

Vorbemerkungen

Für den 2. März 2020 haben Stadtteilbeirat und Koordinierungskonferenz zu einer vorbereitenden Sitzung der Öffentlichen Plandiskussion für die Bebauung des Nordbereichs eingeladen. An die Sprecher der Gremien wurde dort der Auftrag erteilt (vgl. [Protokoll](#)), die dort von den über 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmern angesprochenen Sorgen und Probleme in Frageform dem Bezirksamt Wandsbek weiter zu leiten. Sicher ist es nicht gelungen, alle Facetten der sehr fundierten Diskussion wieder zu geben, so dass es zu erwarten steht, dass im Laufe der nächsten Tage noch weitere Fragen eingehen oder auf der Auftaktveranstaltung am 23. März gestellt werden.

Demokratische Beteiligung

Als 2012 der Neubau der Schule mit dem Quartierszentrum einschl. des Abrisses des Schulgebäudes am Borcherring in Aussicht gestellt wurde, fand das Erweiterungsprojekt im Stadtteil Steilshoop mehrheitlich eher Zustimmung – wenn auch verhaltene –, weil viele der Argumentation von Senat und Bezirk folgten, dass der Verkauf der freiwerdenden Grundstücke zur Finanzierung des Projektes notwendig sei. Problematisiert wurde allerdings damals schon, dass Gemeinbedarfsflächen der Nutzung durch die Öffentlichkeit entzogen würden.

Während der Vorplanungsphase hat es ein Umdenken gegeben: Die Flächen sollen nicht mehr der Finanzierung des Quartierszentrums dienen, sondern sind der SAGA mit dem Auftrag, dort Wohnungen in typisierter Bauweise zu errichten, übereignet worden. Damit sind eigentlich die Voraussetzungen für die verhaltene Zustimmung der Steilshooper zu dem Bauvorhaben entfallen: Das ohnehin dicht besiedelte Quartier nimmt die Erweiterung hin, weil es dafür eine neue Schul- und Quartiersanlage bekommen sollte.

Obwohl im Senat mehrere schriftliche kleine Anfragen zu diesem Komplex gestellt worden sind, ist im Stadtteil nicht klar, wie dieses Umdenken zustande gekommen ist und vor allem, ob und wie die demokratisch legitimierten Gremien daran beteiligt waren.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

- 1. Welche Beschlüsse der Bürgerschaft sind bzgl. der Nordbebauung zu verzeichnen? (Bitte nennen Sie uns auch die Nummer der Drucksache).**
- 2. Wann hat sich die Bezirksversammlung Wandsbek damit beschäftigt? (Nummer der Drucksache).**
- 3. Welche Möglichkeiten hatten die Steilshooperinnen und Steilshooper, auf die Planung Einfluss zu nehmen?**

Gesamtplanung

Z.B. aus unseren Überlegungen und Fragen zur Verkehrssituation (s.u.) wird deutlich, dass die Konsequenzen der vielfältigen geplanten Baumaßnahmen in Steilshoop in ihrer Gesamtheit nicht betrachtet und schon gar nicht aufeinander abgestimmt worden sind.

Stadtteilbeirat, Koordinierungskonferenz und Sozial-AG haben zudem ohne eine erkennbare Reaktion seitens der Behörden wiederholt auf die drohende Verschärfung der sozialen Problematik im Stadtteil u.a. rund um die fehlende – urbane - Infrastruktur hingewiesen.

Wir fragen deshalb:

Gibt es einen Gesamtplan für den Stadtteil oder besteht die Absicht, einen solchen zu erstellen? Wenn nein, warum nicht?

Mischnutzung

Die Planung für die Großsiedlung Steilshoop geht auf das Jahr 1965 zurück, als die Charta von Athen noch Dogma im Städtebau war. Zwar ist der Stadtteil längst nicht so „unwirtlich“ (A. Mitscherlich) ausgefallen wie manch anderer aus dieser Zeit, aber grundsätzlich besteht das Problem, dass durch die Konzentration auf das Wohnen im Kernfamilienverband die sozialen Entwicklungsmöglichkeiten stark eingeschränkt sind. Eine Mischnutzung in dem Neubaugebiet könnte zumindest partiell die Entwicklung des Stadtteils befördern.

Warum ist im Nordbereich ausschließlich Wohnbebauung vorgesehen?

