

■ STUDIE ZUR WOHNBAUENTWICKLUNG  
Voruntersuchungen für einen Untersuchungsraum  
in Moorfleet, Bezirk Bergedorf







**Auftraggeber:**

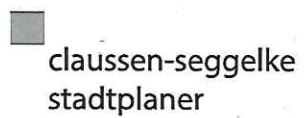
Bezirksamt Bergedorf  
Fachamt Stadt- und  
Landschaftsplanung  
Wentorfer Straße 38  
21027 Hamburg

**Auftragnehmer:**

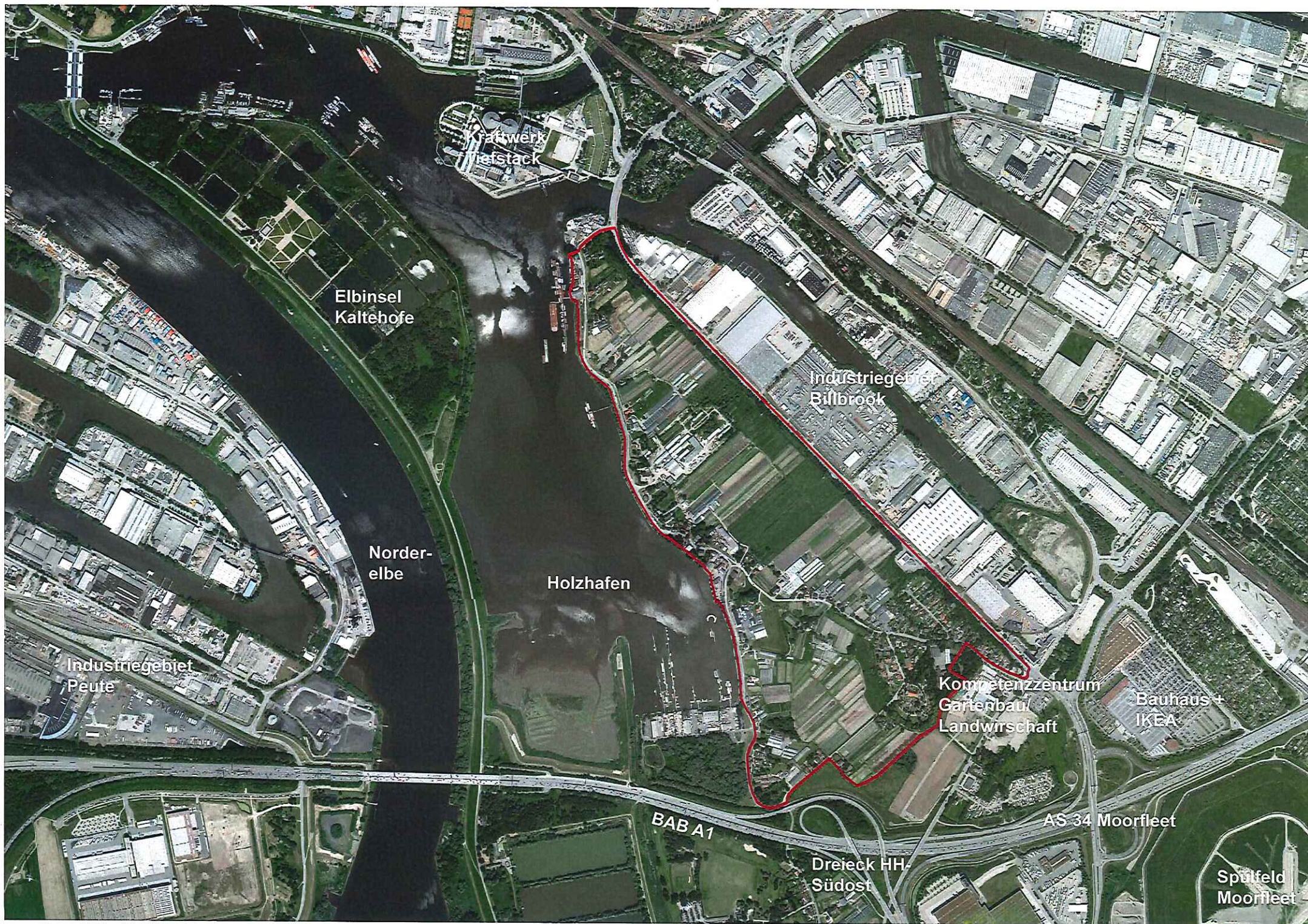
claussen-seggelke  
stadtplaner



**August 2015**







Kraftwerk  
Hafstack

Elbinsel  
Kalthofe

Norder-  
elbe

Holzhafen

Industriegebiet  
Billbrook

Industriegebiet  
Peute

Kompetenzzentrum  
Gartenbau/  
Landwirtschaft

Bauhaus +  
IKEA

BAB A1

AS 34 Moorfleet

Dreieck HH-  
Südost

Spülfeld  
Moorfleet



## Einführung:

Einleitung	6
Methodik	9
Ausgangssituation	10

## Bestandsaufnahme:

Bestandserfassung	12
Planerische Rahmenbedingungen	36
Ergebnisse der Betriebsumfrage	40

## Bestandsanalyse:

Ergebnisse der Analyse	42
Ergebnisse der Gutachten	46

## Konzeption:

Potenzialflächen	54
Entwicklungsszenario	58
Ergebnisse und Empfehlungen	62



Aufgrund eines zunehmend spürbaren Wohnungsmangels in Hamburg hat der Hamburger Senat im Jahr 2011 beschlossen, den Neubau von 6.000 neuen Wohnungen pro Jahr auf den Weg zu bringen. Der Bezirk Bergedorf hat daraufhin ein bezirkliches Wohnungsbauprogramm aufgestellt, das jährlich fortgeschrieben wird. Ziel des Bezirks ist es, 600 Wohnungen im Jahr zu realisieren.

Etwa 1/6 dieser Wohnungen sollen in den Vier- und Marschlanden entstehen. Die Vier- und Marschlande umfassen 11 von 14 Stadtteilen, das ist flächenmäßig der überwiegende Teil des Bezirks Bergedorf. Das rund 13.163 Hektar große Gebiet zwischen den Flüssen Bille und Elbe ist ländlich geprägt. Es ist das größte Gemüse- und Blumenanbaugelände Deutschlands und stellt eine über Jahrhunderte gewachsene Kulturlandschaft dar. Die Siedlungsstruktur wird durch die Topografie bestimmt: Die Vier- und Marschlande sind Teil der Elbmarschen, das Höhenniveau liegt dort teilweise unterhalb des Meeresspiegels. Daher durchziehen Deiche das Gebiet, an denen sich eine vorwiegend dörfliche Bebauung konzentriert.

Das Ortsbild wird durch zahlreiche historische Gebäude bestimmt, darunter Bauernhäuser mit Fachwerk und Reetdächern. Neben der landwirtschaftlichen Nutzung nehmen die Vier- und Marschlande innerhalb Hamburgs

eine Funktion als Erholungsgebiet und ökologischer Ausgleichsraum wahr.

Der Untersuchungsraum umfasst den nördlichen Teil von Moorfleet. Moorfleet bildet wiederum den nördlichsten Zipfel der Vier- und Marschlanden. Der Ortsteil ist noch ländlich strukturiert, liegt jedoch städtebaulich exponiert und steht in starkem Kontrast zu seiner Umgebung, die durch die stark befahrene Verkehrsstrassen und Industriegebiete geprägt wird. Im Inneren wird das Gebiet hingegen von einer Mischung aus dörflicher Bebauung und Gartenbaubetrieben dominiert, hinzu kommen einige gewerbliche Nutzungen. Prägend ist auch die Lage unmittelbar an der Elbe bzw. am Holzhafen. Gleichzeitig bildet Moorfleet aus innerstädtischer Sicht das „Eingangstor“ in die Kulturlandschaft der Vier- und Marschlande.

