

Große Anfrage

**der Abgeordneten Silke Seif, Richard Seelmaecker, Dr. Anke Frieling,
Sandro Kappe, Prof. Dr. Götz Wiese (CDU) und Fraktion vom 05.10.22**

und Antwort des Senats

Betr.: Hat oder plant der Senat für Schnelsen ein Verkehrskonzept oder negieren die Behörden trotz massiver Bebauungspläne weiterhin die Dringlichkeit nach einem Gesamtkonzept für die Menschen im Nordwesten?

Ob das neue DHL-Logistikzentrum, das derzeit im Gewerbegebiet Flagentwiet entsteht und im November in Betrieb gehen soll (vergleiche <https://hamburgerwochenblatt.de/niendorfer-wochenblatt/schnelsen/der-betrieb-startet-im-november/>), ein neu geplanter Recyclinghof für den Bezirk Eimsbüttel im Kulemannstieg, für den im Bezirksamt Eimsbüttel seit Monaten eine Bauanfrage vorliegt (vergleiche <https://hamburgerwochenblatt.de/niendorfer-wochenblatt/schnelsen/neuer-standort-fuer-recyclinghof/>), oder der geplante Schul-Campus für bis zu 1.400 Schüler, der im Rahmen des Schulentwicklungsplans westlich der Holsteiner Chaussee entstehen wird (vergleiche <https://hamburgerwochenblatt.de/niendorfer-wochenblatt/schulneubau-in-schnelsen/>): Der Stadtteil Schnelsen steht vor großen baulichen Veränderungen.

Denn auch die künftige Portalwache Schnelsen im Schleswiger Damm (vergleiche BV-Drs. 21-3148), die geplante Neuordnung der Wohn- und Gewerbebauflächen zwischen den Straßen Meddenwarf und Heidlohstraße inklusive einer verkehrlichen Neuordnung in und rund um die Frohmestraße im Zusammenhang mit RISE Schnelsen/Burgwedel sowie weitere Bebauungspläne (vergleiche <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/bplaene-im-verfahren/>) bedeuten für Schnelsen und die Bevölkerung künftig auch mehr Verkehrsbewegungen.

Bereits jetzt müssen die Schnelsener nahezu täglich problematische Verkehrslagen in ihrem Stadtteil in Kauf nehmen. Dies wird durch regelmäßige Stausituationen und/oder Sperrungen der A 7 verschärft, wenn Auto- und Lkw-Fahrer die Holsteiner Chaussee/B 4/Flagentwiet sowie den Schleswiger Damm als Ausweichroute nutzen. Das geht nicht nur zulasten der Schnelsener in den Wohngebieten, sondern stellt auch eine Gefährdung für die Schülerinnen und Schüler der Julius-Leber-Schule dar.

Bislang gibt es nur Verkehrsplanungen und -lösungen in Flickenteppich-Manier. Ein Gesamtverkehrskonzept, das die zahlreichen und zusätzlichen baulichen Veränderungen im Nordwesten von Hamburg berücksichtigt, fehlt bis heute.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der HIW Hamburg Invest Entwicklungsgesellschaft mbH und der Deutschen Post AG wie folgt:

1. *Im Schnelsener Gewerbegebiet entsteht aktuell auf dem Flurstück 9332 (zwischen Flagentwiet 42 und Peter-Timm-Straße 49 a bis 57) eine sogenannte Mechanisierte Zustellbasis (MechZB) der Deutschen Post DHL Group (vergleiche Drs. 22/3930). Ist es korrekt, dass das neue Sortier- und Paketzentrum im November 2022 in Betrieb geht (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, 04.06.22)?*

Wenn nein: Wann ist mit Inbetriebnahme zu rechnen?

Nach Angaben der Deutschen Post könnte im November 2022 ein Testbetrieb der Mechanisierten Zustellbasis (MechZB) beginnen. Die vollständige Inbetriebnahme der MechZB wird voraussichtlich im 1. Quartal 2023 stattfinden.

2. *Laut dem Bezirksamt Eimsbüttel, das für die Straße Flagentwiet zuständig ist, befindet sich diese Straße laut offizieller Zustandserfassung in einem „sehr schlechten Zustand“ (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, 04.06.22). Wann wurde diese Zustandserfassung durchgeführt (Monat und Jahr)?*
3. *Vor Inbetriebnahme des MechZB soll die Straße Flagentwiet nicht instand gesetzt werden (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, 04.06.22). Warum nicht?*

Wann soll die Instandsetzung erfolgen (bitte Quartal und Jahr aufführen)?