Ökologie

a. Bauen

Die niedrigen Vorgaben im Rahmen des 8 €-Wohnungsbau lassen befürchten, dass bezüglich moderner ökologischer und energetischer Erkenntnisse und Forderungen allenfalls den gesetzlichen Vorschriften Genüge getan wird. Ob das unter dem Aspekt des dramatischen Wandels des Weltklimas ausreichend ist, wird (wohl nicht nur) in Steilshoop arg bezweifelt. Deswegen bitten wir, unsere Fragen dazu so eingehend wie möglich zu beantworten.

- 1. Von welchem Energiebedarf/m² wird bei den Neubauten ausgegangen (Energienstandard)? In welche Energieausweis-Kategorie werden die Gebäude fallen?**
- 2. Werden KfW-Mittel zum Zwecke der Errichtung eines KfW-Effizienzhauses in Anspruch genommen?**
- 3. Ist eine Dach- oder Fassadenbepflanzung vorgesehen?**

4. **Wie wird die Forderung des Industriausschusses des Europäischen Parlaments, nach der alle nach dem 31. Dezember 2018 errichteten Häuser ihren Energiebedarf vor Ort erzeugen sollen, umgesetzt?**
5. **Wird wie herkömmlich das Niederschlagwasser ausschließlich über die Kanalisation abgeleitet oder sind Maßnahmen (Versickerung über Mulden, Verwendung durchlässiger Pflastersteine ...) vorgesehen, dieses wieder dem Boden und dem Grundwasser zuzuführen (Sponge-City)? Wenn ja, welche?**
6. **Welche Mülltrennungskonzepte sind vorgesehen?**
7. **Finden auch biologisch abbaubare Baustoffe Verwendung?**
8. **Welche Begründung gibt es angesichts der großen und negativen Bedeutung der bei Abrissarbeiten entstehenden „grauen Energie“ für das Weltklima dafür, trotz sehr konkreter alternativer Nutzungsoptionen die ehemalige Grundschule im Borcherring abzureißen?**

b. Landschaft

Der vorgesehene Baugrund befindet sich an einigen Stellen in einem sehr naturnahen Zustand und zeichnet sich durch z.T. kleinteilige Biotope aus, die aber für die Stadtökologie ihre Bedeutung haben. Wir fragen deshalb:

1. **Wie viel Quadratmeter Fläche werden im Rahmen der Nordbebauung neu versiegelt? Werden auch Flächen wieder entsiegelt? Welche genau?**
2. **Teile der vorgesehenen Baufelder sowie die Sportanlagen und die nördlich angrenzenden Bereiche sind im Moment als Grünflächen ausgewiesen. Soll der Flächennutzungsplan dergestalt geändert werden, dass zukünftig für Steilshoop bei wachsender Bevölkerung weniger Grünflächen ausgewiesen werden?**
3. **Decken sich die geplanten Nutzungen mit den Darstellungen des Landschaftsprogrammes bzw. der Fachkarten Artenschutz und Landschaftsschutz? Wenn nein, ist geplant, die Darstellungen bzw. die Anforderungen bezogen auf Arten- und Landschaftsschutz zu verändern dergestalt, dass in der Zukunft geringere Arten- und Landschaftsschutzanforderungen wegen der zusätzlichen Wohnungen gestellt werden?**
4. **Werden Bäume gefällt? Wenn ja wie viele und welche konkret? Sind Ersatzpflanzungen vorgesehen? Wenn ja, wo?**
5. **Eine besondere Bedeutung für die Vogel- und Insektenfauna haben die zahlreichen Niedergehölze (Hecken u.ä.) in dem Bereich. Welche davon müssen den Baumaßnahmen weichen?**
6. **Gibt es geschützte Tier- und Pflanzenarten im Umkreis von 500 m zu den Baufeldern. Wenn ja, welche? Sind Maßnahmen zu ihrem Schutz vorgesehen?**

Verkehr

Es gibt eine Reihe von Fragen zur Belastung durch den Verkehr in Folge der Schaffung der neuen Wohnungen. Insbesondere befürchten wir, dass wegen der mangelhaften Abstimmung zwischen ÖPNV-Planung und Bebauungsplanung ein auch unter Zugrundlegung des zusätzlichen Wohnraumes unnötig hohes motorisiertes Individualverkehrsaufkommen (MIV) durch die neue Wohnbebauung erzeugt wird.

