

**Protokoll der gemeinsamen Sitzung von Stadtteilbeirat Steilshoop
und Koordinierungskonferenz Steilshoop
2. März 2020**

Leitung: Dr. Andreas Holzbauer (Stadtteilbeirat)

Protokoll: Dr. Martin Kersting (Koordinierungskonferenz)

Podium: Petra Lafferentz, Egmond Tenten (VENS e.V.)

Teilnehmerzahl: Über 120

Die gemeinsame Sitzung der Beteiligungsgremien sollte als Vorbereitung der Öffentlichen Plandiskussion zur Nordbebauung am 23. März 2020 dienen.

Andreas Holzbauer begrüßte die Teilnehmer und schlug folgende Tagesordnung vor:

- 1. Bisherige Aktionen aus dem Stadtteil zur Nordbebauung (Egmond Tenten)
- 2. Planung seitens der Behörden und der SAGA (Petra Lafferentz)
- 3. Fragen und Einwendungen
- 4. Forderungen an Politik und Verwaltung

Die Tagesordnung fand die Zustimmung des Plenums.

Ad 1.: Egmond Tenten führte aus, dass als erste konkrete Maßnahme 2019 ein freiraumplanerischer und architektonischer Wettbewerb stattgefunden habe, in dessen Vorfeld die Stadtteilgremien vergeblich versucht haben, Einfluss auf die Ausschreibung zu nehmen. 2013 habe es aber schon einen Bürgerworkshop gegeben, dem eine Ideenskizze zu Grunde gelegen habe mit den zur Wohnbebauung anstehenden Flächen, wie sie sich nach dem Abriss der vormaligen Gesamtschule und dem Neubau der Schule mit Quartierszentrum ergeben würde. Die betroffenen Flächen würden als Gemeinbedarfsflächen den Steilshoopern gehören.

Schon bei dem Workshop seien u.a. in einem Flugblatt, aber auch in der Diskussion Forderungen nach anderen Formen des Eigentums (genossenschaftliches Wohnen) sowie nach Räumen für die Entfaltung von Ideen aufgestellt worden. Vor allem aber sei der Ruf nach Zeit für eine öffentliche Diskussion laut geworden.

Tenten wies darauf hin, dass wir mit 20.115 Einwohnern/km² in dem am dichtesten besiedelten Quartier in Hamburg lebten.

Die Presse habe sowohl über die Bauvorhaben als auch über die Forderung des Stadtteils berichtet, das Abendblatt allerdings unter einer irritierenden Überschrift. Es handele sich nicht um eine Nachverdichtung (Abendblatt), wie sie es beispielsweise die VONOVIA mit dem Umbau der Parkpaletten angedacht habe, sondern um eine Siedlungserweiterung. Dem Bramfelder Wochenblatt nach habe Anja Quast, seinerzeit die Fraktionsvorsitzende der SPD in der Bezirksversammlung Wandsbek die Vorschläge aus dem Stadtteil für gute Ideen gehalten, die allerdings zu spät kämen.

Ein Schreiben an den Ersten Bürgermeister Olaf Scholz seitens der Koordinierungskonferenz, einen Gesamtplan für den Stadtteil zu erstellen, sei trotz wiederholter Anmahnung ignoriert worden.

Nachdem die vormalige Gesamtschule abgerissen worden sei, drohe nun mit der Schule am Borcherting der zweite Abriss. In der [Steilshooper Erklärung](#) haben die Gremien im Stadtteil die Forderung aufgestellt, dass das „Sahnstück“ am Borcherting für eine integrierte Gesamtplanung weiterhin zur Verfügung stehen müsse.

Der Verein VENS e.V. (Verein zur Nachnutzung der Schule am Borcherting) habe seinen Schwerpunkt in der Entwicklung eines Konzeptes für die Schule. Es gehe um die Förderung von Bildung, Kultur und Sport. Außerdem plane man ein genossenschaftliches Wohnprojekt für Jung und Alt, urbane Landwirtschaft, ein Repair-Café sowie einen neuen Ort für Begegnung am Ufer des Bramfelder Sees.

Weitere Informationen und Kontaktmöglichkeiten finden Interessierte auf der Vereinshomepage www.vens-am-see.de.

Ad 2.: Petra Lafferentz führte aus, dass die Flächen entlang des nördlichen Randes Steilshoops sich aus Schulen, Sportflächen, Gemeinbedarfsflächen, Parkplätzen und Grünflächen zusammensetzen würden. Aufgrund der Umstrukturierungsmaßnahmen (Campus) und der damit verbundenen Bündelung der Nutzungen würde eine grundlegende Neustrukturierung der Flächen und die Arrondierung von Wohnbauflächen mit Anschluss an bestehende Wohnsiedlungen ermöglicht.