Wann sollen die Instandsetzungsmaßnahmen beendet sein (bitte Quartal und Jahr aufführen)?

Mit welchen Kosten wird gerechnet?

4. *Warum liegt der Flagentwiet trotz der bevorstehenden Inbetriebnahme des MechZB in zwei Monaten und dem damit verbundenen zusätzlichen Lkw-Verkehr von mindestens 90 DHL-Zustellfahrzeugen täglich (vergleiche Drs. 22/3930) nur auf Platz 78 von insgesamt 170 sanierungswürdigen Straßen im Bezirk Eimsbüttel (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, 04.06.22)?*

Die Zustandserfassung wurde im April 2017 durchgeführt. Derzeit ist keine konkrete Planung zur Instandsetzung der Straße Flagentwiet vorhanden, da die Instandsetzung von Straßen entsprechend ihres Sanierungsbedarfes priorisiert wird.

Laut Senat war es den jeweils zuständigen Fachbehörden im April 2021 nicht möglich, Aussagen über die Notwendigkeit eines Verkehrsgutachtens sowie zu künftigen Maßnahmen im Zusammenhang mit der neuen DHL-Sortieranlage Flagentwiet – auch im Hinblick auf die zusätzliche Verkehrsbelastung für die zuführenden Hauptverkehrsstraßen beziehungsweise Knotenpunkte Holsteiner Chaussee/Flagentwiet und Pinneberger Straße/Flagentwiet sowie den benachbarten Kulemannstieg mit dem neu geplanten Recyclinghof – zu treffen (vergleiche Drs. 22/3930).

5. *Sind die in Drs. 22/3930 aufgeführten Prüfungen abgeschlossen?*

Falls ja, wie lauten das Ergebnis oder die Ergebnisse über die Notwendigkeit eines Verkehrsgutachtens?

Falls nein, warum nicht?

Falls nein, bis wann soll das Prüfergebnis oder die Prüfergebnisse vorliegen (bitte Monat und Jahr aufführen)?

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens für den Recyclinghof im Kulemannstieg sind die verkehrlichen Auswirkungen mit betrachtet worden. Als Ergebnis muss der Knotenpunkt Holsteiner Chaussee/Flagentwiet angepasst werden.

6. *Laut Eimsbütteler BV-Drs. 21-2204 ist das Bezirksamt Eimsbüttel für die Straßen Flagentwiet und Kulemannstieg (Straßen im nachgeordneten Netz der Freien und Hansestadt Hamburg) zuständig, die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) ist für die Straßen Holsteiner Chaussee/B 4 und Pinneberger Straße (Hauptverkehrsstraßennetz) zuständig. Ist das korrekt?*

Falls nein, welche Fachbehörde ist jeweils für die Straßen Flagentwiet, Kulemannstieg, Holsteiner Chaussee, Pinneberger Straße zuständig?

Die Aufgaben der Wegeaufsichtsbehörde und der Trägerin der Wegebaulast sind in der Durchführungsanordnung zum Hamburgischen Wegegesetz vom 16. Oktober 1973 differenziert zugeordnet.

Die Stellungnahme zur BV-Drs. 21-2204 bezog sich auf die Wegebaulast. Die Zuständigkeit des Bezirksamts ergibt sich insoweit aus Nummern I und IV Absatz 2 der Durchführungsanordnung zum Hamburgischen Wegegesetz (WegeGDAnO HA, <https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/jlr-WegeGDAnOHArahmen>)

Die Wegebaulast der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) ergibt sich aus Nummer IV Absatz 1 des WegeGDAnO HA.

7. *Bis zum 29.07.21 lag für den „maßgebliche(n) Knotenpunkt Holsteiner Chaussee/Flagentwiet“ beziehungsweise für den separaten Linksabbiegestreifen von der Holsteiner Chaussee in den Flagentwiet keine Verkehrszählung vor (BV-Drs. 21-2204). Liegt zum Stichtag 23.09.22 eine Verkehrszählung vor?*

Falls ja, wann, durch wen und wie wurde die Verkehrszählung durchgeführt? Wie lauten das Ergebnis und die daraus geplanten Maßnahmen?

Falls nein, warum nicht?

Falls nein, wann wird eine Verkehrszählung vorgenommen – vor oder nach Inbetriebnahme der neuen MechZB-Anlage? Aus welchen Gründen?