Belastungen durch den ruhenden Verkehr

Wir befürchten einen zusätzlichen Parkdruck in den anliegenden Ringstraßen durch die Neubebauung, die zusätzlichen Parkplatzsuchverkehr verursacht, für Pkw-Besitzer die Wege zwischen der Wohnung und dem jeweils gefundenen Pkw-Abstellplatz verlängert und durch ungeordnetes Parken die Belastung für Fußgänger und Radfahrer vermehrt. Schon jetzt haben Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge Probleme! Um hier zu einem genaueren Urteil zu gelangen, bitten wir um Auskünfte zu folgenden Fragen:

- 1. Wie viele zusätzliche Pkw werden im Bestand von Neu-Steilshoop durch das neue Wohngebiet erwartet (bitte aufgeschlüsselt nach Straßen).**
- 2. Wie viele neue Pkw-Stellplätze werden im Zuge der neuen Bebauung voraussichtlich geschaffen?**
- 3. Wo werden die Stellplätze geschaffen?**

Verkehrsbelastungen durch Kfz und Immissionen

Durch die zusätzliche Bebauung erwarten wir zusätzlichen Verkehr auf den Zufahrtstraßen durch das bestehende Wohngebiet in Neu Steilshoop, aber auch auf der Gründgensstraße. Dieser Verkehr wird mit Belastungen für die Anwohner verbunden sein und möglicher Weise die besondere Qualität von Neu Steilshoop als Wohngebiet mit geringer Belastung durch den motorisierten Verkehr beeinträchtigen. Um hier zu einem genaueren Urteil zu gelangen bitten wir um Antworten zu folgenden Fragen:

- 1. Wie viele zusätzliche Pkw-Fahrten werden an durchschnittlichen Werktagen durch das neue Wohngebiet erwartet (aufgeteilt nach Verbindungen Wohngebiet – Gründgensstraße, also z.B. Erich Borcherring Ost, Borcherring West, Ziegel Ring Ost, Erich Ziegel Ring West etc.)? Welche Verkehrsaufkommen sind auf den von diesen Veränderungen betroffenen Verbindungen heute vorhanden (bitte jeweils differenziert für den Bereich an der Nordachse und dem Einmündungsbereich in die Gründgensstraße)?**
- 2. Welche Lärmimmissionen sind nach der Fertigstellung des Bauvorhabens für die Wohnungen an den Zufahrtstraßen und an der Gründgensstraße zu erwarten (bitte für jede Verbindung Nordachse – Gründgensstraße und die Gründgensstraße der höchste Wert für eine Wohnung und der am stärksten steigende Immissionswert für eine Wohnung)?**

- 3. Welche Feinstaubimmissionen sind nach der Fertigstellung des Bauvorhabens für die Wohnungen an den Zufahrtstraßen und an der Gründgensstraße zu erwarten (bitte für jede Verbindung Nordachse – Gründgensstraße und die Gründgensstraße der höchste Wert für eine Wohnung und der am stärksten steigende Immissionswert für eine Wohnung)?**
- 4. Welche Stickoxidimmissionen sind nach der Fertigstellung des Bauvorhabens für die Wohnungen an den Zufahrtstraßen und an der Gründgensstraße zu erwarten (bitte für jede Verbindung Nordachse – Gründgensstraße und die Gründgensstraße der höchste Wert für eine Wohnung und der am stärksten steigende Immissionswert für eine Wohnung)?**

Staubildung im umliegenden Straßennetz durch zusätzliche Pkw und Fahrräder allgemein und in Verbindung mit dem Bau der U5

Wir befürchten durch den Bau der U5 Ost erhebliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses im Bereich von Steilshooper Allee, Steilshooper Straße, Fabriciusstraße und Gründgensstraße. Hinzu kommen erwartete Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss, weil bei den Maßnahmen zur Busbeschleunigung die inzwischen eingeführten ordnungsgeldbewehrten Mindestseitenabstände beim Überholen von Fahrradfahren durch andere Fahrzeuge noch nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Durch die neue Bebauung des Nordbereichs von Steilshoop werden diese Probleme verschärft.

