortimenten siehe Ziffer 12.3 Einzelhandel)

Durch die Festsetzungen wird sichergestellt, dass sich jene Betriebe, die geeignet sind, den urbanen und zentralen Charakter der Baugebiete zu fördern, in dem städtebaulich dafür vorgesehenen Bereich an der „Zentralen Achse“ beziehungsweise im bereits bestehenden Zentrumsteil südlich der Bahntrasse konzentrieren.

Die „Zentrale Achse“ übernimmt Funktionen im Hinblick auf die Versorgung der Bevölkerung und soll gemeinsam mit dem bestehenden Zentrum am Fleetplatz das neue Stadtteilzentrum Neuallermöhe-Oberbillwerder bilden. Einzelhandelsangebote in Oberbillwerder sollen grundsätzlich einen Schwerpunkt im periodischen Bedarf aufweisen. Um jedoch einen identitätsstiftenden Mittelpunkt mit umfassendem Angebot entwickeln zu können, sollen aus gutachterlicher Sicht auch in untergeordnetem Umfang im aperiodischen Bedarf Angebote bereitgehalten werden. Hierbei sind immer auch mögliche Auswirkungen auf bestehende Versorgungsbereiche in Bergedorf mit zu berücksichtigen. Daher kommen in Oberbillwerder aus gutachterlicher Sicht vor allem Angebote aus dem mittelfristigen Bedarf infrage (insbesondere die Sortimentsbereiche Bekleidung, Schuhe, Sport und Bücher, Papier / Büro / Schreibwaren, Spielwaren). Auch für Haushaltswaren / Heimtextilien und Mobilfunk / Elektronik dürfte gemäß des für die Entwicklung Oberbillwerders vorliegenden Nutzungskonzepts (2020) Bedarf vorhanden sein.

Um üblichen Verkaufskonzepten Rechnung zu tragen, etwa einem Nachbarschaftsladen oder Kiosk, der in untergeordnetem Umfang auch Schreibwaren anbietet oder einer Verkaufsstätte in einem Gewerbebetrieb mit zentrenrelevanten Produkten, wird festgesetzt, dass zentrenrelevante Sortimente auch außerhalb der „Zentralen Achse“ zulassen werden können, wenn sie nicht mehr als 10 % der Verkaufsfläche des Einzelhandelsbetriebs beziehungsweise des Gewerbebetriebs einnehmen.

Innerhalb des Geltungsbereichs wird gutachterlich auch ein Potenzial für Anbieter im Schnittbereich zwischen Kreativwirtschaft und produzierendem Gewerbe sowie hochwertiger und spezialisierter Handwerksbetriebe, sogenannte urbane Manufakturen und technisch innovative Betriebe des produzierenden Gewerbes gesehen.

Die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen der festgesetzten und geplanten Sport- und Freizeitanlagen auf die schutzbedürftige Nachbarschaft erfolgt nach der Sportanlagenlärmverordnung - 18. BImSchV.

Die Nutzungen im Bereich der Flächen für Sport- und Spielanlagen stehen in der konkreten Ausgestaltung, der Lage einzelner Emissionen und der Nutzungsintensität noch nicht verbindlich fest. Für die exemplarisch angenommenen Eingangsdaten ohne Nutzungseinschränkung oder lärmindernde Maßnahmen an den Sportanlagen zeigen die Berechnungsergebnisse, dass in den anrainenden Urbanen Gebieten keine schalltechnischen Probleme zu erwarten sind, im östlich angrenzenden geplanten Allgemeinen Wohngebiet werden jedoch Überschreitungen des Immissionsrichtwerts der 18. BImSchV prognostiziert

Aufgrund der engen Lagebeziehungen der Sportanlagen zur benachbarten Bebauung würde eine Nutzung im Nachtzeitraum (zwischen 22 und 6 Uhr) zu erheblichen schalltechnischen Konflikten führen und ist daher auszuschließen. Eine entsprechende Festsetzung zu Nutzungszeiten ist im Bebauungsplan nicht möglich und muss daher über nachgelagerte Instrumente geregelt werden.

Auf die zu den Sportflächen ausgerichteten Fassaden wirken jedoch Immissionen ein, die unter Berücksichtigung der Immissionsgrenzwerte auch tagsüber zu einer deutlichen Einschränkung der Nutzungszeiten dieser Sportanlagen führen würden, da sie sonst ohne weitere Schutzmaßnahmen gesunden Wohnverhältnissen entgegenstünden.

