

Große Anfrage

**der Abgeordneten Silke Seif, Richard Seelmaecker, Dr. Anke Frieling,
Stephan Gamm, Sandro Kappe (CDU) und Fraktion vom 29.11.22**

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? (II)

Die Beantwortung der Großen Anfrage mit der Drs. 22/9559 „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?“ der CDU-Bürgerschaftsfraktion lässt Fragen offen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. *Was wurde in der verkehrstechnischen Untersuchung für den Recyclinghof Kulemannstieg im Detail geprüft und wie lauten die jeweiligen Ergebnisse im Einzelnen (wenn möglich bitte die gesamte Untersuchung als Anlage beifügen)?*

Neben der verkehrstechnischen Untersuchung zur „Ansiedelung eines Recyclinghofs im Kulemannstieg“ gibt es dazu eine ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zum „Bauvorhaben Zustellbasis der Deutsche Post DHL (DP DHL) in der Flagentwiet“.

Die verkehrstechnische Untersuchung zur Ansiedelung eines Recyclinghofs im Kulemannstieg enthält neben der Grundlagenermittlung die Analyse des bestehenden Verkehrsaufkommens, die Prognose des Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung des Vorhabens (Recyclinghof) sowie die verkehrstechnische Bewertung der Einmündungen Pinneberger Straße und Holsteiner Chaussee. Ergebnis der Untersuchung ist, dass die Ansiedelung eines Recyclinghofs am Kulemannstieg in der geplanten Größe und Gestaltung verkehrstechnisch grundsätzlich machbar ist.

Die ergänzende verkehrstechnische Untersuchung zum Bauvorhaben Zustellbasis der DP DHL enthält neben der Grundlagenermittlung die Analyse des bestehenden Verkehrsaufkommens, das Prognoseverkehrsaufkommen der Zustellbasis der DP DHL unter Berücksichtigung des geplanten Recyclinghofs sowie den verkehrstechnischen Nachweis der Leistungsfähigkeit an der Einmündung Holsteiner Chaussee/Flagentwiet. Ergebnis der Untersuchung ist, dass aufgrund der höheren Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt Holsteiner Chaussee/Flagentwiet ein Ausbau der Zufahrt Flagentwiet mit einer Aufstelllänge für mindestens drei Kfz für den linksabbiegenden Verkehr erforderlich wird oder der gesamte Knotenpunkt mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet werden muss.

2. *Wann soll der Knotenpunkt Holsteiner Chaussee/B 4/Flagentwiet umgebaut werden (falls kein exaktes Datum genannt werden kann, bitte Quartal und Jahr aufführen)?*

3. *Wie lange sollen die Umbauarbeiten am Knotenpunkt Holsteiner Chaussee/B 4/Flagentwiet andauern (falls kein exaktes Datum genannt werden kann, bitte Quartal und Jahr aufführen)?*
4. *Wie soll der Knotenpunkt Holsteiner Chaussee/B 4/Flagentwiet im Detail umgebaut werden (bitte Vor- und Nachher als Skizze beifügen)?*

Es ist geplant, den Umbau des Knotenpunktes Holsteiner Chaussee/B 4/Flagentwiet über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag mit der Stadtreinigung zu fixieren. Da bisher nur eine Bauvoranfrage für den Recyclinghof beim Bezirksamt Eimsbüttel vorliegt, sind momentan keine Aussagen zu Zeit, Dauer und Gestaltung eines Umbaus des Knotenpunktes möglich.

5. *Warum wurden im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung im Auftrag der SRH nur die künftigen Zusatzverkehre durch das DHL-Sortierzentrum (Flagentwiet) und den künftigen Recyclinghof (Kulemannstieg) betrachtet, nicht aber die weiteren Zusatzverkehre, zum Beispiel durch Schüler?*

Zum Zeitpunkt der Beauftragung und Erstellung der Verkehrstechnischen Untersuchungen im Auftrag der SRH waren keine ausreichenden Details zum möglichen Bau der Campusschule Schnelsen (Größe, Anzahl Lehrkräfte und Schüler:innen) bekannt. Daher konnte diese Entwicklung nicht berücksichtigt werden.