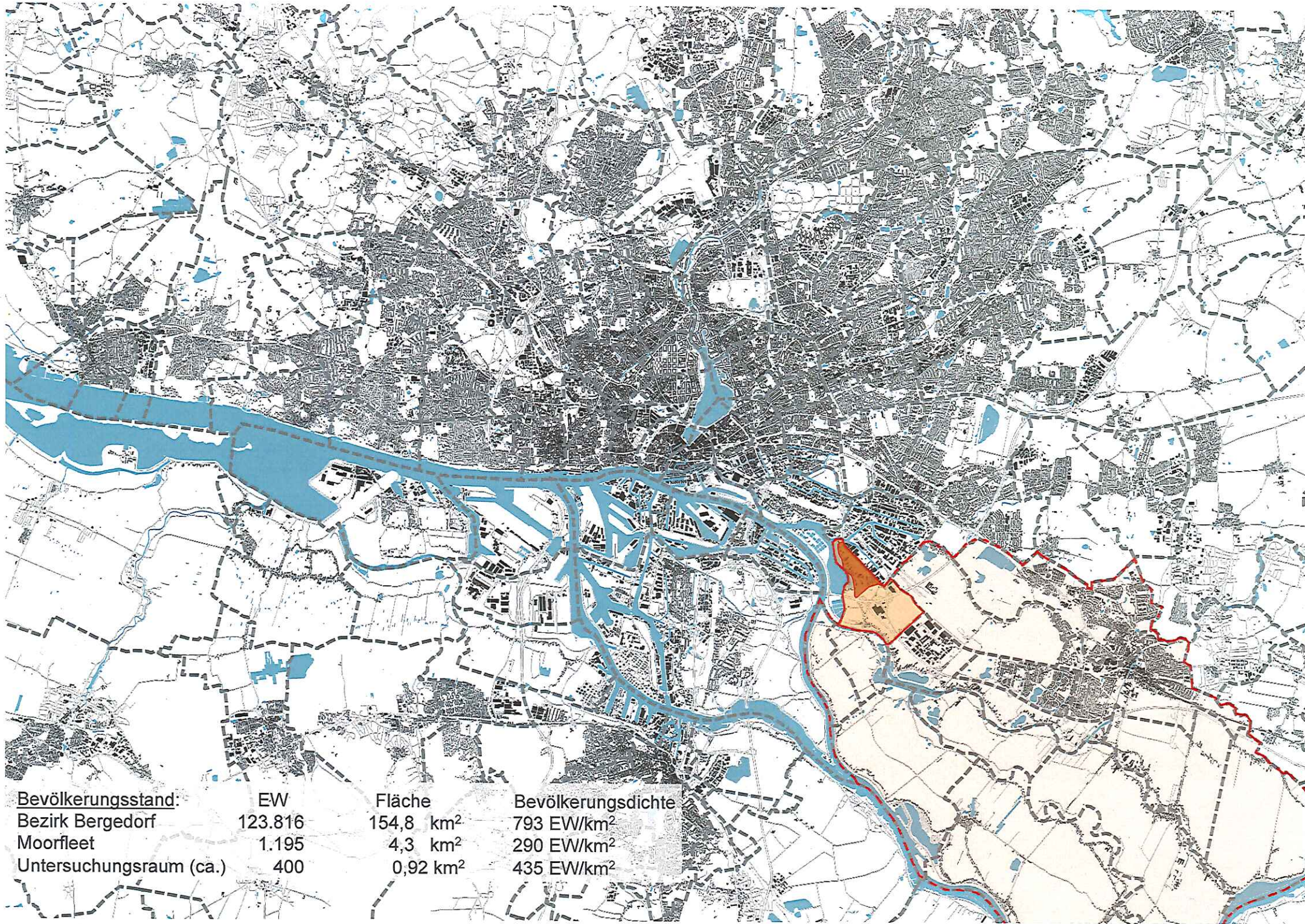
Vor dem Hintergrund der Ziele des Wohnungsbauprogramms hat die Bezirksversammlung Bergedorf das Bezirksamt beauftragt, für den Norden des Ortsteils Moorfleet städtebauliche Voruntersuchungen einzuleiten. Ziel dieser Untersuchungen ist es zu ermitteln, ob und ggf. in welchem Umfang im Norden Moorfleets Flächenpotenziale für den Wohnungsbau aktiviert werden können. Das Untersuchungsgebiet ist etwa 6 km Luftlinie von der Hamburger Innenstadt entfernt und liegt damit vergleichsweise innenstadtnah. Zahlreiche Flächen dort stehen im Eigentum der öffentlichen Hand. Diese

Rahmenbedingungen sind für eine Wohnbauentwicklung zwar grundsätzlich vorteilhaft, lassen jedoch noch keine Schlussfolgerung zu, ob es in Moorfleet tatsächlich geeignete Flächen für den Wohnungsbau gibt. Dies zu ermitteln, ist eine zentrale Aufgabe dieser Studie.

Der nördliche Teil von Moorfleet stand in den letzten Jahren nicht im Zentrum städtebaulicher Überlegungen. Daher hat das Bezirksamt entschieden, die Untersuchungen breiter anzulegen. Gegenstand ist nicht nur die Abgrenzung möglicher Wohnungsbaupotenziale. Vielmehr sollen darüber hinaus erste konzeptionelle Überlegungen angestellt werden, wie Moorfleet sich zukünftig generell entwickeln soll und welche Rolle dieser Ortsteil im Übergangsbereich zwischen städtisch und ländlich geprägtem Raum zukünftig einnehmen kann. Es sollen - unabhängig von etwaigen Wohnungsbaupotenzialen - Ansätze für die zukünftige städtebauliche Entwicklung des Ortsteils aufgezeigt werden. Übergreifendes Ziel des Bezirks ist es, für Moorfleet ein langfristig angelegtes, tragfähiges Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Die Studie stellt hierfür einen ersten Baustein dar.

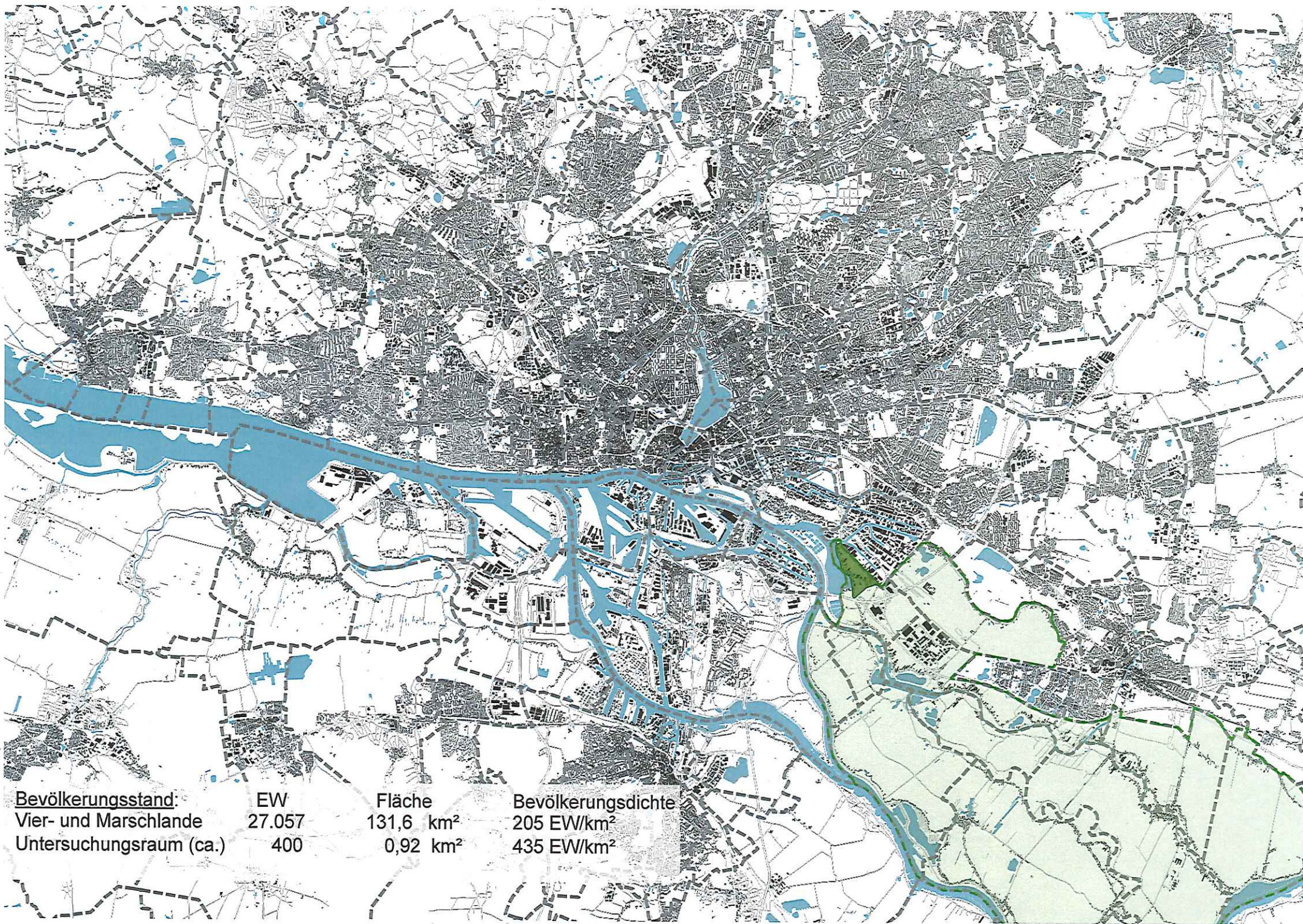
Mit der Erarbeitung der Studie wurde das Büro clausen-seggelke stadtplaner aus Hamburg beauftragt.