Eine Auflösung dieses Konflikts soll jedoch nicht durch eine weitere Reduktion der Nutzungsintensität auch während des Tagzeitraums erfolgen. So wäre zum Beispiel auch eine Beschränkung der Spielzeiten in den Ruhezeiten denkbar. Planungsziel ist jedoch die Gewährleistung einer hohen Auslastung auf den neu geplanten Sportflächen. Die Flächen für Sport- und Spielanlagen haben im Konzept für Oberbillwerder einen hohen Stellenwert. Zur Minderung des Konflikts soll lediglich auf eine ursprünglich geplante Skateanlage verzichtet werden.

Grundsätzlich ist aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Quelle Vorrang gegenüber planungsrechtlichen Einschränkungen respektive Festsetzungen im Umfeld einzuräumen. Aus den nachfolgenden Gründen soll jedoch auf die Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen an den Sportplätzen beziehungsweise auf Schallschutzwände und / oder -wälle verzichtet werden:

Zum einen sind sie aufgrund der dichten Lagebeziehung zwischen den Sportplätzen und der Wohnbebauung sowie der geplanten Gebäudehöhen nur sehr begrenzt zielführend. Die geplante hohe Bebauung könnte nur durch sehr hohe und flächenhafte Schallschutzanlagen über die gesamte Fassadenhöhe ausreichend vor Lärm geschützt werden. Es wurden beispielhaft Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3 m, 6 m und 9 m jeweils oberhalb des Geländes geprüft. Je höher die Wand, desto besser ist die Schutzwirkung auf das östlich benachbarte Allgemeine Wohngebiet. Allerdings sind selbst mit 9 m hohen Wänden entlang der maßgeblichen Spielfelder die oberen Geschosse des östlich gelegenen Allgemeinen Wohngebiets nicht vollständig im Sinne der 18. BImSchV geschützt. Wände hätten somit hauptsächlich eine lärmmindernde Wirkung für die unteren Geschosse. Zudem würden Wände erhebliche Sichtbarrieren darstellen, sodass die freiraumplanerische Konzeption der Flächen für Sport- und Spielanlagen, die nicht nur durch Sportanlagen, sondern auch durch Grünflächen geprägt sein werden, keinen positiven Beitrag zum Wohnumfeld mehr leisten könnte. Ferner ist durch eine bis zu 9 m hohe Wand östlich des Allgemeinen Wohngebiets eine erhebliche Verschattung der angrenzenden Nutzungen zu erwarten, wodurch eine Beeinträchtigung gesunder Wohnverhältnisse ohne weitere Maßnahmen nicht ausgeschlossen werden könnte.

Des Weiteren sind Schallschutzwände bei einer großen Höhe aufgrund der zu erwartenden Windlasten bautechnisch schwierig umzusetzen. Kosten und Nutzen wären – insbesondere da auch durch eine hohe Wand kein ausreichender Schutz erreicht werden kann – unverhältnismäßig. Ein ausreichend hoher Wall wäre aufgrund des erforderlichen Platzbedarfs nur mit einer erheblichen Flächeninanspruchnahme, die dann anderen Nutzungen nicht mehr zur Verfügung steht, möglich.

Eine Auflösung des gutachterlich festgestellten Zielkonflikts, ein möglichst umfassendes und möglichst uneingeschränkt nutzbares Angebot an Sport- und Freizeitangeboten bereitzustellen bei gleichzeitiger Vermeidung von Immissionskonflikten, ist folglich nur mittels baulicher Schutzmaßnahmen an den östlich angrenzenden Allgemeinen Wohngebieten möglich. Nur dann kann ein räumlich dichtes Nebeneinander von Wohn- und Sportflächen bei gleichzeitig weitgehend uneingeschränkter Nutzungsmöglichkeit der Sportanlagen zumindest tagsüber ermöglicht werden.