Zum Stichtag 23. September 2022 liegt keine Verkehrszählung vor. Aufgrund der nicht repräsentativen Verkehrsbelastungen in der Pandemie wäre eine Verkehrszählung wenig aussagekräftig gewesen. Daher sind im Verkehrsgutachten sinnvolle Annahmen getroffen worden.

8. *Mit Blick auf die Zusatzverkehre ab November 2022 durch die DHL-Transporter: Wie schätzt die jeweils zuständige Fachbehörde die Folgen der Zusatzverkehre auf zusätzliche Verkehrsbelastung für den Flagentwiet, die vielbefahrene Holsteiner Chaussee/B 4, die Pinneberger Straße sowie für den Kulemannstieg ein?*

Die umliegenden Knotenpunkte sind trotz der zusätzlichen DHL-Verkehre gemäß Verkehrsgutachten leistungsfähig.

9. *„Die BVM unterstützt die Auffassung, dass die geplanten Entwicklungen gesamthaft betrachtet werden sollten“ (BV-Drs. 21-2204). Stehen die jeweiligen Fachabteilungen der BVM, des BA Eimsbüttel sowie die Investoren und (künftigen) Bauherren (wie beispielsweise DHL und Stadtreinigung Hamburg) im Austausch für ein Gesamtverkehrskonzept rund um den Bereich Kulemannstieg/Flagentwiet sowie die zuführenden Straßen Holsteiner Chaussee und Pinneberger Straße?*

Falls ja, seit wann und in welchem Umfang?

Falls ja, wie lautet der aktuelle Stand der Gespräche beziehungsweise Planungen?

Falls nein, warum nicht?

Falls nein, wann wird der behördenübergreifende Austausch sowie die Planung für ein Anwohnerverträgliches Gesamtverkehrskonzept mit allen weiteren Beteiligten wie DHL, Stadtreinigung Hamburg (SRH) und Anwohnern beginnen (bitte Monat und Jahr aufführen)?

Eine verkehrstechnische Untersuchung wurde von der Stadtreinigung Hamburg (SRH) im Rahmen des Baugenehmigungsprozesses beauftragt. Darin werden die verkehrlichen Auswirkungen der aktuell geplanten Baumaßnahmen (DHL - MechZB, SRH - Recyclinghof Kulemannstieg) betrachtet. Ein darüber hinausgehendes Gesamtverkehrskonzept ist nicht geplant und nicht erforderlich.

Die SRH sucht seit Anfang 2020 eine neue Fläche für den Recyclinghof Krähenweg in Hamburg-Niendorf. Seit mindestens Dezember 2020 liegt dem BA Eimsbüttel eine Bauvoranfrage der SRH für den neuen Standort im Kulemannstieg in Hamburg-Schnelsen vor (vergleiche Drs. 22/2314).

10. *Laut einem Medienbericht von Juli 2022 befindet sich diese Bauanfrage der SRH von 2020 immer noch beim Bezirksamt Eimsbüttel in der Klärungsphase (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, 16.07.22). Wann wird das Bezirksamt die Klärung abgeschlossen haben und eine Zustimmung oder Ablehnung erteilen (falls kein genaues Datum möglich ist, bitte Quartal und Jahr nennen)?*

Warum nimmt die Klärung der Voranfrage so viel Zeit in Anspruch?

Prüft das Bezirksamt während dieser Klärungsphase auch die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum durch den zusätzlichen Verkehr des geplanten Recyclinghofes auf die bereits vorhandene Verkehrslage und -belastung?

Falls eine Zustimmung erfolgt, wann kann die SRH mit dem Bau des neuen Recyclinghofes beginnen?

Falls eine Ablehnung erfolgt, gibt es alternative Fläche im Bezirk Eimsbüttel?

Die Klärung der Voranfrage nimmt Zeit in Anspruch, da das Vorhaben komplex ist. Daher ist die Nennung eines genauen Datums nicht möglich.

Die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum werden dabei im Verfahren geprüft.

Nach Erteilung eines Vorbescheides positiven Inhalts wird zunächst ein konzentriertes Baugenehmigungsverfahren durchgeführt werden, in dem alle öffentlich-rechtlichen, den Neubau betreffenden Belange geprüft werden. Diese Prüfung nimmt in der Regel mindestens drei Monate nach Vorlage der vollständigen Unterlagen in Anspruch.

Alternative Flächen sind nicht bekannt.

11. *Liegt für den geplanten Recyclinghof im Kulemannstieg ein Verkehrsgutachten oder sonstige verkehrstechnische Untersuchung vor?*

Falls ja: Wann, wie und durch wen ist diese Untersuchung mit welchem Ergebnis erfolgt?