Bevölkerungsstand:	EW	Fläche	Bevölkerungsdichte
Bezirk Bergedorf	123.816	154,8 km <sup>2</sup>	793 EW/km <sup>2</sup>
Moorfleet	1.195	4,3 km <sup>2</sup>	290 EW/km <sup>2</sup>
Untersuchungsraum (ca.)	400	0,92 km <sup>2</sup>	435 EW/km <sup>2</sup>







Als Untersuchungsraum wurde von Seiten des Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirks Bergedorf die Fläche zwischen der Andreas-Meyer-Straße im Nordosten, der Elbe im Westen und den Autobahnen A1 bzw. A25 im Süden abgegrenzt. Elbe und die Andreas-Meyer-Straße sind als Abgrenzung vorgegeben, weil sie natürliche Barrieren bilden und dort die Bezirksgrenze verläuft. Die Autobahnen bilden innerhalb Moorfleets eine städtebauliche Zäsur: Während der nördliche Teil Moorfleets im Kontrast zu seiner Umgebung steht, fügt sich Moorfleet südlich der Autobahnen in das ländliche Gesamtbild der Vier- und Marschlande ein. Daher ist es sinnvoll, die Autobahnen als südliche Grenze des Untersuchungsgebiets zu definieren. Nicht mit betrachtet wurden die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Moorfleet 16 (Gewerbegebiet) und 17 (Kompetenzzentrum Gartenbau) nördlich bzw. südlich der Straße Brennerhof, weil dort kein Untersuchungsbedarf besteht.

Das Untersuchungsgebiet wurde mehrfach aufgesucht und kartiert. Bei den zuständigen Fachdienststellen wurden Informationen insbesondere zu den Themen Altlasten und benachbarte Störfallbetriebe eingeholt. Mittels einer Befragung wurden Entwicklungsabsichten und Flächenbedarfe der im Gebiet vorhandenen gewerblichen Betriebe erhoben. Informationen über die Entwicklungsperspek-

tiven der ortsansässigen landwirtschaftlichen Betriebe wurden über die Landwirtschaftskammer eingeholt. Ausgewertet wurden zudem die vorliegenden, das Untersuchungsgebiet betreffenden überörtlichen Planungen: Flächennutzungsplan, Landschaftsprogramm, Bebauungspläne sowie Studien über Moorfleet aus den 1990er Jahren. Ein intensiver Austausch fand mit der Projektgruppe „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ statt, die bei der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) angesiedelt ist.

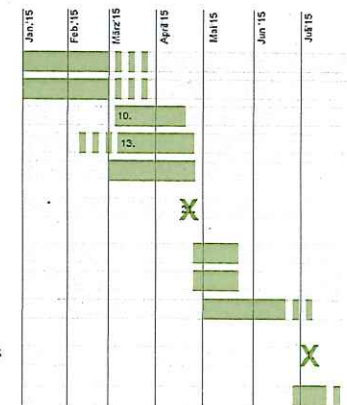
Der nördliche Teil Moorfleets ist von stark befahrenen Verkehrsstraßen umgeben (Andreas-Meyer-Straße im Zuge des „Ring 2“, Autobahnen A1 und A25), in unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich die Industriegebiete Billbrook und Peute. Daher wurden Fachgutachten zu den Themen Lärm und Luftschadstoffe in Auftrag gegeben. Es wurde zudem eine verkehrliche Machbarkeitsstudie erstellt, um Auswirkungen einer Wohnbebauung auf das gebietsinterne und das umgebende Straßennetz bewerten zu können.

Als Ergebnis werden Aussagen zu möglichen Wohnungsbaupotenzialen im Norden Moorfleets getroffen und darüber hinaus Ansätze für die generelle zukünftige Entwicklung des Stadtteils benannt, die vertiefend zu untersuchen sind.

Auf eine Untersuchung der Auswirkungen einer Wohnbebauung auf das westlich angrenzende Naturschutzgebiet (NSG) und das EU-Vogelschutzgebiet „Holzhafen“ wurde im Rahmen dieser Studie verzichtet. Es liegt eine vorläufige Einschätzung des Biologen Karsten Lutz vor, wonach eine Wohnbebauung auf den östlich angrenzenden, terrestrischen Flächen voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Schutz- bzw. Erhaltungsziele hätte.

### Zeitplan

1. Bestandserfassung
2. Anfragen an die Dienststellen
3. Betriebsumfrage
4. Erstellung Gutachten
5. Erste Überlagerung Untersuchungsergebnisse
- ZWISCHENPRÄSENTATION
6. Ergebnisse Gutachten
7. Überlagerung Untersuchungsergebnisse
8. Empfehlungen, städtebauliches Entwicklungsszenario
- PRÄSENTATION Stadtentwicklungsausschuss
8. Nachbereitung, Dokumentation





## ■ Einführung: Ausgangssituation

10

Moorfleet ist Teil der Vier- und Marschlande. Die Vier- und Marschlande gehören bereits seit 1395 zu Hamburg. Damals kaufte die Stadt zur Sicherung des Handels und der Elbschifffahrt dem Grafen Otto I. von Schauenburg mehrere Dörfer ab, darunter auch Moorfleet. Wohlhabende Hamburger errichteten bereits im 16. Jahrhundert entlang des Moorfleeter Deichs ihre Sommerhäuser. Zunächst bauten die ansässigen Bauern vorwiegend Hopfen und Gerste für die Hamburger Bierbrauereien an. Um die Versorgungssicherheit Hamburgs sicherzustellen wandelte sich im 18. Jahrhundert die Nutzung vom Ackerbau zum Gemüseanbau. Der ertragreiche Boden brachte den Bauern Wohlstand, der sich bis heute in den teilweise aufwendig gestalteten Kirchen und Bauernhäusern widerspiegelt. Als Stadterweiterungsfläche erwarb Hamburg Anfang des 20. Jahrhunderts große Flächen für Gewerbe und Industrie. Damals begann die gewerbliche Entwicklung der Flächen zwischen der Bille und der Andreas-Meyer-Straße, 1913 wurde das Industriegebiet zum Stadtteil Billbrook. Währenddessen entwickelte sich der nordwestliche Teil von Moorfleet zu einem dicht besiedelten Quartier, das sich schon 1894 vom Stadtteil Moorfleet abkoppelte und zum eigenen Stadtteil Rothenburgsort wurde. Der verbleibende Teil Moorfleets blieb dörflich geprägt.

Ein Einschnitt im wörtlichen Sinne erfolgte Anfang der 1960er Jahre durch den Bau der Autobahn A1, die Moorfleet seitdem in eine nördliche und eine südliche Hälfte teilt. Seit den 1960er Jahren sind gewerbliche Nutzungen immer stärker an Moorfleet herangerückt, zu nennen sind hier der weitere Ausbau des Industriegebiets Billbrook, der Bau des Schlickhügels Feldhofe und die Ansiedlung von IKEA und Bauhaus. Ende der 1970er Jahre wurde die Autobahn A25 gebaut, die in Moorfleet aus der A1 ausfädelt und die Trennung des Ortsteils nochmals verstärkt. Während der südliche Teil Moorfleets städtebaulich weiterhin als Bestandteil der Vier- und Marschlande wahrgenommen werden kann, stellt der Untersuchungsbereich nördlich der Autobahn einen Übergangsraum zum inneren Stadtgebiet Hamburgs dar.

Kennzeichnend für diesen Übergangsraum ist ein Ortsbild, das im starken Gegensatz zu seiner Umgebung steht. Es existiert eine ausgeprägte städtebauliche Kante zum Industriegebiet Billbrook, die visuell durch die vierspurig ausgebaute Andreas-Meyer-Straße und die parallel verlaufenden 110-kV-Hochspannungsleitungen weiter verstärkt wird.









## Bestandsaufnahme: Bestandserfassung

12

Im Rahmen der Bestandserfassung wurden die Aspekte erhoben, die im Rahmen einer möglichen Wohnungsbauentwicklung die wesentlichen Rahmenbedingungen bilden. Das sind:

- ☐ bestehende Nutzungen
- ☐ Orts- und Landschaftsbild, Denkmale
- ☐ Naturschutzgebiete, Biotope, Ausgleichsflächen
- ☐ Topographie, Bodenverhältnisse, Entwässerung
- ☐ Abstandserfordernisse (Achtungsabstände zu Betrieben, 110 kV-Leitung)
- ☐ verkehrliche Erschließung
- ☐ Sozial- und Versorgungsinfrastruktur
- ☐ Eigentumsverhältnisse
- ☐ Altlastsituation

### bestehende Nutzungen:

Es dominieren landwirtschaftlich und gartenbaulich genutzte Flächen mit Gewächshäusern. Daneben finden sich ungenutzte bzw. untergenutzte Grünflächen, am Moorfleeter

Deich oder an der Andreas-Meyer-Straße. Einige dieser Flächen sind Ausgleichsflächen bzw. naturschutzrechtlich geschützt.