Im Rahmen des Bebauungsplans Schnelsen 97 (Neubau eines Schul-Campus) ist die Erstellung einer verkehrstechnischen Untersuchung und eines Mobilitätskonzeptes geplant. In der verkehrstechnischen Untersuchung werden die bestehenden Verkehre, die zusätzlichen Verkehre des Bebauungsplangebiets, die Verkehre bekannter Vorhaben und die Gesamtverkehrsentwicklung, das heißt die Verkehrsprognosedaten, einbezogen.

6. *Wann, in welchem Ausschuss und in welchem Format (öffentlich, nicht öffentlich) werden Bezirkspolitiker und die Verwaltung in Eimsbüttel über diese verkehrstechnische Untersuchung (SRH) informiert? Werden Vertreter der SRH die Ergebnisse persönlich der Verwaltung und Politik im Bezirk Eimsbüttel vorstellen?*

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung (Recyclinghof Kulemannstieg) und der ergänzenden verkehrstechnischen Untersuchung (DHL Zustellbasis Flagentwiet) wurden im Regionalausschusses Lokstedt/Niendorf/Schnelsen am 21. November 2022 im öffentlichen Teil vorgestellt. Die Einsicht in die verkehrstechnische Untersuchung kann beim Auftraggeber (Stadtreinigung Hamburg) erbeten werden.

7. *Laut einem Verkehrsgutachten sind die „umliegenden Knotenpunkte“ trotz zusätzlicher DHL-Verkehre „leistungsfähig“ (vergleiche Drs. 22/9559, Frage 8.). Um welches Verkehrsgutachten handelt es sich (bitte als Anhang beifügen)? Welche Knotenpunkte und Straßen wurden konkret geprüft (bitte einzeln auflisten)? Wie lauten die Ergebnisse pro geprüften Knotenpunkt und geprüfter Straße im Detail?*

Die betreffende verkehrstechnische Untersuchung wurde von der DHL AG beauftragt und betrachtet ausschließlich die DHL Entwicklungen (ohne Recyclinghof). Die Ergebnisse des Gutachtens wurden dem Bezirk Eimsbüttel vorgestellt. Die Einsicht in die verkehrstechnische Untersuchung kann beim Auftraggeber (DHL AG) erbeten werden.

8. *Wird die zuständige Behörde mit Inbetriebnahme des DHL-Standortes im 1. Quartal 2023 und dem weiteren Bauvorhaben Recyclinghof im Jahr 2023 den Sanierungsbedarf der Straße Flagentwiet zeitnah erneut überprüfen?*

Wenn nein: warum nicht?

Ja.

9. *Wie genau wurden Interessengruppen bei der Planung des Recyclinghofs miteingebunden?*

Im Rahmen einer laufenden Bauvoranfrage wird die baurechtliche Zulässigkeit des Vorhabens geklärt. Es ist das Interesse der SRH und der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), einen neuen Standort für den Recyclinghof Niendorf zu finden. Ansässige Gewerbetreibende sind im Regionalausschuss Lokstedt/Niendorf/Schnelsen vertreten. Eine Einbindung von weiteren Interessengruppen ist nicht vorgesehen.

10. *Wann soll die verkehrstechnische Untersuchung für den Schul-Campus in der Holsteiner Chaussee/Ellerbeker Weg erfolgen? Werden in der Untersuchung weitere Zusatzverkehr miteinbezogen?*

Falls ja: welche?

Fall nein: warum nicht?

Die verkehrstechnische Untersuchung erfolgt voraussichtlich Mitte 2023. Siehe auch Antwort zu 5.

