



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Hamburg-Mitte  
Bezirksversammlung

<b>Antrag öffentlich</b>	<b>Drucksachen-Nr.: 22-3524</b> Datum: 17.01.2023
--------------------------	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Hamburg-Mitte	19.01.2023

### **Rahmenbedingungen und Anforderungen an das Mobilitätskonzept im Zuge der Gartenstadt Öjendorf (Antrag der SPD-, CDU- und FDP-Fraktion)**

#### **Sachverhalt:**

Die Gartenstadt Öjendorf soll als eine moderne Weiterentwicklung der traditionellen Gedanken einer Gartenstadt geplant werden und Billstedt weiterbauen. Sie entsteht am Rande des Ortsteils Billstedt und der Stadt Hamburg mit wunderbaren Bezügen in die Park- und Grünlandschaft am Öjendorfer See und Friedhof. Billstedt ist in diesem Teil räumlich überwiegend geprägt von kleinteiligen bis hin zu dörflichen Strukturen Öjendorfs und den großen Einfamilienhaussiedlungen beiderseits des Schiffbeker Weg. Die neue Gartenstadt orientiert sich mit der Nutzergruppe zu 50 % an eigentumsorientierten Schwellenhaushalte. Auch die Bebauungsstruktur möchte sich mit den modernen Formen von den Großwohnsiedlungen und deren Image abgrenzen. Die Abgrenzung wird durch die Weitläufigkeit und die Grünbezüge im aktuellen Entwurf unterstützt. Die derzeit vorhandenen Versorgungsmöglichkeiten im direkten Umfeld sind auf die Erreichbarkeit mit dem privaten Kfz ausgelegt. Der nächste Vollsortimenter befindet sich am Ende des Schiffbeker Weg oder im Ostkreuz-Center. Ausreichend Ärzte fehlen im Stadtteil, was dazu führt, dass Ärzte des täglichen Bedarfs („Hausarzt“, Zahnarzt, Kinderarzt etc.) im gesamten Hamburger Osten angesteuert werden müssen.

Die Planer der Gartenstadt wollen der Mobilitätswende Rechnung tragen und verstärkt Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes setzen. Mit einem Parkplatzschlüssel von 0,7 für die freifinanzierten Wohnformen unterschreitet die neue Gartenstadt planerisch vergleichbare Quartiere in der Umgebung mit ca. 1,5 bis 2,0 Stellplätze pro Wohneinheit deutlich. Mit einem deutlich reduzierten Stellplatzangebot sind die zukünftigen Bewohnenden auf ein sehr gutes Mobilitätskonzept angewiesen.

Die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept in diesem Kontext sind hoch. Es geht weit über die Verortung des ruhenden Verkehrs hinaus. Die Weitläufigkeit des gesamten Stadtteils und die autofokussierte Entwicklung der letzten 60 Jahre führt dazu, dass ein abgestuftes und vielfältiges Konzept erarbeitet, finanziert und umgesetzt werden muss, welches den wachsenden Mobilitätsbedarfen und den laufenden Kosten, sowohl für den Nutzenden als auch für die öffentliche Hand, gerecht wird. Nur so kann die von den Planern angestrebte Entwicklung ermöglicht werden.

Die Koalition im Bezirk Mitte unterstützt das Bezirksamt und die Konsortialpartner bei der modernen Entwicklung und Umsetzung des ambitionierten Gesamtprojekts. In mehreren Drucksachen wurden die Rahmenbedingungen ausführlich beschrieben und festgelegt. Das bisher vorgestellte Mobilitätskonzept bleibt dabei bislang hinter den Erwartungen zurück und ist ohne die folgend genannten Punkte 1.-6. für die weitere Planung unbrauchbar. Von dem Erfolg des Mobilitätskonzepts hängt ab, ob der motorisierte Individualverkehr (MIV) überhaupt im Vergleich zu Nachbarquartieren deutlich reduziert werden kann. Sollte es zu keiner inhaltlichen und rechtlich gesicherten Umsetzung eines Mobilitätskonzepts kommen, so muss die Planung an weniger ambitionierte MIV-Planungen der Nachbarentwicklungen im Rahmen des Bebauungsplan-Prozesses angeglichen werden.

Ziel muss es sein, die beschriebenen Rahmenbedingungen in ein lebensnahes und funktionierendes Konzept zu übersetzen. Dabei ist ein ganzheitlicher Ansatz zu verfolgen:

1. Mobilität vermeiden

Durch kurze Wege in der Gartenstadt mit einem hohen Angebot an Nahversorgung (Discounter, Drogerie, Lieferservice) werden Wege vermieden. Gleiches gilt für die Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Arztpraxen des täglichen Bedarfs sowie Freizeiteinrichtungen wie Restaurants/Cafés, Schule und Sportmöglichkeiten.