Zusammenhängend bebaute Flächen finden sich im Bereich der Einfamilienhaussiedlung am Sandwich bzw. am Max-Backmann-Stieg. Dort wird fast ausschließlich gewohnt. Die Bebauung entlang der Straßen Moorfleeter Deich und Sandwich ist uneinheitlich, an mehreren Stellen ist der Bebauungszusammenhang unterbrochen. Es ist dort eine gemischte Nutzung vorzufinden. Neben Wohngebäuden, zumeist Ein- oder Zweifamilienhäuser, gibt es gewerblich genutzte Gebäude und Flächen. Einige Wohngebäude gehören zu landwirtschaftlichen Betrieben. Am Moorfleeter Kirchenweg existiert eine kleinere Neubausiedlung aus sechs Doppelhäusern, die in den 1990er Jahren entstanden ist.

Südwestlich der Straße Sandwich steht die Kirche St. Nikolai. Sie ist ein eingetragenes Baudenkmal, der Turm ist ein weithin sichtbares Wahrzeichen des Ortsteils. Die Kirche betreibt eine Kindertagesstätte, in Nachbarschaft der Kirche ist der Standort der freiwilligen Feuerwehr. Der dort vorhandene Schulstandort wurde zu Beginn der 1980er Jahre aufgegeben, die Schulgebäude werden heute als Flüchtlingsunterkunft genutzt.

Die gewerblichen Betriebe im Untersuchungsraum konzentrieren sich überwiegend am Moorfleeter Deich sowie am Holzhafen. Zu den größten, ortsansässigen Gewerbebetrieben gehören neben dem Unternehmen [REDACTED] einem Produzenten von Rohstoffen und Halbfabrikaten für die Lebensmittelindustrie, auch die Schiffswerft [REDACTED].

[REDACTED] hat seinen Sitz im Bereich der Einmündung des Sandwich in den Moorfleeter Deich, die Schiffswerft ist im Norden des Untersuchungsbereichs ansässig. Auffällig ist die tief in das Grundstück hineinragende Gewerbefläche am Moorfleeter Deich 73. Diese Fläche wurde vor Kurzem von der Stadt Hamburg erworben.

Zusammenfassend lässt sich der nördliche Teil Moorfleets als ein historisch gewachsenes, ländlich geprägtes Mischgebiet beschreiben.





# Legende

- Wohnen
- Gewerbe
- Gartenbau/Landwirtschaft
- Sonstige Grünflächen (Deich, Ausgleichsfläche, naturbelassene Fläche)
- Gemeinnützige Einrichtungen (Kirche, Gemeinde-Kita, Feuerwehr, alte Schule)
- Wasserfläche
- Abgrenzung Untersuchungsraum

## Wohnbaustudie Moorfleet Bestandsnutzung

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





## Bestandsaufnahme: Bestandserfassung

14

### Orts- und Landschaftsbild. Denkmale:

Das Orts- und Landschaftsbild Moorfleets wird neben der vorwiegend dörflichen Bebauung durch die landwirtschaftliche bzw. gartenbauliche Nutzung mit zahlreichen Gewächshäusern sowie durch die Nachbarschaft der Elbe geprägt.

Das dörfliche Erscheinungsbild wird vor allem durch die historischen Gebäude am Moorfleeter Deich und am Sandwisch sowie durch die Kirche St. Nikolai bestimmt. Die Bebauung ist im Regelfall maximal zweigeschossig, mit vier Geschossen deutlich höher ist das Betriebsgebäude des Unternehmens [REDACTED].

Neben zahlreichen Gebäuden aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts prägen auch einige Kulturdenkmäler und Denkmalensembles aus dem 19. Jahrhundert das Ortsbild. Darunter sind ein Denkmal für Martin Luther, die Skulptur Römischer Krieger, eine ehemalige Armenschule (heute Wohnhaus) und die im 17. Jahrhundert erbaute und später erweiterte St. Nikolaikirche. Das gesamte Areal um die Kirche bildet ein denkmalgeschütztes Ensemble.

Die Bebauung aus den Jahren nach 1948 konzentriert sich in der in den 1950er Jahren

erbauten Einfamilienhaussiedlung um den südlichen Abschnitt des Sandwisch/ Hein-Baxmann-Stieg. Diese geschlossene Wohnsiedlung besitzt vorstädtischen Charakter. Sie bildet damit einen deutlichen Kontrast zur Baustruktur und Baugestaltung der historischen Siedlungsform entlang des Moorfleeter Deichs. Es gibt am Moorfleeter Deich und am Sandwisch weitere Neubauten aus der Zeit nach dem 2. Weltkrieg, die jedoch nicht ortsbildprägend sind.

### Naturschutzgebiete, Biotope. Ausgleichsflächen:

Die Elbe unmittelbar westlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet gehört zu dem ca. 80 ha großen Naturschutzgebiets Holzhafen, das vorwiegend Rückzugsfläche für verschiedene Zugvogelarten ist und als Nahrungs-, Laich- und Aufwuchsgebiet für eine Vielzahl von Fischen dient. Diese Fläche weist ein spezialisiertes, an die Dynamik der Gezeiten angepasstes Arteninventar auf. Sie ist gleichzeitig Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet.

Als weiter gesetzlich geschützte Biotope existieren zwei Stillgewässer, drei Sümpfe bzw. Niedermoore, zudem gibt es eine Fläche für Ausgleichsmaßnahmen. Während sich die Ausgleichsfläche und das größte Niedermoor

des Untersuchungsgebiets am Siedlungsrand befinden, liegen die übrigen geschützten Biotope entweder im Gebietsinneren (in der „Moorfleeter Wanne“) oder direkt an der Straße Moorfleeter Deich.

Das Untersuchungsgebiet weist einige wertvolle Baumbestände auf. Dazu zählen die nach dem Bundesnaturschutzgesetz geschützten Baumreihen zwischen dem Einfamilienhausgebiet und dem Industriegebiet Billbrook sowie die Baumreihen im Bereich der Kirche St. Nikolai und an der Straße Sandwisch.

Insgesamt hat Moorfleet ein schönes und naturnahes Orts- und Landschaftsbild. An zahlreichen Stellen existieren Blickbeziehungen auf die Elbe. Die benachbarten, großmaßstäblichen Strukturen im Norden (Kraftwerk Tiefstack) und Osten (Lagerhallen und Produktionsstätten im Industriegebiet Billbrook) sind aus dem Inneren des Gebiets kaum wahrnehmbar. Deutlich wahrnehmbar ist allerdings der Verkehrslärm, der von den benachbarten Autobahnen ausgeht.





## Legende

- Bis 1918
- 1918 – 1948
- 1948 – 1990
- Ab 1990
- Garage, Lagerhalle, Gewächshaus
- Denkmalgeschütztes Gebäude
- Denkmalensemble
- Abgrenzung Untersuchungsraum

## Legende Landschaftsbild

- Typisches Landschaftsbild Vier- und Marschlande
- NSG Naturschutzgebiet | EU-Vogelschutzgebiet
- Ausgleichsfläche
- Sumpfe und Niedermoore nach § 30 BNatSchG
- denkmalgeschützter Einzelbaum
- Prägende Baumreihen nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 28 HmbNatSchG
- Stillgewässer nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 28 HmbNatSchG
- Übrige Wasserfläche

## Denkmäler

- X Wassertroppe 51 (um 1912)
- 2 Ensemble: Wohnhaus (um 1818), rückwärtiger Schuppen und Bäume am Deich
- 3 Wohnhaus (19. Jh.)
- 4 Wohnhaus (19. Jh.)
- 5 Ensemble: Wohnhaus und Eisenzaun (18. Jh.)
- 6 Ensemble: Wohnhaus (im 19. Jh. Armenschule) und Windbäume (Ende 18. Jh.)
- 7 Skulptur Römischer Krieger (18. Jh.)
- 8 Ensemble: Kirche St. Nikolai (1680; 1884-86) Friedhof (14. Jh., 1. Hälfte, um 1900 Neugest.) Pastorat (1741-1742), Wassergräben
- 9 Denkmal für Martin Luther (vermutl. 19. Jh.; 20. Jh.)