In dem Wettbewerb habe es kaum eine politische Beteiligung der demokratisch gewählten Gremien und eine der Steilshooperinnen und Steilshooper schon gar nicht gegeben. Wie auch Tenten zuvor gab Lafferentz zu bedenken, dass die „Arrondierung von Wohnbauflächen“ auf einem Gelände stattfinde, das bislang dem gemeinschaftlichen Bedarf der Steilshooper*innen zur Verfügung stehe.

Die SAGA als „Ausloberin“ habe nach eigener Angabe ausschließlich die „dem Wohnungsbau zugeordneten Flächen mit einer Gesamtgröße von etwa 4,75 ha einschließlich der notwendigen Erschließungsmaßnahmen und -flächen entwickelt. Insgesamt seien verteilt auf drei Standorte (Baufeld A, B und C) in den zwei Teilbereichen des Wettbewerbsgebiets etwa 400 – 500 Wohnungen vorgesehen. Für die konkret mit Wohnhäusern zu überplanenden Baufelder A bis C habe die SAGA im Einvernehmen mit der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Systemhäuser erarbeitet, für die Typenbaugenehmigungen vorhanden sein werden bzw. sind.

Für Gebäude, die entwurfsbedingt im kleinen Umfang vom Systembau abweichen können, sollen dieselben wirtschaftlichen Kriterien gelten, die auch für den Systembau angesetzt würden (KG 300 + 400 = max. 1.700 €/m² WF). Eine detaillierte Kostenaufstellung zur Orientierung würde mit der Anlage 04 zur Verfügung gestellt. Ziel sei es, einen kostengünstigen ungeförderten Wohnungsbau zu realisieren. Bei der Planung sei zu berücksichtigen, dass beispielsweise aufwendige Lärmschutzmaßnahmen und ein hoher Anteil an Erschließungsflächen im Außenraum und in den Gebäuden die Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen.

Für alle drei Baufelder sei aufgrund des geringen Abstands zu den Lärmquellen mit Konflikten zu rechnen.

Die Lärmkonflikte seien vorwiegend mit einem geeigneten Städtebau, d.h. über die Ausrichtung der Baukörper, Schaffung ruhiger, lärmabgewandter Gebäudeseiten und Anordnung der Schlafräume zur lärmabgewandten Seite zu lösen. Bauliche Schallschutzmaßnahmen seien im Zusammenhang mit den vordefinierten Systemhäusern und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zur Schaffung kostengünstigen Wohnraums nicht durchgehend realisierbar, da verglaste Loggien und Schallschutzverglasung Mehrkosten auslösen und eine Umplanung der Systemhäuser erforderlich werden würde. Lärmschutzwände seien grundsätzlich nicht gewünscht.

Die SAGA rechne mit einem erheblichen zusätzlichem Verkehrsaufkommen (je nach Baufeld zwischen 321 und 682 zusätzlichen Fahrten). Deswegen strebe die SAGA eine möglichst autoarme Entwicklung der neuen Siedlungsteile an (zum ÖPNV vgl. unten).

Von den 8 eingeladenen Architekturbüros hätten sechs einen Entwurf abgegeben.

Kritisch sah Petra Lafferentz die Zusammensetzung des Preisgerichtes. Mit zwei Mitgliedern aus der Bezirksversammlung seien die (gewählten) Volksvertreter völlig unterrepräsentiert gewesen.

Der erste Preis sei an das Büro PPL Architektur und Stadtplanung, Hamburg mit schoppe + partner freiraumplanung, Hamburg gegangen. Aus der Erfahrung mit der Schule sei es wahrscheinlich, dass dieser Entwurf auch umgesetzt werden würde.

Aus Sicht der SAGA sei an dem Siegerentwurf besonders hervorzuheben:

- Ansatz mit drei geschlossenen Blockrandstrukturen, die sich in den Kontext der Siedlung präzise einfügen
- Baufeld C würde geschickt vom Bramfelder See abgerückt und erzeuge so einen neuen, großzügigen öffentlich nutzbaren Freiraum als Angebot und Potenzial für die ganze Siedlung. Ein Großteil
- Die vorgeschlagene oberirdische Parkplatzanlage diene als eine Chiffre, die besondere Möglichkeiten für eine spätere Umnutzung biete. Hier sei ein Standort gefunden, um programmatische und bauliche Ergänzungen für das Quartier zu integrieren

Resümee von Petra Lafferentz: „Viele rechte Winkel, enge Innenhöfe, dafür hohe Punktbebauungen wie im Rest Steilshoops“.