Falls nein, warum gab es keine Untersuchung?

Falls nein, wann wird ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben?

Falls ja, wurde nur der Kulemannstieg untersucht oder auch die angrenzende Straße Flagentwiet sowie die zuführenden Hauptverkehrsstraßen beziehungsweise Knotenpunkte Holsteiner Chaussee/Flagentwiet und Pinneberger Straße/Flagentwiet?

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wurde im Auftrag der SRH eine verkehrstechnische Untersuchung erstellt. Diese betrachtet neben den Auswirkungen des Recyclinghofes im Kulemannstieg auch die zusätzlichen Verkehre der DHL-Zustell-

basis. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass der Knotenpunkt Holsteiner Chaussee/Flagentwiet umzubauen ist.

Die genannten Straßen und Knotenpunkte wurden einbezogen.

Mindestens 19 Firmen, die ihren Firmensitz im Kulemannstieg und in der angrenzenden Straße Flagentwiet haben, sprechen sich gegen einen Recyclinghof im Kulemannstieg aus. Sie führen unter anderem den bereits vorhandenen Lkw-Verkehr im Gewerbegebiet an und die Tatsache, dass der Kulemannstieg eine Sackgasse ist, sodass der vorhandene Lkw-Verkehr schon jetzt nur in eine Richtung, in den Flagentwiet, abfließen kann (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, 16.01.21). Auch von unmittel- und mittelbaren Anwohnern gibt es massive Kritik (liegen dem Abgeordnetenbüro Silke Seif vor).

12. *Ist das BA Eimsbüttel mit den ortsansässigen Firmen und Anwohnern im Gespräch?*

Falls ja, wie lautet der aktuelle Stand der Gespräche?

Falls ja: Wann, wie oft und wo hat ein Austausch stattgefunden?

Falls nein, warum nicht?

Falls nein, sind Gespräche, beispielsweise ein Runder Tisch, geplant und wann?

Wie lautet die Stellungnahme des BA Eimsbüttel auf das Schreiben eines Geschäftsführers aus dem Kulemannstieg zur der oben aufgeführten Kritik (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, 16.01.21)?

Die ortsansässigen Firmen haben ihre Anmerkungen zu einer möglichen Verkehrsproblematik über die Interessengemeinschaft Flagentwiet/Kulemannstieg an das Bezirksamt adressiert. Den ortsansässigen Firmen wurde mitgeteilt, dass ihre Anmerkungen in die jeweiligen Verfahren und Begutachtungen eingebracht werden.

Ein Gespräch mit den Anwohnerinnen und Anwohnern hat nicht stattgefunden. Es handelt sich um eine gebietstypische gewerbliche Nutzung im Gewerbegebiet.

Die Antwort auf ein Schreiben eines Geschäftsführers steht seitens des Bezirksamtes Eimsbüttel noch aus.

Laut dem „Schulentwicklungsplan 2019“ soll in Schnelsen-Nord mit dem Neubau einer Campus-Stadtteilschule eine weiterführende Schule entstehen, um die wachsende Zahl der Schülerschaft in der Region zu versorgen (vergleiche <https://www.hamburg.de/contentblob/12985564/3255f838a6dae1aad14d8b12a08779fb/data/sepl-2019-endfassung.pdf>). Bis zu 1.400 Schülerinnen und Schüler sollen dort Platz finden (vergleiche „Niendorfer Wochenblatt“, 07.05.22). Laut dem Bebauungsplan-Entwurf „Schnelsen 97“ soll der neue Schul-Campus südlich des Ellerbeker Wegs und westlich der Holsteiner Chaussee entstehen (vergleiche <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/bplaene-im-verfahren/14525570/schnelsen-97/>). Im April 2021 forderte der Regionalausschuss Lokstedt-Niendorf-Schnelsen die BVM auf, die baulichen Aktivitäten im Stadtteil Schnelsen wie beispielsweise das DHL-Sortierzentrum (Flagentwiet), den Recyclinghof (Kulemannstieg) und den Schul-Campus (Holsteiner Chaussee) und die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen nicht voneinander getrennt zu betrachten (vergleiche BV-Drs. 21-1941).

13. *In ihrer Stellungnahme erklärte die BVM, sie unterstütze die Auffassung, dass die geplanten Entwicklungen gesamthaft betrachtet werden sollten (vergleiche BV-Drs. 21-2204). Sind die beteiligten Behörden, Fachabteilungen und die weiteren beteiligten Akteure (zum Beispiel BVM, BSB, BA Eimsbüttel, DHL, SRH und so weiter) zum Stichtag 23.09.22 im Aus-*

tausch für ein Gesamtverkehrskonzept für Schnelsen, das allen Bebauungsplänen im Gesamten Rechnung trägt?