## Wohnbaustudie Moorfleet Orts- und Landschaftsbild

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





## Bestandsaufnahme: Bestandserfassung

16

### Topografie, Bodenverhältnisse, Entwässerung:

Seit dem Ende des 12. Jahrhunderts wurden die zuvor nicht nutzbaren Elbmarschen der Vier- und Marschlande durch Eindeichung urbar gemacht und besiedelt. Weite Teile des Untersuchungsgebiets liegen auf Meeresspiegelniveau bis maximal 1,25 m über Normalnull. Höher gelegene Bereiche gehen auf Aufschüttungen zurück (Deich und Kirchenwarf, Industriefläche Billbrook, Autobahnen). Aus Gründen des Hochwasserschutzes konzentriert sich die Bebauung in Moorfleet, wie in den gesamten Vier- und Marschlanden, entlang der Deiche. Der Moorfleeter Deich liegt auf einer Höhe von etwa 5 m über Normalnull. Der tiefer gelegene Bereich zwischen den Deichen trägt traditionell die Bezeichnung „Moorfleeter Wanne“. Vom Moorfleeter Deich aus bestehen Blickbeziehungen in das Innere der „Moorfleeter Wanne“, zur Nikolaikirche und auf den Holzhafen und die Elbe.

Die 1989 erarbeiteten bodenökologischen Konzeptkarte des Hamburger Landschaftsprogramms weist für das Untersuchungsgebiet sandig-lehmige bis lehmige, stark grundwasserbeeinflusste Böden aus. Diese Böden sind nur begrenzt tragfähig, gleichzeitig jedoch sehr fruchtbar. Typisch für das Marsch-

land sind zahlreiche Gräben, um die landwirtschaftlich genutzten Flächen zu entwässern. Größere Entwässerungsgräben verlaufen entlang der Andreas-Meyer-Straße (Straßenentwässerung) und im Bereich der Einfamilienhaussiedlung am Sandwich/ Hein-Baxmann-Stieg.

Bis heute gibt es Probleme durch Staunässe im Boden der „Moorfleeter Wanne“. Daher spielt im Zuge einer möglichen Wohnbauentwicklung die Entwässerung der Grundstücke eine wesentliche Rolle. Es sind Flächen für Rückhaltebecken oder Entwässerungsgräben einzuplanen, zudem sind die Bauflächen voraussichtlich aufzuheben. Dies führt zu einem zusätzlichen technischen und finanziellen Aufwand.

Wie die gesamten Vier- und Marschlande hatte auch Moorfleet immer wieder unter Sturmfluten zu leiden. Bei der Sturmflut im Jahre 1962 kam es in Moorfleet zu mehreren Deichbrüchen. Elf Menschen starben bei dieser Flut in Moorfleet. Nach 1962 wurden die Deiche verstärkt und auf über 7 m erhöht, so dass der Flutschutz heute nach menschlichem Ermessen gewährleistet ist. Moorfleet wird durch den Kaltehofer Hauptdeich und den Moorfleeter Hauptdeich geschützt, die westlich des Holzhafens verlaufen.

### Achtungserfordernisse (Achtungsabstände zu Betrieben, 110 kV-Leitung):

Zu beachten sind Abstandserfordernisse, die sich aus Störfallbetrieben in der Umgebung des Untersuchungsraums ergeben. Zu berücksichtigen sind auch Abstandserfordernisse zu der 110-kV-Hochspannungsleitung, die entlang der Andreas-Meyer-Straße verläuft.

Für Betriebe bzw. Betriebsbereiche, in denen mit gefährlichen Stoffen gearbeitet wird, deren Freisetzung bei Störfällen Auswirkungen auf die Umgebung haben können, werden von der Kommission für Anlagensicherheit im Leitfaden KAS 18 Abstandsempfehlungen gegeben. Der Leitfaden ist inzwischen von der Rechtsprechung anerkannt. Im Industriegebiet Billbrook sind zwei Betriebe vorhanden, die als Störfallbetriebe gelten, hinzu kommt das Kraftwerk Tiefstack. Die Achtungsabstände der beiden Störfallbetriebe betragen nach dem Leitfaden KAS 18 100 m, sie liegen deutlich außerhalb der Grenzen des Untersuchungsgebiets. Lediglich der Achtungsabstand des Heizkraftwerks Tiefstack von 500 m erfasst den nördlichsten Abschnitt des Untersuchungsgebiets. Dort ist eine Wohnbebauung auszuschließen.





17

## Bestandsaufnahme: Bestandserfassung

Anzumerken ist, dass zur Ermittlung des tatsächlich erforderlichen Abstands eine konkrete gutachterliche Einzelfallbetrachtung mit einer systematischen Gefahrenanalyse notwendig ist. Es kann zudem planungs- bzw. immissionsschutzrechtlich nicht ausgeschlossen werden, dass sich die genannten bzw. ermittelten Abstände ändern oder sich im Umfeld auch andere Betriebe zu Störfallbetrieben entwickeln oder neu ansiedeln. Eine Wohnbauentwicklung im Untersuchungsgebiet würde daher voraussetzen, dass die Ansiedlung von Störfallbetrieben in Teilen von Billbrook zukünftig ausgeschlossen wird.

Westlich parallel der Andreas-Meyer-Straße verläuft eine 110-kV-Hochspannungsleitung. In Hamburg werden seit mehreren Jahren in Bebauungsplänen im Nahbereich von Hochspannungsfreileitungen keine Flächen mehr für Wohngebäude, bauliche Anlagen für Kinder und Jugendliche, Krankenhäuser oder ähnliche schutzbedürftige Nutzungen ausgewiesen, um gesundheitliche Gefährdungen auszuschließen. Nach den in Hamburg geltenden Vorgaben ist bei entsprechenden Freileitungen ein Sicherheitsabstand von mindestens 40 m zur Mitte der Leitungstrasse einzuhalten.

Dies stellt an dieser Stelle kein Problem für eine Wohnbebauung dar, weil durch die Lärmeinwirkung von Verkehr und Gewerbe ohnehin ein Abstand zur Andreas-Meyer-Straße einzuhalten ist, der 40 m überschreitet.





# Legende

- Wasserfläche
- Abgrenzung Untersuchungsraum
- Industriegebiet (planungsrechtlich gesichert)
- Entwässerungsgräben (offen) inkl. Angabe der Fließrichtung
- Es gilt eine maximale Einleitmenge von 2 l/s/ha für alle Entwässerungsgräben
- Freileitung 110kV

## Höhen

- > 5 m ü NN
- > 2,5 m ü NN
- > 1,25 m ü NN
- < 1,25 m ü NN

Betriebe mit Betriebsbereichen nach § 3 Abs. 6a BImSchG / Störfall-Verordnung "Störfallbetriebe"

- A
- B
- C
- Heizkraftwerk Tiefstack
- Achtungsabstände zu vorhandenen "Störfallbetrieben"

**Wohnbaustudie Moorfleet**  
Topografie, Bodenverhältnisse, Entwässerung  
(Digitales Höhenmodell Hamburg DGM10)  
Achtungserfordernisse

Stand: August 2015

Planungsbüro: clausen-seggelke  
stadtplaner





### Verkehrliche Erschließung:

Die Anbindung des Untersuchungsraums an das überörtliche Straßennetz ist für Ortsunkundige schwierig auffindbar. Sie erfolgt hauptsächlich über die Andreas-Meyer-Straße und die Straße Brennerhof, unmittelbar südlich der Kreuzung dieser beiden Straßen besteht über die Straße Sandwich eine Zufahrtsmöglichkeit in den nördlichen Teil Moorfleets. Aus südlicher Richtung besteht eine weitere Zufahrtsmöglichkeit von der Kreuzung Tatenberger Weg aus über den Moorfleeter Deich, allerdings muss die Autobahn A1/ Ausfädelung A25 unterquert werden. Die Straßenführung ist eng und unübersichtlich, so dass diese Anbindung nur eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit hat. Eine potenzielle dritte Anbindung über die Einmündung des Moorfleeter Deichs in die Andreas-Meyer-Straße im Norden des Gebiets scheidet derzeit aus, da sie für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt ist (Durchfahrt nur für Anlieger).

Die vierspurig ausgebaute Andreas-Meyer-Straße hat eine Verkehrsbelastung von etwa 20.000 Fahrzeugen täglich und ist Teil des Ring 2. Sie leitet den Durchgangsverkehr am Untersuchungsgebiet vorbei. Die innere Erschließung des Gebiets erfolgt im Wesentlichen über die Straßen Moorfleeter Deich und

Sandwich. Beides sind Sammelstraßen, die Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke übernehmen. Für den gesamtstädtischen Verkehr spielen sie keine Rolle. Die Verkehrsbelastung ist gering (etwa 900 Fahrzeuge täglich).