Wir halten es aus diesem Grund für nicht vertretbar, die Zusatzbelastung aus dem Nordbereich während der ohnehin entstehenden Zusatzbelastung durch den Neubau der U5 Ost eintreten zu lassen und sprechen uns aus diesem Grund (unbeschadet unserer grundsätzlichen Bedenken) für eine Verschiebung der Bebauungsplanänderung auf einen Zeitpunkt nach Fertigstellung der U5 Ost aus.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Klärung und Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Welche zusätzlichen Kfz-Verkehrsaufkommen sind an der Steilshooper Allee (östliches und westliches Ende) und in der Steilshooper Straße und Fabriciusstraße (jeweils nördliches Ende) nach Fertigstellung des Bauvorhabens zu erwarten?**
- 2. Wie viele zusätzliche Kfz können ohne größere Störungen im Verkehrsablauf an folgenden Querschnitten des Straßennetzes aufgenommen werden: Steilshooper Allee, östliches und westliches Ende und Steilshooper Straße und Fabriciusstraße, jeweils nördliches Ende. Bitte die Frage gesondert zu beantworten für die Zeiträume während der Bauarbeiten für die U5 Ost (offene Baugruben) und nach der Fertigstellung der U5 Ost.**
- 3. Wie viele zusätzliche Fahrräder werden für den Bestand von Neu Steilshoop nach Fertigstellung der Baumaßnahme prognostiziert?**
- 4. Wie hoch wird nach den derzeitigen Prognosen das werktägliche Aufkommen im Fahrradverkehr in der Gründgensstraße vor und nach Fertigstellung der Baumaßnahme sein?**

5. **Wird beim derzeitigen Ausbauzustand der Gründgensstraße ein Überholen von Fahrradfahrern durch Pkw und Busse (bitte jeweils getrennt beantworten) unter Einhaltung der neu eingeführten Seitenabstandsregeln möglich sein?**
6. **Wie wird sich die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Gründgensstraße (getrennt für Pkw und Busse) bei Einhaltung der neuen Seitenabstandsregeln verändern, wenn die durch das neue Wohngebiet prognostizierten zusätzlichen Fahrradfahrten in der Gründgensstraße hinzukommen?**

Mangelhafte ÖPNV-Erschließung

Für den Nordbereich von Steilshoop gibt es keine befriedigende ÖPNV-Erschließung.

Dies gilt schon heute für den Campus Steilshoop und wird bei einer zusätzlichen Bebauung wie durch den Bebauungsplan vorgesehen noch stärker gelten.

Auf diese Problematik wurde von uns bzw. allen Stadtteilgremien sowohl bei der Planung des Campus als auch bei allen bisherigen Überlegungen zur Bebauung im Nordbereich deutlich und mit Nachdruck hingewiesen, ohne dass eine Lösung für den Campus realisiert oder für die Bebauung im Nordbereich vorgelegt wurde.

Besonders problematisch ist in diesen Zusammenhang, dass sich der Großteil der neuen Bebauung außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs der U5 Ost befinden soll. Außerdem erwarten wir, dass nach dem Bau der U5 Ost die an sich befriedigende Bedienung Steilshoops durch die Metrobuslinie 7 verschlechtern wird und auch der übrige, schon heute nicht völlig befriedigende Busverkehr weiter reduziert wird. Hinzu kommen die langen Wege von der geplanten neuen Wohnbebauung zu den bestehenden Bushaltestellen in der Gründgensstraße.

Wir fürchten daher, dass mit der Bebauung, die durch den veränderten B-Plan ermöglicht werden soll, eine Orientierung der neuen Bewohner auf den MIV erfolgen wird, die nicht nur wegen der bereits angesprochenen Belastung für die Anwohner der Ringstraßen in Steilshoop und der Gründgensstraße, sondern auch wegen der allgemeinen Verkehrsentwicklung in Hamburg nicht vertretbar ist.

Hier sei ohne Vertiefung auf die Konsequenzen, die sich aus den Vorgaben zum Klimaschutz, aber auch zur Feinstaub- und Stickoxidbelastung für die Entwicklung des MIV in Hamburg ergeben, hingewiesen.

Vor diesem Hintergrund plädieren wir für eine Überarbeitung der Planung, die bei Aufrechterhaltung der Planung, zusätzlichen Wohnraum in Steilshoop zu schaffen, für dessen Erstellung ein Konzept findet, dass mit den Umwelt- und Klimazielen Hamburgs vereinbar ist und dabei auch die enormen absehbaren Belastungen für die derzeitigen Bewohner Steilshoops minimiert. Insbesondere soll dieses Konzept der aus der Verkehrsplanung stammenden Erkenntnis Rechnung tragen, dass neue Wohnbebauung vorzugsweise dort erfolgen sei, wo eine gute ÖPNV-Erschließung vorhanden oder geplant ist. Im Sinne einer integrierten Stadtplanung ist aus unserer

Sicht auch die Planung für die U5 Ost hinsichtlich der Anzahl und Lage der Haltestellen in Neu Steilshoop noch einmal zu überdenken.