Seitens des Bramfelder Sportvereins wurde ergänzt, dass auch die Sportvereine nicht wirklich beteiligt worden seien. Vor allem das Thema Lärmschutz sei höchst ungenügend behandelt worden.

Ad 3.: Von einer Teilnehmerin wurde die Erweiterung der Siedlung mit dem Verweis auf die von Tenten und Lafferentz angesprochene dichte Besiedlung des Stadtteils grundsätzlich in Frage gestellt.

Die geringe Beteiligung der demokratisch legitimierten Vertreter, aber auch der Steilshooper Bewohnerschaft ließ die Frage aufkommen, ob das Verfahren überhaupt rechtmäßig gewesen sei.

Bedauerlich wurde empfunden, dass das Konzept der Trabantenstadt aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts (Charta von Athen) auch in der Erweiterung fortgeführt werden soll. Grundsätzlich stelle sich die Frage, wie man die Attraktivität von Steilshoop steigern könne.

Aufgrund der demographischen Entwicklung sei es höchst problematisch, eine Schule abzureißen.

Ein Großteil der Kritik richtete sich gegen die Verkehrsbelastung und die schlechte Anbindung des neuen Siedlungsteils. Es liegt eine ausführliche Stellungnahme von Bernd-Dieter Schlange vor, die im Anhang¹ im Wortlaut wieder gegeben werden soll:

Insbesondere wird befürchtet, dass wegen der mangelhaften Abstimmung zwischen ÖPNV-Planung und Bebauungsplanung ein auch unter Zugrundlegung des zusätzlichen Wohnraumes unnötig hohes mIv-Verkehrsaufkommen durch die neue Wohnbebauung erzeugt werde.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die neuen Wohnungen sich außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs der geplanten U-Bahn und sogar der vorhandenen Bushaltestellen befänden, dies sei ein schwerer Planungsmangel, für den nach Abhilfe gesucht werden muss.

Mehrere Teilnehmer wiesen außerdem auf die schon heute nicht vertretbaren Belastungen durch den ruhenden Verkehr in den Wohnringen hin, die auch zu Behinderungen von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen führen.

Schließlich wurde angemerkt, dass die Baumaßnahmen zeitlich mit den Baumaßnahmen für die U5 zusammenfallen würden. Während des Baus der U5 sei ohnehin mit schweren Beeinträchtigungen des Bus-, Rad- und Pkw-Verkehrs zu rechnen, die durch den Baustellenverkehr weiter verschärfte werden würde. Auch der erwartete Zusatzverkehr nach Fertigstellung der Wohnungen könne im Bus- und Straßennetz während der Baumaßnahmen für die U5 nicht bewältigt werden. Insofern kann aus verkehrsplanerischer Sicht eine solche Baumaßnahme (unabhängig von den sonstigen verkehrlichen und anderen Problemen) erst nach Abschluss der Bauarbeiten für die U5 Ost vertreten werden.

Auf den ökologischen Wert und die Bedeutung für den Klimaschutz des Bramfelder Sees wurde verwiesen. Dieser sei vor allem durch die Baumaßnahmen im Westen bedroht. Ein Teilnehmer verließ seiner Sorge um die Niedergehölze Ausdruck und sah die Vogel- und Insektenfauna bedroht.

Der Verlust der Turnhalle am Borcherting würde im Bereich des regionalen Sportbetriebes große Defizite schaffen. Ein Ersatz sei noch nicht angeboten worden.

Nachdrücklich eingefordert wurde eine gemischte Nutzung des Geländes. So seien schon in der Planungsphase des Stadtteils nicht genügend KITA-Plätze entstanden, so dass als vorläufige Maßnahme einige Wohnungen am Erich-Ziegel-Ring als KITA genutzt würden. Damals wurde vereinbart, dass dieses Provisorium aufgegeben würde, sobald bessere Möglichkeiten gefunden wären. Die aktuelle Situation sei weder für die KITA, die ihren Betrieb über mehrere Etagen ohne einen Aufzug und mit recht kleinen Außenflächen führen müsse, noch für die Bewohner, welche mit den kindlichen Lärmemissionen leben müssten, optimal. Vor allem aber würden bei Auszug der KITA die Wohnungen wieder dem Wohnungsmarkt zur Verfügung stehen. Die Versorgung mit KITA-Plätzen wurde überhaupt beklagt.