Durch die geringen Fahrbreiten von durchschnittlich 5,50 m und zumeist fehlende Gehwege ist die Leistungsfähigkeit dieser Sammelstraßen begrenzt. Die Stichstraße Hein-Baxmann-Stieg ist als reine Wohnstraße mit 5 m Breite ausreichend dimensioniert. Hingegen lässt die nur 3,50 m breite Anliegerstraße Moorfleeter Kirchenweg die Begegnung zweier Fahrzeuge nicht zu.

Die Straßen in Moorfleet verlaufen zumeist auf Deichen und sind schmal und kurvenreich. Sie sind für ein höheres Verkehrsaufkommen augenscheinlich nicht geeignet. Aus diesem Grund wurde eine verkehrliche Machbarkeitsstudie erstellt. Im Rahmen dieser Studie wird untersucht, in wieweit die bestehenden Straßen noch zusätzlichen Verkehr aufnehmen können bzw. welche alternativen Möglichkeiten es für die Erschließung von neuen Wohnbauflächen gibt.

Die Anbindung des Untersuchungsgebiets an den öffentlichen Nahverkehr erfolgt durch die S-Bahnlinie 21 (Aumühle – Bergedorf – Ham-

burg Hbf - Dammtor - Elbgaustraße) und durch mehrere Buslinien. Die nächst gelegenen S-Bahnhaltestellen sind Billwerder-Moorfleet und Tiefstack. Die S-Bahn verkehrt tagsüber alle 10 Minuten, im Berufsverkehr besteht ein 5-Minutentakt. Die Fahrzeiten zur Hamburger Innenstadt bzw. nach Bergedorf betragen jeweils etwa 10 Minuten. Die S-Bahnhaltestelle Tiefstack verfügt über einen Park & Ride Parkplatz. Beide S-Bahnhaltestellen sind jeweils etwa 800 m vom nördlichen bzw. südlichen Ende des Untersuchungsgebiets entfernt, von der Gebietsmitte aus beträgt die Entfernung 1.500 - 2.000 m.

Die Buslinien 124 und 220 erschließen unmittelbar das Untersuchungsgebiet. Sie verkehren im Zuge der Straßen Sandwich und Moorfleeter Deich. Mit einer Bedienungshäufigkeit von nur 5 Fahrten je Tag und Richtung ist die Frequenz unzureichend. An Wochenenden findet kein Busverkehr statt. Der Süden des Untersuchungsgebiets wird überhaupt nicht durch den ÖPNV erschlossen.

Weitere Busse verkehren im Zuge der Andreas-Meyer-Straße über Rothenburgsort in die Innenstadt. Diese Busse halten am südlichen Ende der Andreas-Meyer-Straße an der Kreuzung Brennerhof und am nördlichen Ende an der Einmündung Ausschläger Allee. Von der Mitte des Untersuchungsgebiets





## Bestandsaufnahme: Bestandserfassung

20

aus sind diese Haltestellen jedoch wiederum 1.000 - 1.200 m entfernt.

Im Zuge der Straße Moorfleeter Deich verläuft die städtische Veloroute 9. Die Veloroute 9 bildet eine Hauptverbindung für Radfahrer in die Vier- und Marschlande. Der Abschnitt durch Moorfleet ist besonders attraktiv, weil an mehreren Stellen ein Blick über die Elbe möglich ist. Jedoch ist die Veloroute nur eingeschränkt wahrnehmbar und unzureichend ausgeschildert.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass für ältere Personen der fußläufige Weg aus dem Untersuchungsgebiet bis zur S-Bahnhaltestelle Billwerder-Moorfleet bzw. Tiefstack nicht zu bewältigen ist. Dementsprechend ist die Frequenz der Buslinien im Untersuchungsraum unzureichend. Auch die Kennzeichnung und Ausschilderung der Veloroute 9 könnte verbessert werden.





## Legende

- Hauptverkehrsstraße (Ring 2)
- Sammelstraße
- Anliegerstraße
- Wasserfläche
- Abgrenzung Untersuchungsraum
- H Bushaltestelle
- S S-Bahn Haltestelle
- ±B. 120 Buslinie
- P+R Park + Ride Parkplätze
- Städte Veloroute 9 Städtische Veloroute 9

## Bedienungshäufigkeit

- bis 5 min
- bis 30 min
- bis 10 min
- bis 60 min
- bis 20 min
- über 60 min

## Fahrzeiten Buslinien und S-Bahnen

124	Hauptbahnhof - Bf. Bergedorf	Mo. - Fr.	1-2 w/Std.
		Sa. - So.	1 w/Std.
	Untersuchungsraum	Mo. - Fr.	5 x/Tag
		Sa. - So.	gar nicht
	Br. Bergedorf - Hauptbahnhof	Mo. - Fr.	1-2 w/Std.
		Sa. - So.	1 w/Std.
	Untersuchungsraum	Mo. - Fr.	4 x/Tag
		Sa. - So.	gar nicht
220	Moorfleet (Feuerwehr) - Schule Ochsenwerder	Mo. - Fr.	4 x/Tag
		Sa. - So.	2 x zur Schule
	Schule Ochsenwerder - Moorfleet (Feuerwehr)	Mo. - Fr.	2 x/Tag
		Sa. - So.	gar nicht
M3, 120, 130, 230, 602	Linien außerhalb des Untersuchungsraums		
S2	Altona - Bergedorf	Mo. - Fr.	jede 10 Min. zu Stoßzeiten
		Sa. - So.	gar nicht
	Bergedorf - Altona	Mo. - Fr.	jede 10 Min. zu Stoßzeiten
		Sa. - So.	gar nicht
S21	Elbgaustraße - Aumühle	Mo. - So.	jede 10 Min. mit Ausnahmen & Betriebsschluss
	Aumühle - Elbgaustraße	Mo. - So.	jede 10 Min. mit Ausnahmen & Betriebsschluss

## Wohnbaustudie Moorfleet

### Verkehrliche Erschließung

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





## Bestandsaufnahme: Bestandserfassung

22

### Sozial- und Versorgungsinfrastruktur:

Im Zusammenhang mit der Untersuchung von Wohnungsbaupotenzialen spielt die Versorgungsinfrastruktur eine wesentliche Rolle. Die Infrastrukturausstattung ist im Untersuchungsgebiet - wie im gesamten Gebiet der ländlich geprägten Vier- und Marschlande - schwach ausgeprägt.