Wir halten in diesem Zusammenhang insbesondere die Prüfung der folgenden Fragen für erforderlich und bitten um Auskunft, welche Erkenntnisse dazu bisher vorliegen:

1. **Wie groß ist die Entfernung zwischen den Wohnhäusern in der neuen Nordbebauung und dem nächstgelegenen Eingang der neu zu bauenden U5 Ost (bitte jeweils für ausgewählte Bereiche der Bebauung die größte Entfernung angeben)?**
2. **Wo werden nach Fertigstellung für die einzelnen Bereiche des neuen Wohngebietes die jeweils nächstgelegenen Bushaltestellen sein? Bitte Baufeld-spezifisch darstellen.**
3. **Wie groß ist die Entfernung zwischen den Wohnhäusern in der neuen Nordbebauung und der jeweils nächstgelegenen Bushaltestelle (bitte jeweils für ausgewählte Bereiche der Bebauung die größte Entfernung in Metern angeben)?**
4. **Welche Buslinien werden nach Fertigstellung des Wohngebietes aber vor Fertigstellung der U5 Ost die jeweils nächstgelegenen Haltestellen für die einzelnen Bereiche des neuen Wohngebietes bedienen?**
5. **Welche Buslinien werden nach Fertigstellung des Wohngebietes und der U5 Ost die jeweils nächstgelegenen Haltestellen für die einzelnen Bereiche des neuen Wohngebietes bedienen?**
6. **Welche Takte werden die einzelnen Buslinien, die die jeweils nächstgelegenen Bereiche der einzelnen Bereiche des neuen Wohngebietes bedienen, bis zur Fertigstellung der U5 Ost als Angebot haben (bitte differenziert für die HVZ mf 7.30 bis 8.30 Uhr, mf 9.00 bis 21.00 Uhr, mf 21.00 bis 24.00 Uhr, sa 0.00 bis 5.00 Uhr, sa 6.00 bis 8.00, sa 9.00 bis 21 Uhr, sa 21.00 bis 24.00 Uhr, so 0.00 bis 6.00 Uhr, so 9.00 bis 13.00 Uhr, so 13.00 bis 21.00 Uhr, so 21.00 bis 24.00, jeweils die geringste Taktichte)?**
7. **Welche Takte werden die einzelnen Buslinien, die die jeweils nächstgelegenen Bereiche der einzelnen Bereiche des neuen Wohngebietes bedienen, nach der Fertigstellung der U5 Ost als Angebot haben (bitte differenziert für die HVZ mf 7.30 bis 8.30 Uhr, mf 9.00 bis 21.00 Uhr, mf 21.00 bis 24.00 Uhr, sa 0.00 bis 5.00 Uhr, sa 6.00 bis 8.00, sa 9.00 bis 21 Uhr, sa 21.00 bis 24.00 Uhr, so 0.00 bis 6.00 Uhr, so 9.00 bis 13.00 Uhr, so 13.00 bis 21.00 Uhr, so 21.00 bis 24.00, jeweils die geringste Taktichte)?**
8. **Welche werktäglichen Fahrgastaufkommen werden für die jeweils nächstgelegenen Bushaltestellen der einzelnen Bereiche des neuen Wohngebietes bis zur Fertigstellung der U5 Ost prognostiziert und welche Anteile daran werden dabei auf das neue Wohngebiet zurückzuführen sein?**
9. **Welche werktäglichen Fahrgastaufkommen werden für die jeweils nächstgelegenen Bushaltestellen und die Haltestelle Steilshoop der U5 Ost prognostiziert und welche Anteile daran werden dabei auf das neue Wohngebiet zurückzuführen sein?**

10. **Zu welchen Zeiten ist nach diesen Prognosen nach Fertigstellung des neuen Wohngebietes und vor Fertigstellung der U5 Ost mit einer Sitzplatzauslastung von über 100% auf einzelnen Abschnitten der zuvor genannten Linien zu rechnen?**
11. **Zu welchen Zeiten ist nach diesen Prognosen nach Fertigstellung des neuen Wohngebietes und der U5 Ost mit einer Sitzplatzauslastung von über 100% auf einzelnen Abschnitten der zuvor genannten Linien zu rechnen?**
12. **Welche Fahrzeiten zu den Schnellbahnstationen Barmbek und Rübenkamp werden für die jeweils nächstgelegenen Haltestellen für das neue Wohngebiet während der Bauphase der U5 Ost prognostiziert?**
13. **Welche Fahrzeiten zu den Schnellbahnstationen Barmbek und Rübenkamp werden für die jeweils nächstgelegenen Haltestellen für das neue Wohngebiet nach der Fertigstellung der U5 Ost prognostiziert?**

Baustelle

Die Planung der Baustelle ist nicht Gegenstand des B-Plan-Verfahrens. Dennoch ist es aus unserer Sicht erforderlich, bei der Erstellung von B-Plänen darauf zu achten, dass nach der Beachtung anderer Aspekte auch die Belastung der Bevölkerung und der Umwelt durch die Baumaßnahmen im Zuge der Umsetzung des B-Planes minimiert wird.