11. *Warum soll für den Schul-Campus/Schnelsen 97 eine separate verkehrstechnische Untersuchung (BSW) und damit getrennt von der verkehrstechnischen Untersuchung (SRH) für den Recyclinghof/DHL-Standort erfolgen? Wann werden die Ergebnisse wie auf bezirkspolitischer Ebene präsentiert?*

Die verkehrlichen Auswirkungen der Neugründung der Campusschule Schnelsen müssen im Bebauungsplanverfahren ermittelt und abgewogen werden. Dazu werden in der Regel verkehrstechnische Untersuchungen beauftragt. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens im Stadtplanungsausschuss und in der öffentlichen Auslegung des Planentwurfs vorgestellt. Im dargestellten Fall werden die benachbarten Entwicklungen (Recyclinghof und DHL Zustellbasis) in der verkehrstechnischen Untersuchung Campusschule Schnelsen mitberücksichtigt werden.

12. *Wenn kein Gesamtverkehrskonzept notwendig ist, warum werden dann für die zahlreichen Bauvorhaben separate verkehrstechnische Untersuchungen vorgenommen (bitte detailliert begründen)? Welche Vorteile bieten die einzelnen Untersuchungen im Vergleich zu einem Gesamtverkehrskonzept? Warum wird es kein Gesamtverkehrskonzept geben?*

Im Rahmen von Bauantragsverfahren sind durch den Bauherrn die erforderlichen Bauvorlagen einzureichen. Dabei ist bei Bauvorhaben, die nennenswerte Verkehre erzeugen, in der Regel auch eine verkehrstechnische Untersuchung erforderlich. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen findet eine verkehrstechnische Untersuchung für die durch den B-Plan hervorgerufenen Verkehre statt, um die planerische Abwägung im Rahmen der Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) zu ermöglichen.

In ihrer Stellungnahme schreibt die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BMV): „Die BVM unterstützt die Auffassung, dass die geplanten Entwicklungen gesamthaft betrachtet werden sollten. Im Rahmen der Bebauungsplanung oder im Baugenehmigungsprozess sollte eine verkehrstechnische Untersuchung durch den/die Investor/en beauftragt werden. Diese ist mit der BVM, Abteilung Verkehrsentwicklung, abzustimmen (...)“ (vergleiche BV-Drs. 21-2204). Diese Aussage steht im Widerspruch zur Senatsantwort: „Ein darüber hinausgehendes Gesamtverkehrskonzept ist nicht geplant und nicht erforderlich.“ (vergleiche Drs. 22/9559).

13. *Wie sind diese widersprüchlichen Aussagen zu erklären?*

Eine verkehrstechnische Untersuchung ist nicht mit einem Gesamtverkehrskonzept gleichzusetzen, auch wenn diese die umliegenden Entwicklungen miteinbezieht. Verkehrstechnische Untersuchungen sollen die verkehrlichen Auswirkungen von Bauvorhaben (beispielsweise im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens) aufzeigen. Diese

werden in der Regel durch den Investor/Projektentwickler beauftragt und durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) geprüft. Die Ergebnisse fließen in das Bebauungsplanverfahren ein.

Ein Gesamtverkehrskonzept hingegen umfasst einen größeren Untersuchungsraum. Es verfolgt langfristige verkehrliche Zielsetzungen unter Berücksichtigung bestehender und geplanter Entwicklungen sowie die strategischen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung. Ein Gesamtverkehrskonzept ist nicht Bestandteil eines B-Planverfahrens.

Im Bebauungsplan 97 Schnelsen werden neben dem Schul-Campus auch die weiteren Entwicklungen im Umfeld und damit die verkehrlichen Auswirkungen betrachtet.

14. Aktuell liegt keine Verkehrszählung am Knotenpunkt Holsteiner Chaussee/Flagentwiet vor. Stattdessen „wurden im Verkehrsgutachten sinnvolle Annahmen getroffen“. Welche Annahmen sind dies und wie werden diese empirisch begründet?