Für die Wohngebäude im Einwirkungsbereich der Sportanlagen sind bauliche Lösungen über eine grundrissorientierte Planung sowie eine Zweischaligkeit der Fassaden (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) möglich. Die genannten baulichen Maßnahmen bewirken, dass an den schutzbedürftigen Fenstern der Aufenthaltsräume nur Pegel erreicht werden, die auch bei geöffnetem Fenster ein mit gesunden Wohnverhältnissen vereinbare Situation im Innenraum ermöglichen. Sollen die Fassaden geschlossen ausgeführt werden, um zu vermeiden, dass die Bewohner:innen sich gefährdenden Pegeln aussetzen, müssen Fenster von Aufenthaltsräumen in ausreichender Größe zur lärmabgewandten Gebäudeseite angeordnet werden. Es wird somit sichergestellt, dass für die wesentlichen Räume einer Wohnung keine von Außenraum vollständig entkoppelte Wohnsituation hergestellt wird. Es soll möglich sein, die Räume natürlich zu belüften, Freisitze zu nutzen und an der akustischen Außenwahrnehmung teilzuhaben. Um sicher zu verhindern, dass Wohnungen ausschließlich in Bereichen angeordnet werden, für die eine Zweischaligkeit der Fassade erforderlich ist, ist zudem zu regeln, dass einseitig zu den Sportflächen ausgerichtete Wohnungen nicht zulässig sind. Es ist somit sichergestellt, dass alle Wohnungen eine qualitätsvolle Fassade ohne lärmtechnische Einschränkungen erhalten.

Um die Umsetzung des vorgenannten Maßnahmenpakets sicherzustellen, wird die folgende Festsetzung getroffen:

Auf den in der Nebenzeichnung mit „(N)“ bezeichneten Flächen sind einseitig zu den festgesetzten Flächen für Sport- und Spielanlagen ausgerichtete Wohnungen nicht zulässig. An den Nord-, Süd- und Westfassaden von Gebäuden sind vor den zum dauernden Aufenthalt von Menschen vorgesehenen Räumen verglaste Vorbauten (z.B. Loggien, Wintergärten, verglaste Laubengänge oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen) vorzusehen. Soll die lärmzugewandte Gebäudeseite geschlossen ausgeführt werden, sind die offenbaren Fenster von Aufenthaltsräumen zur lärmabgewandten Gebäudeseite anzuordnen. Diese haben den Anforderungen des § 44 (2) der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 20. Februar 2020 (HmbGVBl. S. 148, 155) zu entsprechen. Im Fall von Satz 3 müssen Fenster, die zur lärmzugewandten Seite ausgerichtet sind, als nicht offenbare Fenster ausgeführt werden.

## **8      Wirtschaft / Arbeitsplätze**

---

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass ein ein Nutzungskonzept Einzelhandels- und Gewerbeflächen erstellt werde. Die Inhalte würden im weiteren Planungsprozess verfeinert.

### **Sachstand**

Es ist bereits im Gewerbeflächenkonzept Bergedorf (2018) festgestellt worden, dass ein ergänzendes Angebot von gesamtstädtisch knapper werdenden, zentral gelegenen Gewerbeflächen erforderlich ist.

Um der gesamtstädtischen Zielsetzung, zentrale Gewerbegebiete zu erhalten und zu entwickeln und der gutachterlichen Empfehlung gerecht zu werden, sind in Oberbillwerder Gewerbegebiete nach § 8 BauNVO festgesetzt.

Innerhalb des Geltungsbereichs wird gutachterlich ein Potenzial für Anbieter im Schnittbereich zwischen Kreativwirtschaft und produzierendem Gewerbe sowie hochwertige und spezialisierte Handwerksbetriebe, sogenannte urbane Manufakturen und technisch innovative Betriebe des produzierenden Gewerbes gesehen („Nutzungskonzept Einzelhandels- und Gewerbeflächen für den neuen Stadtteil Oberbillwerder“). Einige dieser Betriebe sind in Abhängigkeit von ihrer Größe auch in Allgemeinen Wohngebieten oder Urbanen Gebieten zulässig. Zweifelsfrei, und ohne dass im Genehmigungsverfahren vergleichbare Einschränkungen zum Beispiel hinsichtlich der Größe und der Emissionen wie in den vorgenannten Gebieten zu befürchten wären, können sie jedoch in Gewerbegebieten realisiert werden, wenn das Gewerbegebiet planerisch nach dem Trennungsprinzip des § 50 BImSchG angeordnet wird. Die Flächen im Gewerbegebiet werden so für jene Betriebe gesichert, die zum Beispiel wegen Konfliktpotenzial im Hinblick auf Emissionen auf eine entsprechende Regelung angewiesen sind.

[...]

## **10 Inhalte Bebauungsplan/ Verfahren**

---

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass eine Konzeption für die brachliegenden Fläche am Walter-Rudolphi-Weg Fläche im weiteren Verfahren erarbeitet werde.

