

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Gladiator (CDU) vom 04.11.19

und Antwort des Senats

Betr.: Verkehrsbelastung durch Oberbillwerder (II)

Gegen den Willen vieler Bergedorfer und zulasten der Umwelt sowie der Kulturlandschaft will der Senat Siedlungsflächen in den Marschlanden neu planen und bebauen. Unabhängig von der damit einhergehenden Zerstörung der Kulturlandschaft, der ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe, der hiesigen Flora und Fauna und der noch immer ungeklärten verkehrlichen Anbindung gibt es auch erhebliche logistische Bedenken in Bezug auf die Belastung durch den erforderlichen Materialtransport zur Vorbereitung des Marschenbodens als Bauland.

Wie die Senatsantwort auf meine Schriftliche Kleine Anfrage vom 17.01.2019, Drs. 21/15850, zeigte, eignet sich das avisierte Gelände ohne etwaige Aufhöhung nicht für den geplanten Wohnungsbau. Das zur Aufhöhung erforderliche Material muss jedoch zunächst über die bereits vorhandene Infrastruktur angeliefert werden. Angesichts der zur Aufhöhung erforderlichen Materialmengen ist daher von einer immensen Verkehrsbelastung auszugehen. Die Mengen werden dabei erst durch die enorme Dimension des Projekts greifbar: Die IBA Hamburg sieht bezogen auf die auf öffentliche Flächen entfallenden 56 Prozent der Gesamtfläche, entsprechend 730 000 m², einen Bedarf zur Erhöhung des natürlichen Niveaus von 0,5 bis 1,5 Metern im avisierten Bereich des geplanten neuen Stadtteils Oberbillwerder. Zur Aufhöhung sind daher laut der Senatsantwort allein für die auf öffentliche Flächen entfallenden 56 Prozent der Gesamtfläche circa 950 000 m³ Material erforderlich, was rund 47 500 Lkw-Ladungen á 20 m³ entspricht. Ginge man daher illusorisch davon aus, dass werktäglich in 7,5 Arbeitsstunden alle drei Minuten ein Lkw entladen werden könnte, ergäbe sich eine Tagesleistung von 150 Lkw-Ladungen. Für 47 500 Lkw-Ladungen würden demnach rund 317 Arbeitstage allein für die Aufhöhung der öffentlichen Fläche benötigt, an denen zusätzliche 150 Lkws die vorhandene verkehrliche Infrastruktur belasten. Da eine solche Drei-Minuten-Taktung jedoch vollkommen illusorisch ist, sich das Gesamtprojekt folglich deutlich länger ziehen wird und davon auszugehen ist, dass für die restlichen circa 44 Prozent „Privatflächen“ noch einmal eine vergleichbare Anzahl an Transportfahrten nebst den damit einhergehenden Verkehrsproblemen zu erwarten ist, ist parlamentarische Kontrolle geboten.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der IBA Hamburg GmbH wie folgt:

1. *Auf Frage 5. meiner Schriftlichen Kleinen Anfrage vom 17.01.2019, Drs. 21/15850, welche abfragte, wie die Lkws zur Baustelle kommen sollen, antwortete der Senat mit den folgenden Worten: „Ein Verkehrs- und Baustellenlogistikkonzept wird gegenwärtig erarbeitet.“ Vor diesem Hintergrund:*

- a) *Wie ist der aktuelle Sachstand hinsichtlich des bereits im Januar 2019 als in Erarbeitung beschriebenen Verkehrs- und Baustellenlogistikkonzepts? Bitte detailliert erläutern.*

Das Verkehrs- und Baustellenlogistikkonzept ist Leistungsbestandteil eines EU-weiten Vergabeverfahrens. Das Verfahren läuft gegenwärtig und soll Ende 2019 abgeschlossen sein.

- b) *Zu jeweils welchem konkreten Zeitpunkt ist mit einer Veröffentlichung des Verkehrs- und Baustellenlogistikkonzepts zu rechnen? Bitte detailliert erläutern.*

Ein konkreter Zeitpunkt kann gegenwärtig nicht benannt werden.

- c) *Erfasst und adressiert das Verkehrs- und Baustellenlogistikkonzept auch die im Rahmen des Materialtransports zur Vorbereitung der privaten Flächen des avisierten neuen Stadtteils Oberbillwerder erforderlichen verkehrlichen und logistischen Herausforderungen?*

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, aus jeweils welchen konkreten Gründen nicht?

Die Privatflächen sind an den Schnittstellen zum öffentlichen Bereich berücksichtigt. Der Umgang mit den privaten Flächen obliegt den jeweiligen Bauherren und wird baufeldspezifisch betrachtet. Eine detaillierte Bemessung des jeweiligen privaten Grundstücks steht in direkter Abhängigkeit der erforderlichen Gründungsvariante und Gebäudetypologie. Es ist in Teilen davon auszugehen, dass Privatgrundstücke keinerlei oder nur eine geringfügige Auffüllung benötigen. Das Baustellenlogistikkonzept wird je nach Erfordernis fortgeschrieben und angepasst.

