

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dennis Thering und Dennis Gladiator (CDU) vom 17.05.23

und Antwort des Senats

Betr.: ÖPNV in Oberbillwerder – Was kommt auf Hamburg zu?

Einleitung für die Fragen:

Gut 15.000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie knapp 5.000 Arbeitsplätze sollen in Oberbillwerder, dem Stadtteil, der von der IBA Hamburg GmbH im Auftrag des Senats entwickelt wird, angesiedelt werden. Oberbillwerder soll der erste komplett neu gebaute Stadtteil einer europäischen Metropole sein, der mit Mobility Hubs geplant wird (Quelle: <https://www.abendblatt.de/hamburg/bergedorf/article232240929/Die-Schrumpf-Parkhaeuser-von-Oberbillwerder.html>).

Bezüglich der Rolle von Mobilität und Verkehr in dem neuen Stadtteil, sagte die Leiterin Städtebau bei der IBA Hamburg GmbH, Sabine de Buhr:

„Das Fahrrad wird eine wichtige Rolle spielen, aber die Oberbillwerder Bürger fahren auch gerne Auto.“ Zugeparkte Straßenränder seien nicht gewünscht, vielmehr würden die Parkplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner in sogenannten Mobility Hubs konzentriert. Gleichzeitig setze man in Oberbillwerder darauf, den ÖPNV zu stärken und interessant zu machen (Quelle: https://www.haufe.de/immobilien/wirtschaft-politik/stadt-der-zukunft-konzepte_84342_576588.html). Dennoch bleibt die genaue ÖPNV-Anbindung unklar.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Da Oberbillwerder als Beispiel für einen klima- und ressourcenschonenden Stadtteil entwickelt werden soll, wird unter anderem ein innovatives Mobilitätskonzept angestrebt. Das Mobilitätskonzept soll sich insbesondere in den Wohnstraßen durch einen geringen Anteil an motorisiertem Individualverkehr auszeichnen, was durch gute Angebote im ÖPNV, durch diverse Rad- und Fußwegeverbindungen sowie vielfältige Sharing-Angebote verbunden mit dem Einsatz von Mobility Hubs erreicht werden soll.

Die Entwicklung der Mobility Hubs in Oberbillwerder wird im Förderprogramm Nationale Projekte des Städtebaus des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen gefördert. Im Rahmen dieses Projektes werden die Konzeptstudie, das Nutzungskonzept, das Betreibermodell und das Gebäude- und Umsetzungskonzept erarbeitet. Die Konzepte befinden sich noch in Bearbeitung und Abstimmung. Daher können einige der Fragen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden.

Das Bebauungsplanverfahren zum Projekt Oberbillwerder ist noch nicht abgeschlossen, sodass sich derzeit auch die Konzeption der Verkehrsanlagen in Erarbeitung und Abstimmung befindet. Die Verkehrsplanung befindet sich in Leistungsphase 2 nach HOAI. Eine belastbare Kostenberechnung wird erst mit der nächsten Leistungsphase, der Entwurfsplanung, vorliegen. Daher wird hier auch auf die Drs. 21/16361 verwiesen.

Die IBA Hamburg GmbH (IBA) hat seit Gründung der IBA Projektentwicklungs GmbH & Co. KG (IPEG) im Bereich Oberbillwerder keine originären eigenen Zuständigkeiten (siehe Drs. 21/11563). Die IPEG hat die IBA mit der Ausführung des operativen Geschäftes beauftragt. Daher wird bei der Beantwortung der nachfolgenden Fragen die IBA genannt.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der IBA wie folgt:

Frage 1: *Welche Verkehrsmittel des ÖPNV sollen in dem neuen Stadtteil Oberbillwerder wo genau zum Einsatz kommen (bitte detailliert pro Verkehrsmittel alle Linien und Haltestellen auflisten)?*

Antwort zu Frage 1:

Das Plangebiet ist über die S-Bahn-Station Allermöhe an das S-Bahn-Netz angebunden. Dort verkehren die Linien S2 und S21 tagsüber im 5- bis 10-Minuten-Takt, der zu einem ganztägigen 5-Minuten-Takt ausgeweitet werden soll; abends und sonntags soll im 10-Minuten-Takt sowie in den Wochenendnächten durchgehend im 20-Minuten-Takt verkehrt werden. Zudem sollen perspektivisch die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, um auf der Linie S2 künftig auch sogenannte Langzüge (3-Zug-Einheiten mit bis zu 1.500 Plätzen) verkehren lassen zu können.

Darüber hinaus wird der neue Stadtteil Oberbillwerder durch den Busverkehr erschlossen werden. Zur Hauptschließung wird derzeit mit einer Verlängerung der MetroBus-Linie 12 geplant, die von U Billstedt über Bergedorf und Neuallermöhe verkehrt und derzeit an der S-Bahn-Station Allermöhe endet. Diese Linie soll nach Oberbillwerder verlängert werden und die Ringstraße im Uhrzeigersinn erschließen. Des Weiteren soll die derzeit ebenfalls an der S-Bahn-Station Allermöhe endende StadtBus-Linie 335 zukünftig durch Oberbillwerder verkehren und vor allem den zentralen Bereich bedienen. Die künftige StadtBus-Linie 130 beziehungsweise derzeit 230 soll aus dem Gewerbegebiet Moorfleet kommend über S Billwerder-Moorfleet, Oberbillwerder und die B 5 bis Bf. Bergedorf geführt werden. Außerdem soll zur besseren Erreichbarkeit der westlichen und nördlichen Siedlungsbereiche gegebenenfalls zusätzlich eine Quartiersbuslinie mit kleineren Fahrzeugen eingerichtet werden.