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass zur Frage der Planung, wo Rettungsdienste in Oberbillwerder platziert im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine Abstimmung mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange erfolge und es eine Aussage geben werde.

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

Die mit dem Bebauungsplanentwurf beabsichtigte Nutzungsstruktur mit Kerngebieten und Urbanen Gebieten müsse umsetzbar sein und werde daher im weiteren Bebauungsplanverfahren auf Grundlage des Nutzungskonzeptes weiter überprüft.

### **Sachstand**

Für den südlich der Bahntrasse gelegenen Teil des Geltungsbereichs wurde im November 2021 eine städtebaulich-freiraumplanerische Studie vorgelegt. Es wurden zwei Varianten für die weitere Entwicklung des Gebiets konzipiert, die dessen Funktion als Bindeglied zwischen Neuallermöhe, Oberbillwerder und dem angrenzenden Landschaftskorridor gerecht werden und etwa 350 Wohneinheiten und eine Ergänzung des Kerngebiets am Fleetplatz vorsehen. Zudem werden eine Buswendeanlage und ein Gleichrichterwerk vorgesehen. Durch die Integration des im Westen gelegenen Biotops und eines Erlenbruchwalds werden die Belange von Natur und Landschaft berücksichtigt.

Die zukünftige städtebauliche Entwicklung im Bereich Oberbillwerder kann langfristig dazu führen, dass dort eine Rettungswache zur Versorgung der Bevölkerung erforderlich wird, weil insbesondere die in den späteren Realisierungsschritten entstehenden äußeren Allgemeinen Wohngebiete nicht mehr von der Dienststelle in der Wilhelm-Iwan-Kehre innerhalb der definierten Hilfsfrist erreicht

werden können und die wachsende Anzahl von Bewohner:innen dazu führen könnte, dass zusätzliche Rettungsmittel zur medizinischen Versorgung der Bevölkerung in den Einsatz gebracht werden müssen. Aus stadträumlicher und verkehrstechnischer Sicht sowie in Bezug auf die Rettungsabläufe kommen als Standort für die Rettungswache in erster Linie die Urbanen Gebieten bzw. Gewerbegebiete am südlichen Gebietsrand in Frage. Hier kann eine Fläche für eine zweispännige Rettungswache (etwa 1.200 – 1.400 m<sup>2</sup>) genutzt werden, um die Sicherheitsinfrastruktur langfristig entwickeln zu können. Die Rettungswache ist als Anlage für gesundheitliche Zwecke im Urbanen Gebiet allgemein zulässig. Lärmtechnische Belange wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens vorab beispielhaft untersucht. Für die Rettungswache gilt, dass im Genehmigungsverfahren betriebsseitige Maßnahmen definiert und nachgewiesen werden müssen, dies jedoch absehbar möglich und die Rettungswache daher umsetzbar ist. Dies betrifft insbesondere die Ein- und Ausfahrten sowie Maßnahmen wie Lichtsignalgesteuerte Vorfahrtregelungen zur Vermeidung einer beschleunigten Anfahrt und des Einsatzes eines Signalhorns.

Die Dichte im Stadtteil wird über das Maß der baulichen Nutzung begrenzt, hier konkret über Festsetzungen zu Geschossigkeiten und Gebäudehöhen als Höchstmaß sowie detaillierten Regelungen zur Grundflächenzahl und zur Geschossflächenzahl.

Die bauliche Dichte in Oberbillwerder wird insgesamt auf das Maß des favorisierten Entwurfs, das im wettbewerblichen Dialog als verträglich erachtet wurde und im Masterplan weiterqualifiziert wurde begrenzt. Dieses Maß ist auch die Grundlage für die Ermittlung der Planungsfolgen, zum Beispiel im Rahmen von Fachgutachten.

Über die detaillierten oben genannten planungsrechtlichen Regelungen zum Maß der baulichen Nutzungen hinaus, wird es aus rechtssystematischen Gründen erforderlich, ergänzend zum Bebauungsplan in einem städtebaulichen Vertrag eine Obergrenze für die Geschossfläche von 1.020.000 m<sup>2</sup> zuzüglich rund 10.000 m<sup>2</sup> als Ausbauszenario für die Mobilitätszentren zu regeln. Damit wird die Gesamtzahl für Oberbillwerder abgesichert. Zur rechtsnachfolgesicheren Absicherung werden mit Inkraft-Treten des Bebauungsplans ferner für bestimmte Bezugsflächen im Geltungsbereich die dort jeweils möglichen Geschossflächen als Baulasten eingetragen.