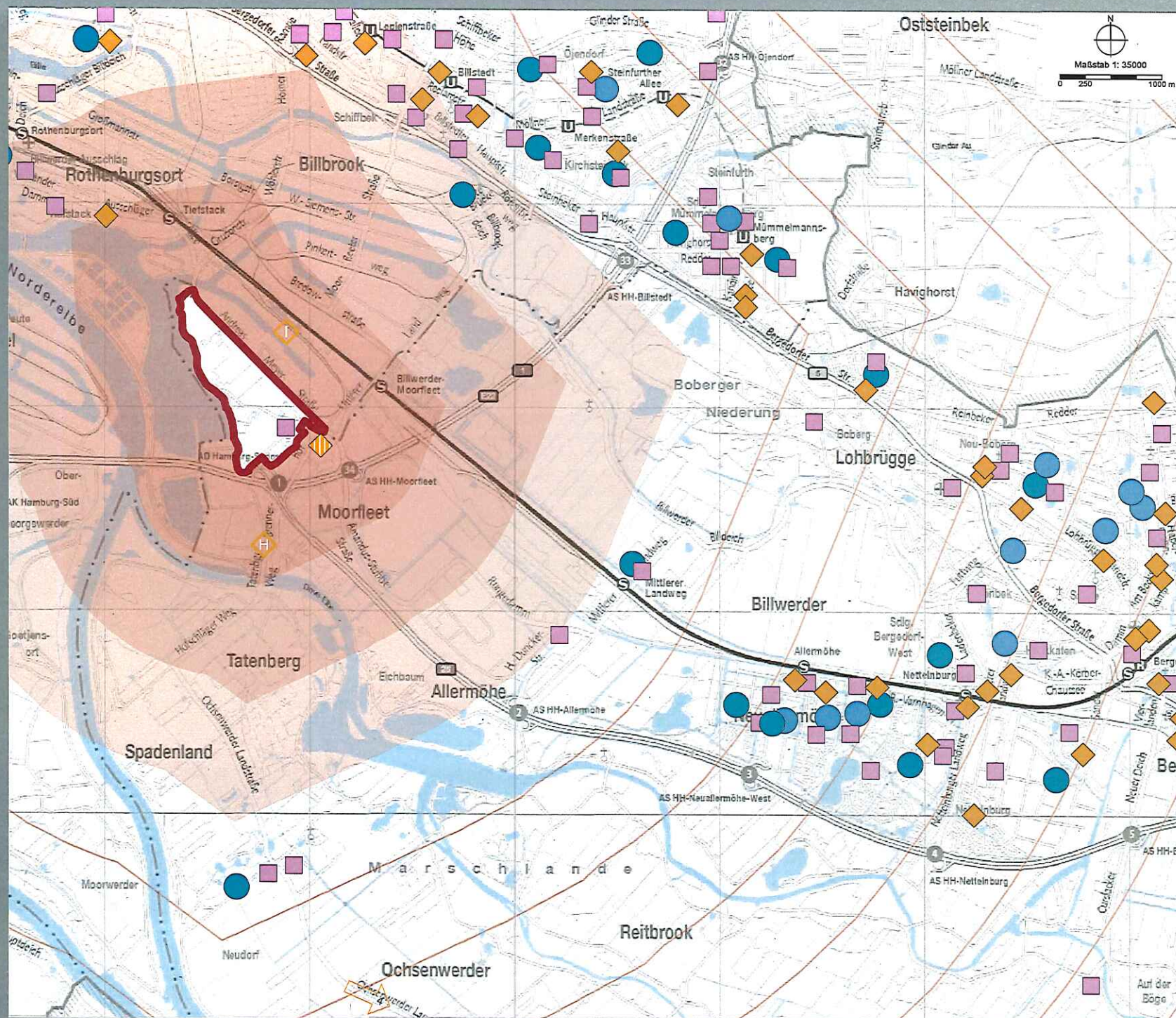
Es gibt derzeit nur wenige Einkaufsmöglichkeiten im Untersuchungsraum und dessen Umgebung. In Billbrook - etwa 500 m Luftlinie entfernt - gibt es einen großen Markt für italienische Spezialitäten, der zwar eine überregionale Ausstrahlung hat, aber keine vollwertige Nahversorgungsmöglichkeit bietet, weil nur spezielle Sortimente angeboten werden. Im Süden Moorfleets an der Kreuzung Moorfleeter Deich/ Brennerhof, etwa 800 m südlich des Untersuchungsgebiets, hat ein Getränkemarkt seinen Standort. Ein größerer Hofladen existiert am Tatenberger Deich (Entfernung etwa 2 km). Die nächstgelegene vollwertige Nahversorgungsmöglichkeit befindet sich im Stadtteil Rothenburgsort an der Ausschläger Allee nahe dem S-Bahnhof Tiefstack. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Moorfleet 16, südlich der Straße Brennerhof, ist ein Standort für einen Nahversorgungsbetrieb als Sondergebiet planungsrechtlich gesichert. Die

Ansiedlung eines Betriebs würde die Nahversorgungssituation in Moorfleet stark verbessern. Sie wird in dem Maße wahrscheinlicher, wie durch eine Wohnbauentwicklung die Einwohnerzahl im Einzugsbereich anwächst und der Standort dadurch an Attraktivität gewinnt.

In Moorfleet gibt es seit Jahrzehnten keine Schule mehr. Einzig verbliebene Einrichtung der sozialen Infrastruktur ist eine Kindertagesstätte, die von der Kirchengemeinde St. Nikolai betrieben wird. Grundschüler besuchen vorwiegend die Schule in Ochsenwerder.

Zentren des sozialen Lebens in Moorfleet sind die Gemeinde St. Nikolai und die im Jahre 1896 gegründete freiwillige Feuerwehr. Seit 1903 existiert der Moorfleeter Heimatverein.





# Legende

- Kita
- Grundschule
- Weiterführende Schule (Stadtteilschule, Gymnasium)
- ◆ Nahversorgung (Discounter, Vollsortiment)
- ◆ Planungsrechtlich ausgewiesener Standort für Nahversorgung
- I Italienischer Großmarkt (kein Vollsortiment)
- H Hofladen, Getränkemarkt (kein Vollsortiment)
- 4 Nächste Nahversorgung (in km)
- ▭ Abgrenzung Untersuchungsraum

Entfernungsradien  
Abstand je Ring: 1 km



## Wohnbaustudie Moorfleet Sozial- und Versorgungsinfrastruktur

Stand: August 2015

Planungsbüro: ■ clausen-seggelke  
stadtplaner





## ■ Bestandsaufnahme: Bestandserfassung

24

### Eigentumsverhältnisse:

Der überwiegende Teil der Flächen im Untersuchungsgebiet steht in städtischem Eigentum. Dies betrifft vor allem die Flächen nördlich der Straße Sandwisch. Viele der ansässige Gartenbau- und Landwirtschaftsbetriebe sind Pächter städtischer Flächen. Im Bereich der Einfamilienhaussiedlung am Hein-Baxmann-Stieg sind zahlreiche Grundstücke als Erbbaurecht vergeben.

Südlich der Straße Sandwisch dominiert privates Eigentum. Im Eigentum der Stadt stehen das ehemalige Schulgelände und zwei landwirtschaftlich genutzte Flächen am Moorfleeter Kirchenweg. Hinzu kommt eine bisher weitestgehend ungenutzte Fläche an der Kreuzung der Straßen Moorfleeter Deich und Sandwisch. Das Kirchengrundstück und mehrere an die Kirche angrenzende Flächen stehen in kirchlichem Eigentum.

Die städtischen Flächen bilden einen Flächenzusammenhang und umfassen mehrere Baulücken am Moorfleeter Deich. Dadurch stehen sie im Grundsatz als kurz- bis mittelfristig entwickelbare Flächenpotenziale zur Verfügung, die darüber hinaus einen direkten Zugang zur vorhandenen Erschließung haben.





#### Legende

- Städtisches Eigentum untersch.  
Vermögensbereiche ohne Erbbaurecht
- Städtisches Eigentum untersch.  
Vermögensbereiche mit Erbbaurecht
- Wasserfläche
- Abgrenzung Untersuchungsraum

#### Wohnbaustudie Moorfleet Eigentumsverhältnisse

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





Moorfleeter Herrenbrack 1869  
Quelle: vier- und marschlande.de



Moorfleeter Brack 2015  
Quelle: bing.com

## Bestandsaufnahme: Bestandserfassung

26

### Altlastsituation:

Durch die seit Jahrzehnten bestehende industrielle Nutzung in der Umgebung des Untersuchungsgebiets (Billbrook, Peute) besteht eine flächendeckende Belastung des Gebiets mit Arsen und Schwermetallen, die über den Luftpfad aufgebracht wurden. Daneben finden sich Hinweise auf weitere organische Schadstoffe, u.a. auch auf Dioxine im Oberboden. Für die Dioxine liegen nach Auskunft der Umweltbehörde, Amt für Umweltschutz/Bodenschutz/Altlasten, Überschreitungen des Maßnahmenwerts für Kinderspielflächen vor.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zudem eine Altlast, zwei altlastverdächtige Flächen und drei Grundwasserschäden.

Die Altlast liegt im Bereich des „Moorfleeter Bracks“. Diese Fläche wurde in der Vergangenheit als Mülldeponie genutzt. Sie wird seit 2003 saniert und überwacht. Es handelt sich um eine hoch kontaminierte Fläche, die ausgekoffert und deren Aushub auf das südwestliche Teilstück umgelagert wurde. Das Wasser in dem eingekapselten Teilstück wird durchgängig bewirtschaftet. Die Moorfleeter Brack ist auch Ursache für einen Grundwasserschaden. Für eine Wohnbebauung kommt diese Fläche nicht in Betracht. Die Moorfleeter

Brack umfasst jedoch nur einen kleinen Teil des Untersuchungsbereichs.

Altlastenverdächtig ist zum einen die Fläche eines ehemaligen Gewächshauses, auf der Schwermetallbelastung u.a. durch Blei und Zink und zudem eine Bodenbelastung durch das Insektizid Dichlordiphenyltrichlorethan (DDT) nachgewiesen wurde. Eine weitere altlastverdächtige Fläche ist eine seit 1989 bis heute von verschiedenen Firmen genutzte Fläche an der Einmündung der Straße Sandwisch in den Moorfleeter Deich. Obwohl bereits eine nachgewiesene Oberbodenverunreinigung mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) beseitigt wurde, besteht nach wie vor eine hohe Wahrscheinlichkeit weiterer Bodenverunreinigungen. Aus Sicht des Boden- und Grundwasserschutzes besteht kein akuter Handlungsbedarf, die Fläche befindet sich in laufender Überwachung.