Baustellenverkehr

Es ist im Zuge der Realisierung der im B-Plan vorgesehenen Bebauung mit erheblichem Verkehr – insbesondere auch Schwerverkehr - durch die schmalen Ringstraßen in Steilshoop zu rechnen. Hier müssen aus unserer Sicht Lösungen gesucht werden, die eine Fahrt insbesondere der Lkw durch die Wohnbebauung möglichst weitgehend vermeiden. Zur Optimierung ist es erforderlich, eventuelle Maßnahmen zur besseren ÖPNV-Erschließung, die im Zusammenhang mit der neuen Bebauung erfolgen sollen, infrastrukturell schon vor Beginn der Baumaßnahme zu realisieren, soweit hierdurch eine Entlastung der Anwohner während der Baumaßnahme erreicht werden kann.

Darüber hinaus ist aus unserer Sicht der zusätzliche Baustellenverkehr auf den Zufahrtsstraßen (Steilshooper Allee, Steilshooper Straße, Fabriciusstraße) keineswegs vertretbar, wenn er mit dem Baustellenverkehr für die U5 Ost und mit den Einschränkungen des Straßenraumes im Zuge des Baus der U5 Ost auch nur teilweise zusammenfällt.

Hier sind insbesondere auch die Einschränkungen im Bereich der Kreuzung Fuhsbüttler Straße/Hebebrandstraße/Nordheimstraße zu beachten sowie die dadurch bedingten Verkehrsstörungen.

Insbesondere haben wir die Befürchtung, dass wegen der hier vorhandenen Probleme und der Mehrkosten, die sich ergeben, wenn die Lieferanten der Baustelle in diese Staus geraten, der Baustellenverkehr in ruhigere Zeiten verlegt wird, so dass gerade zu den Zeiten, zu denen ein erhöhtes Ruhebedürfnis bei der Steilshooper Bevölkerung besteht, eine unbillige Lärmbelastung auf den Baustellenzufahrten entsteht.

Hier ist auch zu bedenken, dass ein großer Teil der Bevölkerung Steilshoops in verantwortungsvollen Tätigkeiten beschäftigt ist (Bus- oder U-Bahn-Fahrer, Sicherheitsmitarbeiter auf dem Flughafen Fuhlsbüttel, Flugbegleiter etc., Tätigkeiten also, bei denen ein Fehler nicht so leicht rückgängig zu machen ist wie in anderen Berufen). Insofern ist aus unserer Sicht die Aufstellung des Bebauungsplanes unabhängig von seinen Inhalten erst vertretbar, wenn der Bau der U5 Ost abgeschlossen ist oder aufgegeben wurde. Alternativ kann der Bebauungsplan auch jetzt aufgestellt werden, jedoch mit einer Sperrzeit versehen werden, soweit dies rechtlich möglich ist.

In diesem Zusammenhang hätten wir gerne Informationen zu folgenden Fragen:

- 1. Gab oder gibt es bereits eine Koordination der beiden Baumaßnahmen Nordbereich Steilshoop und U5 Ost, und wenn ja, welche Ergebnisse liegen hier bereits vor? Wenn ja: Welche staatliche Stelle ist für die Koordination verantwortlich? Wenn nein: Wie sollen derart umfängliche Baumaßnahmen erfolgreich sein, wenn sie nicht ganzheitlich geplant werden?**
- 2. Wie viele Lkw-Fahrten werden im Zuge einer Baumaßnahme wie der im B-Plan vorgesehenen erwartet?**
- 3. Gibt es Planungen zu Auflagen für den Baustellenverkehr, insbesondere zeitlich beschränkte Fahrverbote in den Zufahrtstraßen von der Gründgensstraße zur Baustelle?**
- 4. Gibt es Planungen, wie vermieden werden kann, dass es bei besonders umfangreichen Lieferungen (z.B. Beton) die Gründgensstraße auf einzelnen Abschnitten durch wartende Lieferfahrzeuge blockiert wird?**

Sport

Ein Großteil des Geländes wird aktuell zur sportlichen Betätigung genutzt. Diese Möglichkeit soll auch nach der Errichtung der Wohnanlagen weiter bestehen bleiben.