Die konkreten Annahmen zu den Belastungen können der verkehrstechnischen Untersuchung entnommen werden. Die Einsicht in die verkehrstechnische Untersuchung kann beim Auftraggeber (Stadtreinigung Hamburg) erbeten werden.

15. Wann und wo werden die Ergebnisse des „Nahmobilitätskonzepts Schnelsen“ öffentlich präsentiert? Wenn diese nicht präsentiert werden sollten: warum nicht?

Gemäß der BV-Drs. 21-1540 – „Mobilitätskonzept Schnelsen anschieben“ wird der Regionalausschuss Lokstedt/Niendorf/Schnelsen im Rahmen einer Mitteilung der Verwaltung über die Ergebnisse des Nahmobilitätskonzeptes in Kenntnis gesetzt. Dies wird voraussichtlich im 1. Quartal 2023 erfolgen. Eine Präsentation der Zwischenergebnisse ist für die Sitzung des Stadtteilbeirates Schnelsen im Januar 2023 vorgesehen.

16. Bis wann soll das „Verkehrs- und Freiraumkonzept Frohmestraße“ erstellt werden? Wann und wo werden diese Ergebnisse öffentlich präsentiert? Falls die Ergebnisse nicht öffentlich präsentiert werden, warum nicht?

Das Verkehrs- und Freiraumkonzept Frohmestraße soll bis Frühjahr 2023 erstellt werden.

Die öffentliche Bürgerbeteiligung sowohl in Form von Veranstaltungen vor Ort sowie als Online-Beteiligung sind im 1. Quartal 2023 vorgesehen.

17. Welche Aspekte der Mobilität werden beim Verkehrs- und Freiraumkonzept Frohmestraße schwerpunktmäßig betrachtet?

Das Verkehrs- und Freiraumkonzept Frohmestraße ist Teil einer Straßenplanung, die eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche verfolgt.

Der zu überplanende Abschnitt (von Wählingsallee bis Oldesloer Straße) gilt als das Herzstück des Stadtteils Schnelsen und fungiert als zentraler Treffpunkt und wirtschaftliches Zentrum. Vor diesem Hintergrund haben dabei stadträumliche Handlungsziele wie Steigerung der Aufenthaltsqualität und Stärkung der Nahmobilität (Berücksichtigung des Nahmobilitätskonzeptes) bedeutenden Einfluss.

Folgende mobilitätsbezogene Handlungsfelder stehen besonders im Fokus:

- Stärkung des Fußverkehrs und Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- Überplanung der Radverkehrsführung und Einbindung in das mögliche Bezirks-/Veloroutennetz
- Integration des Busverkehrs und Optimierung der Haltestellen
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Barrierefreier Ausbau

- Ausbildung von qualitativ hochwertigen Aufenthaltsräumen
 - 18. *Für die Bebauungsplan-Entwürfe Schnelsen 92, Schnelsen 94, Schnelsen 95 und Schnelsen 97: Gibt es für diese jeweiligen Bebauungspläne im Stadtteil Schnelsen verkehrstechnische Untersuchungen/Gutachten und sind diese in Planung?*
Falls ja, bitte pro Plangebiet auflisten.
Falls nein, warum nicht?
- Bebauungsplan-Entwurf Schnelsen 97: verkehrstechnische Untersuchung und Mobilitätskonzept geplant für 2023/2024
- Bebauungsplan-Entwurf Schnelsen 94: verkehrstechnische Untersuchung liegt im Entwurf vor (laufendes Verfahren)
- Bebauungsplan-Entwurf Schnelsen 95: verkehrstechnische Untersuchung liegt im Entwurf vor (laufendes Verfahren)
- Bebauungsplan-Entwurf Schnelsen 92: verkehrstechnische Untersuchung liegt nicht vor, Planung abhängig vom weiteren Verfahrensverlauf.