2. Attraktive ÖPNV-Angebote

Der busgebundene ÖPNV ist das Rückgrat der Erschließung im Hamburger Osten. Gerade die Nord-Süd-Verbindungen sind nur über Busse zu erreichen. Ziel muss es sein, die Gartenstadt sowohl an die U-Billstedt, als auch Richtung Wandsbek und Gewerbegebiet Oststeinbek anzubinden, hier liegen die meisten Ziele des täglichen Bedarfs. Dabei sollten die Haltestellen fußläufig verortet und ausreichend Abstellmöglichkeiten fürs Rad, Licht und Unterstellmöglichkeiten eingeplant werden. IOKI und andere „on demand“ Dienst sind gern gesehen.

3. Attraktive Anbindung mit dem Fahrrad und zu Fuß

Das Fahrrad kann als ein schneller Zubringer von der Haustür zur U-Bahn oder auch für kleinere Einkäufe genutzt werden. Dazu bedarf es ein Wegenetz, welches ganzjährig genutzt werden kann. Bislang gibt es keine ausreichende Anbindung in dieser Region. Die Freizeitvelorouten sind im Winterhalbjahr aufgrund der Witterung und Wegbeschaffenheit nicht nutzbar - ein Ausbau ist dringend notwendig, wenn das Fahrrad eine Option sein soll. Dazu zählen auch die Verortung wohnortnahe und sichere Abstellmöglichkeiten vom Kinderrad bis zum Lastenrad. Die Fußwege innerhalb des Quartiers sollen kurze Wege ermöglichen und als „Zubringer“ gedacht werden.

4. Sharing-Angebote

Bislang sind nur Teile von Billstedt an MOIA, TIER und die diversen Auto-Flotten angebunden. Die Nachfrage sei zu gering, bzw. die Wege zu weit. Grundsätzlich können diese Angebote eine Ergänzung darstellen. Für den täglichen Gebrauch eignen sie sich aufgrund der relativ hohen Kosten je Fahrt im Stadtrandgebiet vermutlich nicht. Trotzdem müssen sie eingeplant werden. Hier muss auch sichergestellt werden, dass die Verfügbarkeit über Vertragslaufzeiten hinaus sichergestellt wird. Es ist zu prüfen, ob eine Verleihstation für (Kurzzeit-) Mietwagen Sinn ergibt.

Ein Ausbau des „Stadtrad“ ist relativ einfach möglich und bietet eine gute Alternative in Richtung U-Bahn Billstedt, Steinfurther-Allee und zukünftig Horner Geest (Manshardtstraße) in unter 10 Minuten.

5. Ausbau und Anpassung des Straßennetzes

Die Gartenstadt entwickelt sich entlang der Glinder Straße. Diese ist eine Pendlerstraße für die angrenzenden Wohngebiete in Schleswig-Holstein. Hier müssen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden. Insbesondere in den Zeiten des Berufsverkehrs staut sich der Verkehr weit zurück und führt zu Schleichverkehren. Im Rahmen der Entwicklung der Gartenstadt sind Möglichkeiten zu prüfen, wie der Verkehr aus der Gartenstadt abfließen

kann und ggf. optimiert werden kann. Dabei sind die nächsten übergeordneten Knotenpunkte (Schiffbeker Weg Ecke Schiffbeker Höhe) kritisch zu betrachten und zu optimieren. Dabei ist auch die Beleuchtungssituation im Planungsgebiet zu betrachten.

6. Investitionsbedarfe und laufender Unterhalt

Für allen möglichen Ideen, Maßnahmen und Konzepten soll eine realistischen und vergleichende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Gesamtkostenbetrachtung) vorgenommen werden.

**Petition/Beschluss:**

Dies vorausgeschickt möge die Bezirksversammlung beschließen:

1. Der Bezirksamtsleiter wird gebeten, sich gegenüber den Konsortialpartnern für die konkrete Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts in enger Abstimmung mit den Fachämtern Stadt- und Landschaftsplanung und Management des öffentlichen Raums einzusetzen, welches die Punkte 1.-6. berücksichtigt.
2. Der Bezirksamtsleiter wird gebeten, sich bei den zuständigen Stellen dafür einzusetzen, dass eine Finanzierung und Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen zeitgerecht vor Bezug erfolgt.
3. Sollte keine Finanzierung der erarbeiteten Maßnahmen zeitgerecht im Bebauungsplanverfahren gesichert sein, ist der Bebauungsplan seitens des Bezirksamtes in Bezug auf Straßenquerschnitte und Abstellmöglichkeiten auf die stark überwiegende Nutzung von individuell finanzierten MIV der Nachbarquartiere siehe oben anzupassen.
4. Das Bezirksamt wird gebeten, den Stadtplanungsausschuss regelmäßig über die Entwicklung zu informieren und das Konzept vorzustellen.