[...]

Der Bebauungsplan regelt den grundsätzlichen Rahmen für die Anordnung verschiedener Nutzungsarten im Bereich Einzelhandel.

[...]

## 12 Vermarktung

---

[...]

### 12.2 (Bezahlbares) Wohnen

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung zu Baukostensteigerungen z. B. durch passive Lärmschutzmaßnahmen unter anderem ausgeführt, dass passive Lärmschutzmaßnahmen sich nicht immer vermeiden ließen, insbesondere wenn Schallschutzwände nicht möglich oder unangemessen wären. Näheres werde im weiteren Prozess geprüft.

#### Sachstand

Zum Schutz vor Sportlärm und zum Schutz von Verkehrslärm (insbesondere Bahnlärm) werden in Teilen passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Insbesondere im Nahbereich der Bahntrasse kommt es im Plangebiet zu erheblichen Richtwertüberschreitungen. Ohne weitergehende Maßnahmen zum Immissionsschutz sind sowohl im nördlichen als auch im südlichen Nahbereich der Trasse keine gesunden Wohn- und Arbeitsbedingungen erwarten. Allgemein wurde bei der Konzeptionierung von Schallschutzmaßnahmen grundsätzlich den aktiven Schallschutzmaßnahmen, somit beiden Lärmschutzwänden, ein Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen einzuräumen. Zum Schallschutz gegenüber dem Verkehrslärmeintrag auf den neuen Stadtteil und die neu geplanten Baufelder am Walter-Rudolphi-Weg werden daher planungsrechtlich Schallschutzwände auf der nördlichen und südlichen Bahndammschulter festgesetzt.

Durch den Lärminderungseffekt der Lärmschutzwände entstehen Spielräume auch zur Entwicklung a gemessener freiraumplanerischer Qualitäten. Auch die akustische Dominanz von vorbeifahrenden Zügen als störende Einzelereignisse werden mit der schienenseitigen Lärmschutzwand deutlich abgeschwächt. Gleichzeitig wird der Bahnverkehr durch die Planungen des Stadtteils sowie insbesondere der Lärmschutzwand nicht beeinträchtigt. Für die Anwohnenden ist in der Folge eine deutlich wahrnehmbare Geräuschbelastung im Stadtteil, insbesondere auch im öffentlichen Raum, zu erwarten.

Daher wurde in Bezug auf die durch den Schienenverkehr induzierten Emissionen in der Abwägung dem aktiven Schallschutz durch eine Lärmschutzwand auf beiden Seiten des Bahndamms gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen ein Vorrang eingeräumt.

Auch unter Berücksichtigung dieser aktiven Schallschutzmaßnahme entlang der Schiene konnte anhand der Berechnungsergebnisse für den gesamten Verkehrslärm aus Straße und Schiene jedoch aufgezeigt werden, dass im Plangebiet schalltechnische Konflikte verbleiben, wodurch passive Lärmschutzmaßnahmen (teilweise abhängig vom Zeitpunkt der Inanspruchnahme der jeweils beantragten Nutzung) in Teilen erforderlich bleiben.

Zum Sportlärm siehe Ziffer 7. Sport/Kultur/Soziales/Einkaufen/Bildung

*[Anm. d. Verwaltung.: Weitere Fragen und Antworten an dieser Stelle siehe Drucksache 21-1006 Anlage 2]*

### 12.3 Gewerbe/ Einzelhandel

In der Drucksache 21-1006 hat die Verwaltung unter anderem ausgeführt, dass die Umsetzung der Nutzungsverteilung unter Berücksichtigung des Nutzungskonzeptes für die Einzelhandels- und Gewerbeflächen im Rahmen der Funktionsplanungen und der Grundstücksvergaben erfolge und zusammen mit den geeigneten Bietern.

#### Sachstand

Für die städtebauliche Entwicklung von Oberbillwerder wurden im Nutzungskonzept „Einzelhandels- und Gewerbeflächen für den neuen Stadtteil Oberbillwerder“ Zahlen gutachterlich plausibilisiert. In dem Nutzungskonzept wird die Verträglichkeit für rund 9.000 m<sup>2</sup> bis 10.600 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche allein in Oberbillwerder (ohne Neuallermöhe-West) gesehen. Dabei wird gutachterlich insbesondere eine Tragfähigkeit für ein umfassendes Nahversorgungsangebot und abrundende Angebote des aperiodischen Bedarfs erkannt.