Falls ja, seit wann und welche Behörden und welche weiteren Akteure sind an den Planungen beteiligt?

Falls ja, wie lautet der aktuelle Planungsstand?

Falls ja, welche Straßen werden im Detail für ein Gesamtverkehrskonzept betrachtet?

Falls nein, warum nicht?

Falls nein, wann werden die beteiligten Behörden und Akteure in die gemeinsame Planungsphase treten?

Siehe Antwort zu 9.

14. *Falls die zuständigen Behörden und alle weiteren beteiligten Akteure kein Gesamtverkehrskonzept für den Stadtteil Schnelsen planen, das alle größeren baulichen Planungen und Veränderungen im Bereich Kulemannstieg/Flagentwiet mit den dazugehörigen Knotenpunkten Holsteiner Chaussee/Flagentwiet und Pinneberger Straße Flagentwiet (DHL-Sortierzentrum und Recyclinghof) und Holsteiner Chaussee/Ellerbeker Weg (Schul-Campus) als integrierte Einheit betrachtet, welche einzelnen Verkehrskonzepte werden bis zum Stichtag 23.09.22 geplant oder sollen geplant werden (bitte einzeln im Detail aufführen)?*

15. *Neben einem Verkehrskonzept westlich des RISE-Gebiets Frohmestraße/Burgwedel, gibt es auch Planungen für ein Verkehrskonzept, das das RISE-Gebiet rund um die Frohmestraße/Wählingsallee und die zuführenden Hauptverkehrsstraßen Oldesloer Straße und Schleswiger Damm betrachtet?*

Falls nein, warum nicht?

Falls nein, wann werden die zuständigen Behörden und weiteren beteiligten Akteure (beispielsweise im Zusammenhang mit den Bebauungsplan-Entwürfen „Schnelsen 95“, „Schnelsen 96“, vergleiche <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/bplaene-im-verfahren/>) in die gemeinsame Planung für ein integriertes Verkehrskonzept starten?

Falls ja, welche Behörden/Akteure sind daran beteiligt?

Falls ja, wie lautet der aktuelle Stand der Planungen?

Falls ja, werden diese Planungen gesamthaft mit den Planungen für ein Verkehrskonzept westlich des RISE-Gebiets Frohmestraße/Burgwedel geplant?

Im Rahmen der Gebietsentwicklung im RISE-Fördergebiet Schnelsen – Zentrum Frohmestraße/Burgwedel wurde im Juni 2022 die Planung für ein Nahmobilitätskonzept für den gesamten Stadtteil Schnelsen und ein Verkehrs- und Freiraumkonzept für die Frohmestraße begonnen.

In dem Nahmobilitätskonzept soll insbesondere die Anbindung der Quartierszentren Frohmestraße und Burgwedel, der zukünftigen S-Bahn-Stationen und der vorhandenen und geplanten Schulstandorte Berücksichtigung finden. Ziel ist es, insbesondere die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen zu verbessern. Die Analysen für das Nahmobilitätskonzept Schnelsen werden bis voraussichtlich Ende 2022 in einen Bericht mit Maßnahmenkonzept und bis zu zehn konkreten Maßnahmensteckbriefen einfließen.

Die Ergebnisse aus dem Nahmobilitätskonzept Schnelsen werden in den Planungsprozess zum Verkehrs- und Freiraumkonzept Frohmestraße eingebracht

Beide Konzepte werden vom Fachamt Management des öffentlichen Raumes (MR) im Bezirksamt Eimsbüttel unter Beteiligung der Öffentlichkeit erstellt. Im Rahmen des Verkehrs- und Freiraumkonzeptes Frohmestraße erfolgt die regelhafte Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB).

Das Fachamt MR des Bezirksamtes Eimsbüttel plant aktuell keine weiteren Verkehrskonzepte für den Stadtteil Schnelsen. Mit der Erstellung des Verkehrs- und Freiraumkonzeptes Frohmestraße und des Nahmobilitätskonzeptes folgt die Verwaltung dem Beschluss der Bezirksversammlung vom 17. Dezember 2020, siehe BV-Drs. 21-1540.

Weiterhin ist von der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) im Bebauungsplan-Verfahren Schnelsen 97 die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes und einer verkehrstechnischen Untersuchung vorgesehen.