Einrichtungen für die Öffentlichkeit seien für die Erschließung des Bramfelder Sees als Erholungsgebiet von Bedeutung. So wurde wiederholt auf die geschlossene Toilettenanlage am Eingang des Ohlsdorfer Friedhofs verwiesen. Auch für ein Café wurden Möglichkeiten gesehen.

Rainer Behrends (B.V. Wandsbek, Die LINKE) betonte, dass das Verfahren rechtmäßig gewesen und dass auch entgegen des Eindrucks des Stadtteils eine Menge an Beteiligung stattgefunden habe. Man habe etwa Stadtteilbeirat und Koko ausreichend informiert, wobei allerdings die Initiativen aus dem Stadtteil nur marginal berücksichtigt worden seien. Weiterhin schätzte er die Wohnungsbaupolitik im Bezirk Wandsbek als opportunistisch ein, weil immer nur dort gebaut würde, wo gerade Flächen frei seien. So würden oft ohnehin belastete Stadtteile noch weiter verdichtet.

Ad 4: Schon im vorhergehenden Tagesordnungspunkt wurden Möglichkeiten des gemeinsamen Vorgehens gegen die vorliegende Planung andiskutiert (wobei offensichtlich – ohne dass ein Meinungsbild eingeholt worden ist – die Versammlung der Überzeugung war, dass diese Form der Erweiterung der Siedlung Steilshoop nicht förderlich sei. Vgl. auch die Abstimmungsergebnisse zu den einzelnen Forderungen unten).

Angeregt wurde, sich Bündnispartner zu suchen. Konkret genannt wurden Hamburger Sportbund, NABU, Vereinigung Hamburger Kindertagesstätten e.V., sowie ein Meinungsbild bei der Polizei und der Feuerwehr bzgl. der Verkehrssituation einzuholen.

Wichtig erschien es, sich rechtlichen Beistandes zu versichern. Da es für Steilshoop aufgrund seiner sozialen Struktur im Vergleich zu wohlhabenden Stadtteilen schwierig sei, die finanziellen Aufwendungen für anwaltliche Beratung zu erbringen, wurde die Forderung aufgestellt, öffentliche Mittel (z.B. Verfügungsfonds) dafür in Anspruch zu nehmen. Es wurde auch betont, dass in der Vergangenheit von der Stadt Hamburg einiges an Geld für die Bürgerbeteiligung ausgegeben wurde, von dem aber vorzugsweise Sozialarbeiter bezahlt wurden. Diese können aber die dringend benötigten Juristen nicht ersetzen.

Andreas Holzbauer formulierte folgende Punkte mit konkreten Forderungen an die zuständigen Stellen, welche er zur Abstimmung stellte:

- Sofortiger Planungsstopp (Einstimmig ohne Gegenstimme und ohne Enthaltung)
- Entwicklung anderer Konzepte für den Nordbereich im Rahmen eines Gesamtentwicklungsplanes für den Stadtteil (Einstimmig bei vier Enthaltungen)
- Inanspruchnahme rechtlicher Beratung finanziert aus öffentlichen Mitteln (Einstimmig bei sechs Enthaltungen)

Die Sprecher der Gremien werden diese Forderungen weiter leiten und aus den Diskussionsbeiträgen Fragen für die Öffentliche Plandiskussion formulieren (werden auch über die Verteiler versandt).

Bedeutsam für unser Anliegen ist aber, dass am 23. März mindestens ebenso viele Steilshooperinnen und Steilshooper an der öffentlichen Plandiskussion wie auf dieser vorbereitenden Sitzung teilnehmen!

(Ort, genauer Termin und Uhrzeit werden noch bekannt gegeben.)

ⁱ 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 mIv-Verkehrsaufkommen 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. 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?
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 Borcherting Ost, Borcherting 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)?

Staubbildung 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 Fahrradfahrern 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 sich mit einer zusätzlichen Bebauung wie durch den Bebauungsplan vorgesehen noch stärker gelten. Auf diese Problematik wurde von uns 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. 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 Gründensstraße, 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. 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 Gründensstraße.

Vor diesem Hintergrund plädieren wir für eine Überarbeitung der Planung, die ohne Verzicht auf den zusätzlichen Wohnraum für dessen Erstellung ein Konzept findet, dass mit den Umwelt- und Klimazielen Hamburgs vereinbar ist und dabei auch die 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. Welches werden nach Fertigstellung für die einzelnen Bereiche des neuen Wohngebietes die jeweils nächstgelegenen Bushaltestellen sein?
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 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 geringst 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 geringst 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 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 zusammenfällt. Hier sind insbesondere auch die Einschränkungen im Bereich der Kreuzung Fuhlsbüttler 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?
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?
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?