Insgesamt stellt das Gutachten damit fest, dass zusammen mit dem bisherigen zentralen Versorgungsbe- reich am Fleetplatz (etwa 2.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche im November 2020) ein Bedarf von insgesamt etwa 11.200 m<sup>2</sup> bis 12.800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für das gemeinsame Stadtteilzentrum Neuallermöhe-Oberbillwer- der besteht, um eine attraktive Versorgung sicherzustellen. Dieser Wert wird auch als verträglich für die bestehenden Zentren eingestuft.

Im Nutzungskonzept werden zur Absicherung der nur in Oberbillwerder als verträglich eingestuften Ver- kaufsfläche von 9.000 m<sup>2</sup> bis 10.600 m<sup>2</sup> vermietbare Flächen in einer Größenordnung von etwa 12.200 m<sup>2</sup> bis 13.700 m<sup>2</sup> empfohlen. Dies entspricht einer gesamten Geschossfläche in Oberbillwerder für Einzelhan- del von etwa maximal 14.200 m<sup>2</sup> bis 16.000 m<sup>2</sup>.

Eine mögliche Belegungs-/Nutzungsstruktur für die Einzelhandelsflächen in Oberbillwerder wäre zum Bei- spiel

- ein großer Supermarkt (rund 2.700 bis 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
- ein Lebensmitteldiscounter (rund 1.100 bis 1.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) sowie
- ein Drogeriemarkt (rund 700 bis 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche).

Ergänzt werden kann dieses Angebot laut gutachterlicher Einschätzung um einen Biomarkt (rund 600 bis 700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche), qualifizierte Nahversorgungseinrichtungen (Bäcker, Metzger mit insgesamt rund 200 bis 230 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) und weitere Angebote aus dem nahversorgungsrelevanten Sortiment wie eine Apotheke (rund 110 bis 160 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche), ein Reformhaus (rund 190 bis 230 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche), einen Floristen (rund 110 bis 130 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) und einen sogenannten Unverpackt-Laden (rund 80 bis 110 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche).

Ferner ist eine Ausstattung mit Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten (siehe Ziffer 7 Sport/Kultur/Soziales/Einkaufen/Bildung) denkbar, die jeweils

- ein Geschäft für den Handel mit Büchern (110 bis 160 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
- Schuhen (260 bis 350 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
- Bekleidung (260 bis 350 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
- Haushaltswaren und Heimtextilien (340 bis 430 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
- Fahrrädern und Sportbedarf (600 bis 700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
- zoologischem Bedarf (600 bis 700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
- Elektrowaren (340 bis 430 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) sowie
- fünf Ladeneinheiten mit je 180 bis 200 m<sup>2</sup> Mietfläche aus dem Bereich Optik, Uhren, Schmuck, Foto, Bürobedarf und Papier (680 bis 780 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche insgesamt) umfassen.

Insgesamt ergibt dies die für Oberbillwerder verträgliche Verkaufsfläche von 9.000 bis 10.600 m<sup>2</sup>. Alternativ zu einem großen Supermarkt könnte auch ein Supermarkt mit rund 1.800 m<sup>2</sup> bis 2.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sowie ergänzenden Nahversorgungseinheiten (zum Beispiel Bioladen, Getränke etc.) entstehen.

Die großflächigen Einzelhandelsbetriebe in Oberbillwerder werden so positioniert, dass die Entstehung ei- nes gemeinsamen Zentrums Neuallermöhe-Oberbillwerder möglich ist, sich jedoch zugleich die Einzugsra- dien möglichst wenig überschneiden. Auch bei einer Minimierung der Überschneidung sind potenzielle Aus- wirkungen der Entwicklung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen im Sondergebiet auf das beste- hende Zentrum in Neuallermöhe-West zu betrachten. Nach gutachterlicher Einschätzung werden die dor- tigen Anbieter gerade zu Beginn profitieren können, dass sie die im Geltungsbereich entstehenden Woh- nungen mitversorgen. Im Zuge der bauabschnittswisen Realisierung der Handelsflächen in Oberbillwerder in Abhängigkeit der Wohnbauentwicklung wird jedoch in dem vorgesehenen gemeinsamen Stadtteilzent- rum Neuallermöhe-Oberbillwerder mittelfristig Oberbillwerder den dominierenden Schwerpunkt ausbil- den. Um beurteilen zu können, ob aus den wettbewerblichen Auswirkungen auf die vorhandenen Betriebe städtebauliche Effekte entstehen können, wurde ein Schwellenwert von 10% Umsatzumverteilung heran- gezogen. Es ist mit einem Umsatzrückgang im südlichen Teil des gemeinsamen Versorgungszentrums zu