- d) *Zu jeweils welchem konkreten Zeitpunkt ist mit einem an besagtem Verkehrs- und Baustellenlogistikkonzept ausgerichteten Beginn der Aufschüttungsarbeiten hinsichtlich der öffentlichen Flächen zu rechnen? Bitte detailliert erläutern.*

Dies ist an die Vorweggenehmigungsreife des Bebauungsplans gekoppelt und wird bauabschnittsweise realisiert.

- e) *Zu jeweils welchem konkreten Zeitpunkt ist mit einem an besagtem Verkehrs- und Baustellenlogistikkonzept ausgerichteten Beginn der Aufschüttungsarbeiten hinsichtlich der privaten Flächen zu rechnen? Bitte detailliert erläutern.*

Voraussichtlich mit Hochbaureife Mitte der 2020er-Jahre.

- f) *Mit jeweils welchen verkehrlichen und logistischen Belastungen rechnen der Senat und die zuständige Behörde im Rahmen des erforderlichen Materialtransports zur Vorbereitung der jeweiligen öffentlichen beziehungsweise privaten Flächen des Marschenbodens als Bauland konkret? Bitte nach öffentlichen und privaten Flächen gesondert detailliert erläutern.*

Dies ist Bestandteil des zu erarbeitenden Konzepts. Die Belastungen stehen in direkter Verbindung zum Gewinnungsort und erfolgen über die Anbindungen der äußeren Erschließung. Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen müssen auf das vorhandene Straßennetz reagieren und die verkehrlichen Tagesspitzen berücksichtigen. Die Herstellung der öffentlichen und privaten Flächen erfolgt zeitversetzt.

- g) *Welche konkreten Maßnahmen werden seitens des Senats beziehungsweise seitens der zuständigen Behörde jeweils wann ergriffen, um die Belastungen aus Ziffer 1. f) zu vermeiden, zu kompen-*

sieren beziehungsweise abzumildern? Bitte nach jeweiliger Maßnahme sowie öffentlichen und privaten Flächen gesondert detailliert erläutern.

Dies ist Bestandteil des zu erarbeitenden Konzepts.

2. *Welche Bedarfe zur Erhöhung des natürlichen Niveaus der 44 Prozent „Privatflächen“ mit jeweils welchem hierfür erforderlichen Materialeintrag sehen der Senat und die zuständige Behörde derzeit im jeweils avisierten Bereich des avisierten Stadtteils Oberbillwerder? Bitte detailliert erläutern.*

Siehe Antwort zu 1. c).

3. *Auf Frage 7. meiner Schriftlichen Kleinen Anfrage vom 17.01.2019, Drs. 21/15850, welche abfragte, jeweils wo und jeweils wie die Sandgewinnung für den erforderlichen Materialeintrag zur Niveauerhöhung für die Baulanderstellung erfolge, antwortete der Senat mit den folgenden Worten: „In Zusammenarbeit mit Gutachtern erarbeitet die IBA Hamburg ein umfangreiches Sandmanagement-Konzept, in das auch die Thematik der Sandgewinnung für den erforderlichen Materialeintrag einbezogen wird.“ Vor diesem Hintergrund:*
 - a) *Wie ist der aktuelle Sachstand hinsichtlich des bereits im Januar 2019 als in Erarbeitung beschriebenen Sandmanagement-Konzepts? Bitte detailliert erläutern.*
 - b) *Zu jeweils welchem konkreten Zeitpunkt ist mit einer Veröffentlichung des Sandmanagement-Konzepts zu rechnen? Bitte detailliert erläutern.*
 - c) *Jeweils wo, durch jeweils wen und jeweils wie soll die Sandgewinnung für den erforderlichen Materialeintrag zur Niveauerhöhung für die Baulanderstellung bezüglich der öffentlichen Flächen des avisierten Stadtteils Oberbillwerder erfolgen?*

Die Ingenieursleistungen für die Erdbauarbeiten, welche dem übergeordneten Sandmanagement-Konzept zugrunde liegen, werden im 4. Quartal 2019 vergeben. Erste Ergebnisse liegen voraussichtlich im 3. Quartal 2020 vor. Dementsprechend liegt noch kein neuer Sachstand vor.

- d) *Erfasst und adressiert das Sandmanagement-Konzept auch die Sandgewinnung, die für den erforderlichen Materialeintrag zur Niveauerhöhung für die Baulanderstellung bezüglich der privaten Flächen des avisierten neuen Stadtteils Oberbillwerder erforderlich ist?*

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, aus jeweils welchen konkreten Gründen nicht?

Siehe Antwort zu 1. c).

- e) *Zu jeweils welchem konkreten Zeitpunkt ist mit Beginn beziehungsweise Abschluss einer Umsetzung des Sandmanagement-Konzepts zu rechnen?*

Der Beginn für die öffentlichen Flächen ist an die Vorweggenehmigungsreife des Bebauungsplans gekoppelt und endet mit der Hochbaureife des letzten Bauabschnitts Mitte der 2030er-Jahre.