Allerdings orientierten sich die Genehmigungen für den Sportbetrieb an den Lärmschutzvorschriften aus der Errichtungszeit der Anlagen, welche heute deutlich verschärft worden sind. Andererseits besteht nicht die Absicht, aufwendige Schallschutzanlagen zu errichten, sondern dem Ruhebedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner soll etwa über die Ausrichtung der Wohnungen Rechnung getragen werden.

Vor dem Hintergrund fragen wir:

Wird ein Sportbetrieb im gewohnten Umfang (bis in den frühen Abend und in der Mittagszeit an Sonntagen) auch noch weiterhin möglich sein? Wie hoch ist das Risiko einzuschätzen, dass durch Klagen von Anwohnerinnen und Anwohner die hiesigen Vereine in ihren Möglichkeiten eingeschränkt werden?

Schule

Laut Schulentwicklungsplan (SEPL) steigen bis 2030 die Schülerzahlen in Hamburg um bis zu 25%. Der Senat hat die Absicht, 44 neue Schulen zu bauen und ein Drittel der bestehenden Schulen zu erweitern. Es werden dafür wahrscheinlich Kosten von 4 Milliarden € anfallen.

Deshalb unsere Frage:

Besteht die Möglichkeit das Schulgebäude am Borcherting weiter zu nutzen? Wo sollen die für Steilshoop vorgesehenen bzw. von der ggf. zuziehenden Bevölkerung benötigten zusätzlichen Grundschulplätze entstehen?

KITAs

Ähnlich wie bei den Schulen hat sich auch die Belegungssituation in den KITAs gerade in Steilshoop zugespitzt. Die demographische Entwicklung – noch verstärkt durch die geplanten zusätzlichen ca. 500 Wohnungen - macht es wahrscheinlich, dass der Bedarf noch weiter steigen wird.

Schon bei der Planung Neu Steilshoops wurde vergessen, eine ausreichende Zahl von Kitas vorzusehen. Deshalb wurde beschlossen, als vorläufige Maßnahme einige Wohnungen als Kitas zu nutzen. Dabei wurde auch vereinbart, diese Zweckentfremdung zu beenden, sobald eine bessere Lösung gefunden wird. Durch die Suche und Umsetzung solcher Lösungen ist inzwischen nur noch die Kita am Erich-Ziegel-Ring in zweckentfremdeten Wohnungen untergebracht. Mit der Bebauung des Nordbereichs kann und müssen aus unserer Sicht hier ein – oder mehrere – bedarfsdeckende Neubauten erfolgen, dies gilt ganz besonders für 5-stündige Kita-Plätze. Dafür gibt es mehrere Gründe:

- **Der Betrieb der Kita mit vielen Kleinkindern auf mehreren Etagen, die nur durch Treppen, aber nicht durch einen Fahrstuhl verbunden sind, ist mit Risiken für die Kinder und Belastungen für die Mitarbeiter verbunden, die vermieden werden sollten. Dies gilt insbesondere insofern, als es ohnehin immer schwerer wird, Mitarbeiter in diesem Bereich zu finden.**
- **Die Außenflächen der EZR-Kita sind sehr klein.**
- **Die Kita belastet durch Spielplätze direkt unter den Zimmern der Nachbarn und Notausgänge in die benachbarten Treppenhäuser die Nachbarn der Kita stärker als dies der Fall wäre, wenn die Kita in geeigneten Räumen statt in zweckentfremdeten Wohnungen untergebracht wäre.**
- **Die zweckentfremdeten Wohnungen werden auf dem Wohnungsmarkt dringend benötigt. Dabei ist besonders zu beachten, dass die Nutzungsentgelte für diese Wohnungen deutlich unter den geplanten Mieten in den geplanten Neubauten lägen.**

Aus diesen Gründen ist eine Neuplanung mindestens einer zusätzlichen sowie einer Ersatz-Kita für die EZR-Kita im Nordbereich erforderlich, sei es in einem neu zu erstellenden Gebäude, sei es in einem vorhandenen Bauwerk. Hierauf wurde von uns seit Beginn der Diskussionen zu den Planungen immer wieder hingewiesen.