rechnen, der jedoch nach gutachterlicher Einschätzung den Schwellenwert von 10% nicht überschreitet und somit nicht zu städtebaulichen oder nahversorgungsstrukturellen Auswirkungen führen wird. Die Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereichs wird nicht beeinträchtigt und der Einzelhandelsbestand am Fleetplatz ist absehbar nicht gefährdet. Allerdings können vorhandene nahversorgungsrelevante Sortimente (Drogerie, Lebensmitteldiscounter) am Fleetplatz von Umsatzrückgängen betroffen sein.

Eine Abmilderung des einzelhändlerischen Flächenungleichgewichts innerhalb des bipolaren Stadtteilzentrums dies- und jenseits der S-Bahn-Station kann gemäß gutachterlicher Empfehlung gelingen, wenn unter anderem die Kerngebietsfläche am Walter-Rudolphi-Weg entsprechend aktiviert wird. Dort ist auch zentrenrelevanter Einzelhandel zulässig. Städtebauliche Maßnahmen wie die stadtgestalterische Aufwertung des Fleetplatzes und der vorhandenen Einzelhandelsimmobilien sowie eine Aufwertung der Unterführung im Bereich der S-Bahntrasse wären aus Sicht der Gutachter sinnvolle Stabilisierungsmöglichkeiten. Des Weiteren tragen auch die geplanten fußgänger:innen- / radfahrer:innenfreundlichen Durchwegungen der Bahntrasse dazu bei, einem Flächenungleichgewicht im gemeinsamen Ortszentrum vorzubeugen („Gutachterliche Stellungnahme zu den gewerblichen Perspektiven am Fleetplatz/ Walter-Rudolphi-Weg“ 2021).

Ferner sollte nach gemäß Nutzungskonzept 2020 (Einzelhandels- und Gewerbeflächen für den neuen Stadtteil Oberbillwerder“) eine Neuansiedlung beziehungsweise Erweiterung bestehender Einzelhandelsflächen unterstützt werden mit dem Ziel, zeitgemäße Erdgeschossflächen zu erreichen. Als Zielgrößen wurden weitere 800 bis 1.100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für einen Lebensmitteldiscounter und etwa 700 bis 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für eine Drogerie benannt. Im Rahmen der gutachterlichen Untersuchung für den Fleetplatz („Gutachterliche Stellungnahme zu den gewerblichen Perspektiven am Fleetplatz/Walter-Rudolphi-Weg in Hamburg-Neuallermöhe“, 2021) wurden eine Verkaufsfläche von 3.145 m<sup>2</sup> ermittelt und somit etwa 850 m<sup>2</sup> mehr als im November 2020. Die Festsetzungen des Bebauungsplans bieten darüber hinaus Flächenpotenziale für Erweiterungen.

In Bezug auf den Einzelhandelsbesatz wird in Oberbillwerder die Erreichung folgender Ziele planungsrechtlich gesteuert:

- Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben ermöglichen,
- Verkaufsflächen für großflächige Einzelhandelsbetriebe auf das gutachterlich als verträglich eingestufte Maß begrenzen,
- Lage großflächiger Einzelhandelsbetriebe zur Umsetzung der städtebaulichen Konzeption in Oberbillwerder sowie zum Schutz des bestehenden Zentrums am Fleetplatz steuern,
- Konzentration von großflächigen und baugebietsübergreifend auch zentrenrelevanten Einzelhandelsbetrieben in den stadtstrukturell gewünschten Bereichen, um zum einen die Entstehung eines gemeinsamen Stadtteilzentrums Neuallermöhe-Oberbillwerder zu fördern und zum anderen Entwicklungspotenziale für die Urbanität von Oberbillwerder zu schaffen,
- Mischung mit anderen Nutzungen, insbesondere Wohnen ermöglichen.