Sowohl die Linienführungen als auch die genaue Verortung der Haltestellenstandorte sind noch nicht abschließend festgelegt.

Frage 2: *Mit welchen Kosten wird für die Errichtung der Haltestellen sowie Mobility Hubs aktuell insgesamt gerechnet (bitte pro Haltestelle beziehungsweise Mobility Hub angeben)?*

Antwort zu Frage 2:

Die Kosten für die Herstellung der Bushaltestellen sind in die Kosten für Gehweg- und Straßenflächen inkludiert und werden nicht gesondert betrachtet.

Die Kosten der Mobility Hubs werden im Rahmen der Konzeptstudie ermittelt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 3: *Was haben die Verkehrsplanungen im neuen Stadtteil sowie konkret die Planungen der Mobility Hubs und die ÖPNV-Anbindung bisher gekostet?*

Antwort zu Frage 3:

Die Verkehrsplanung im neuen Stadtteil inklusive Planung der ÖPNV-Anbindung hat die IBA bisher rund 0,5 Millionen Euro gekostet. Die Planung der Mobility Hubs (einschließlich Konzeptstudie und Wettbewerbsverfahren) kostete bisher rund 1,2 Millionen Euro. Die Kosten werden durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen im Rahmen des Bundesförderprojektes „Mobility Hubs für eine nachhaltige Quartiersentwicklung“ durch Fördermittel zu zwei Dritteln unterstützt.

Frage 4: *Was wird die Anbindung des neuen Stadtteils an das bestehende Verkehrsnetz kosten?*

Antwort zu Frage 4:

Die Anbindungen von Oberbillwerder an das bestehende Straßennetz befinden sich noch in Planung. Daher steht der Maßnahmenumfang noch nicht vollständig fest.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 5: *Welche Kosten kommen auf Einwohnerinnen und Einwohner zu, die ihr Auto in einem der Mobility Hubs parken/abstellen?*

Antwort zu Frage 5:

Die Ermittlung der Stellplatzkosten ist Teil der Konzeptstudie und noch nicht abschließend bearbeitet, siehe auch bezirkliche BV-Drs. 21-1408.

Frage 6: *Wird das Konzept des Anwohnerparkens in Oberbillwerder angewandt?*

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 6:

Über die etwaige Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen ist vom Senat oder den zuständigen Behörden noch keine Entscheidung getroffen worden.

Frage 7: *Laut Frau de Buhr soll das Fahrrad eine wichtige Rolle spielen. Wie viele neue Velorouten sind derzeit in Bau? Welche bestehenden Velorouten sollen ausgebaut werden, um Oberbillwerder gut zu erreichen? Mit welchen Kosten wird hierfür gerechnet?*

Antwort zu Frage 7:

Das Veloroutennetz besteht aus 14 Velorouten und soll zukünftig um weitere Routen erweitert werden. Für weitere Informationen siehe Bündnis für den Rad- und Fußverkehr von 2022 auf Seite 16 ([https://www.hamburg.de/contentblob/16799738/a9645eb5500fe30ab9cd1fda3c217049/data/2022-12-29-bvm-buendnis-download-1\).pdf](https://www.hamburg.de/contentblob/16799738/a9645eb5500fe30ab9cd1fda3c217049/data/2022-12-29-bvm-buendnis-download-1).pdf)).

Die Erreichbarkeit des Stadtteils Oberbillwerder soll durch die Veloroute 9 sichergestellt werden. Die Veloroute 9 bindet Oberbillwerder an das Hamburger Veloroutennetz an und ist identisch mit dem geplanten Radschnellweg Geesthacht – Hamburg. Sie stellt in Richtung Osten eine schnelle und direkte Verbindung ins Zentrum von Bergedorf dar und führt in Richtung Westen ohne Umwege in die Hamburger Innenstadt. Im Bereich Oberbillwerder soll die Veloroute im Ausbaustandard eines Radschnellwegs geführt werden. Die Kosten für den Ausbau des Radschnellwegs Geesthacht – Hamburg können erst nach Abschluss konkreter Verkehrsplanungen für die Trasse insgesamt genannt werden.

Frage 8: *Entstehen Kosten wie zum Beispiel durch Mehrbestellungen oder höhere Kapazitätsbedarfe bei Verkehrsträgern wie Bus, S-Bahn et cetera, um Bürgerinnen und Bürger aus der Hamburger Innenstadt nach Billwerder und umgekehrt zu transportieren, die ein Fahrrad mit sich führen?*

Antwort zu Frage 8:

Nein, durch Mehrbestellungen oder höhere Kapazitätsbedarfe entstehen keine Kosten bei den Verkehrsträgern. Fahrräder werden im hvv im Rahmen der vorhandenen Kapazität und Platzverfügbarkeit befördert.