Vor diesem Hintergrund wüssten wir gerne:

- 1. Wie viele zusätzliche Kitaplätze werden nach derzeitigem Planungsstand**
 - a. Aktuell bereits benötigt,**
 - b. Benötigt, wenn die im B-Plan vorgesehene Bebauung realisiert wurde?**
- 2. Neben der geplanten „Tierkita“ von Alraune – ist ein Ersatzbau für die in zweckentfremdetem Wohnraum notdürftig untergebrachte Kita im EZR geplant?**

Mischnutzung, Urbanität

Moderne Stadtplanung geht immer mehr davon aus, dass Urbanität einen engen Zusammenhang hat mit Diversität. Unter anderem in dem populären Konzept des *Transit Oriented Development* (TOD) existiert heute ein Raumplanungsansatz für inklusive und vernetzte Gemeinschaften. Durch die Gestaltung qualitativ hochwertiger Quartiere, will dieser Ansatz die sozioökonomische und kulturelle Durchmischung fördern und ein „urban village“ schaffen, dessen Einrichtungen und Dienstleistungen den Bedürfnissen verschiedener sozialer Gruppen gerecht wird.

Auch die Bedeutung gemeinwohlorientierter Initiativen für einen sozial-ökologischen Wandel der Gesellschaft wächst außerhalb Steilshoops stetig. Gemeint sind hier offene Werkstätten, kreative Nachbarschaftszentren, Gemeinschaftsgärten, ökologische (Bau-)Genossenschaften, Online-Plattformen zur nachbarschaftlichen Vernetzung oder für Tausch und Verleih – es finden sich in der Literatur zahlreiche Beispiele für innovative Formen von Gemeinschaftlichkeit und Gemeinwohlorientierung. Gerade der monostrukturierte Stadtteil Steilshoop benötigt genau dies: eine diversifizierte neue Struktur, die gemeinwohlorientiertes zivilgesellschaftliches Engagement gerade mit dem Ziel, mehr Urbanität herzustellen, fördert statt es zu ver- oder behindern und ausschließlich monofunktionale Systemwohnungen zu bauen.

Alle Steilshooper Gremien haben sich dafür ausgesprochen, dass es im Fall einer Siedlungserweiterung auf keinen Fall eine reine zusätzliche Wohnbebauung geben darf, wenn die Probleme des Quartiers nicht noch verstärkt werden sollen. Dies blieb ohne jede Reaktion. Es kommt im Stadtteil immer stärker der Verdacht auf, dass ausgerechnet das dicht besiedelte Steilshoop in die Pflicht genommen werden soll für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums, um andere dünn besiedelte und politisch durchsetzungsfähigere Stadtteile strukturell unangetastet zu lassen.

Dies geben wir dringend zu bedenken und fragen:

- Wodurch konkret trägt die reine Wohnbebauung mit SAGA-System/Baukastenwohnungen den zum Beispiel auch im IEK thematisierten Entwicklungsbedürfnissen des Quartiers Neu-Steilshoop Rechnung: Mehr Arbeitsmarktteilhabe für die Bewohner*innen, mehr kulturelle Vielfalt, mehr Beteiligung, Imageverbesserung?**

- **Inwieweit ist die Planung geeignet, die Beschlüsse der Bezirksversammlung vom 31.5.2018 zur Priorisierung von Wohnprojekten, gemeinschaftlichem und generationenübergreifendem Wohnen etc. in Wandsbek umzusetzen bzw. warum wird dieser Beschluss bei der Bebauungsplanung für Steilshoop nicht berücksichtigt?**
- **Was veranlasst das Bezirksamt, sich statt auf die moderne Leipzig-Charta auf die Charta von Athen aus dem Jahr 1933 zurückzubewegen, die fachlich lange überwunden ist? Leipzig-Leitlinie ist es, Einseitigkeit und Monotonie in der Stadtentwicklung zu beenden. Stattdessen empfiehlt sie den Mitgliedstaaten Wohnen, Arbeiten und Freizeit wieder stärker miteinander zu vermischen, damit die Stadtgesellschaft spannender, lebendiger und sozial stabiler würde. Genau dies fehlt in Steilshoop, ein Fakt, der weithin bekannt ist. Welche konkreten Gründe gibt es, keinerlei Anstrengungen zu unternehmen, Wohnen, Arbeiten und Freizeit strukturell bei der Planung von 500 zusätzlichen Wohneinheiten in Hamburgs am dichtesten besiedeltem Quartier zu verbinden?**