Das Gebiet ist von drei Grundwasserschäden betroffen. Neben den erwähnten Grundwasserschäden durch die ehemalige Deponie „Moorfleeter Brack“ gibt es einen Grundwasserschaden, der durch die ehemalige Fabrik des Unternehmens [REDACTED] verursacht worden ist. Bis in die 1980er Jahre produzierte und lagerte das Unternehmen an der Andreas-Meyer-Straße in Billbrook Pflanzenschutzmittel. Dabei gelangten Dioxine in

die Umwelt, an denen Arbeiter erkrankten. Es entwickelte sich einer der bis dahin größten Umweltskandale in Deutschland, in dessen Folge die Fabrik 1984 geschlossen wurde. Neben den Bodenverunreinigungen, die sich hauptsächlich auf den Werksstandort beschränkten, kam es zu einer Grundwasserbelastung, die bis etwa einen Kilometer über die Werksgrenzen hinausreicht. Seit 1998 ist das Gelände durch metertiefe Spundwände eingekapselt und vollständig versiegelt. Die Reinigung des belasteten Grundwassers erfolgt in einer Wasserbehandlungsanlage auf dem ehemaligen Werks Gelände. Inzwischen wird das Gelände wieder gewerblich genutzt.

Weitere Grundwasserverunreinigungen wurden an der Straße Brennerhof in Form von leichtflüchtigen Chlorkohlenwasserstoffen (LCKW) festgestellt. Die Ursache dieser Verunreinigung ist noch nicht bekannt.

Der gesamte Untersuchungsraum weist organische Weichschichten (Klei, Torf) mit einer Mächtigkeit von >2 m im Untergrund auf. In diesen Schichten ist die Bildung von Gasen wie Methan und Kohlendioxid nicht auszuschließen. Die Gase können bis in die oberflächennahen Bodenschichten aufsteigen und sich vor allem unter versiegelten bzw. bebauten Flächen anreichern. Zur Vorsorge sind nach Auskunft der Umweltbehörde ab





Fa. Boehringer in den 70er Jahren  
Quelle: ndr.de



LKW-Verkaufsniederlassungen  
Quelle: ndr.de

27

## Bestandsaufnahme: Bestandserfassung

einer Weichschichtenmächtigkeit von  $\geq 2$  m bauliche Maßnahmen zur Ableitung der Bodengase erforderlich, um einer Erstickungsgefahr z.B. in Schächten und Kellerräumen vorzubeugen. Diese Bodenbelastung hat natürliche Ursachen und trifft potenziell für das gesamte Marschgebiet zu.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aufgrund der Belastungen im Falle einer Wohnbauentwicklung Maßnahmen erforderlich sind, um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. So wäre eine Aufhöhung der Grundstücke um mindestens 0,5 m erforderlich, auch ist mit zusätzlichen Entsorgungskosten für Bodenaushub zu rechnen. Unter dieser Voraussetzung wäre Wohnungsbau im Untersuchungsgebiet im Hinblick auf die Altlastensituation realisierbar. Einzige Ausnahme bildet die Fläche der ehemaligen Deponie „Moorfleeter Brack“, die für Wohnungsbau ausscheidet.





# Legende

- organische Weichschichten (Klei-Torf)  
im Untergrund Mächtigkeiten  $d > 2$  m  
- flächendeckende Belastung mit Arsen und  
Schwermetallen (Eintrag aus Luftfahd)  
- Hinweise auf weitere Schadstoffe im Oberboden  
(u.a. Dioxine)

Wasserfläche

Abgrenzung Untersuchungsraum

Altlast

7030-001/00 (ehem. Deponie Moorfleeter Brack)

Altlastverdacht

7030-028/00 (Schwermetall, ehem. Gewächshaus)

7032-038/00 (Altstandort Schrottplatz)

Grundwasserschäden

7032-G001 (durch F)

7030-G002 (ehem. Deponie Moorfleeter Brack)

7230-G003 (an Geländesenke Brennerhof /  
Ecke Sandwisch)

historische Belastung, als erledigt eingestuft

7030-011/00 (verfüllter Teich)

7030-025/00 (ehem. gummi-verarbeitender Betrieb)

7032-003/00 (Luftbildauffälligkeit)

7032-004/00 (Luftbildauffälligkeit)

## Wohnbaustudie Moorfleet Altlastsituation

Stand: August 2015

Planungsbüro: clausen-seggelke  
stadtplaner



Zwischenfazit:

Kernaussage der Bestandserfassung ist, dass der Norden von Moorfleet ein dörflich geprägtes Mischgebiet ist, welches relativ nah an der Innenstadt liegt und in einem harten Kontrast zu den umliegenden Industriegebieten und großen Verkehrsachsen steht. Während die innenstadtnahe Lage, die landschaftsräumliche Qualität und der hohe Anteil an Flächen in städtischem Eigentum eine Entwicklung von Flächen für den Wohnungsbau grundsätzlich nahelegt, werden zahlreiche andere Aspekte deutlich, die eine Wohnnutzung erschweren. Potenziell ungünstig für eine Wohnbauentwicklung im Untersuchungsraum sind die Emissionen der benachbarten Industriegebiete und überörtlichen Verkehrsstraßen. Die Erschließungssituation ist nicht einfach, dies betrifft sowohl die komplizierte äußere Anbindung als auch die beschränkte Leistungsfähigkeit der gebietsinternen Straßen. Zudem sind die Bodenverhältnisse problematisch: Der tief gelegene Marschboden zeichnet sich durch eine geringe Tragfähigkeit und einen hohen Grundwasserstand aus. Auch die Altlasten stehen einer Wohnbebauung zwar nicht grundsätzlich entgegen, führen aber zu einem zusätzlichen Kostenaufwand im Rahmen der Herrichtung des Baulands.



## ■ Bestandsaufnahme: Planerische Rahmenbedingungen 30

Erläutert werden die Aussagen folgender Planwerke:

- Flächennutzungsplan
- Landschaftsprogramm
  - Themenkarte Erholung/Landschaftsbild zum Landschaftsprogramm
  - Themenkarte Erholung/ Landschaftsbild, Teilaspekt Freiraumverbund
- Strategieplan - Stromaufwärts an Elbe und Bille
- Verbindliches Planrecht (Baustufen- und Bebauungspläne)

### Flächennutzungsplan:

Der 1997 neu bekanntgemachte Flächennutzungsplan Hamburgs stellt den Untersuchungsraum überwiegend als Fläche für die Landwirtschaft dar. Diese Darstellung umfasst auch die bebauten Flächen am Moorfleeter Deich und am Sandwisch. Lediglich die zusammenhängende Wohnbebauung im Bereich der Kirche und des südlichen Abschnitts der Straße Sandwisch wird als Wohnbaufläche dargestellt, die Schule und die südlich angrenzende Fläche des Kompeten-

zentrums Gartenbau werden als Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen.

Die Darstellung Moorfleets nördlich der Autobahn unterscheidet sich von der Darstellung Moorfleets südlich der Autobahn und von der Darstellungsweise in den Vier- und Marschlanden generell. Südlich der Autobahn wird die straßenbegleitende Bebauung Moorfleets als Wohnbaufläche dargestellt, in den Vier- und Marschlanden erfolgt ansonsten zumeist die Darstellung einer „Baufläche mit Dorf- oder Mischgebietscharakter“.

Die Entwicklung von Wohnbauflächen in größerem Umfang würde eine Änderung des Flächennutzungsplans erfordern.

### Landschaftsprogramm:

Das Landschaftsprogramm wurde 2013 aktualisiert. Die zum Landschaftsprogramm gehörenden Themenkarten werden zurzeit neu erarbeitet. In Abstimmung mit der Fachbehörde wurden dieser Studie die derzeitigen Arbeitsstände zugrunde gelegt.

Die Darstellung im Landschaftsprogramm entspricht im Wesentlichen derjenigen des Flächennutzungsplans. Das Untersuchungsgebiet wird größtenteils als Milieu „landwirt-

schaftliche Kulturlandschaft“ dargestellt. Dargestellt sind zudem die Milieus „Dorf“ (dörflich geprägter Bereich nördlich der Kirche), „gartenbezogenes Wohnen“ (Grundstücke am Hein-Baxmann-Stieg) und „öffentliche Einrichtungen“ (ehemaliger Schulstandort, Kompetenzzentrum Gartenbau). Flächen deckend im Untersuchungsgebiet gelten die milieübergreifenden Funktionen „Schutz des Landschaftsbildes“ und „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“. Der kleine Friedhof südlich der Moorfleeter Kirche ist als Grünfläche gesondert ausgewiesen. Die westlich angrenzende Elbe ist als Tiedegewässer dargestellt, dargestellt sind auch die Abgrenzungen der Natura 2000-Schutzgebiete (FFH-Gebiet und Vogelschutzgebiet).

Das Gebiet wird von mehreren „grünen Wegeverbindungen“ durchquert: Eine davon verläuft entlang des Moorfleeter Deichs und setzt sich in den südlichen Teil Moorfleets fort, eine weitere führt über den Moorfleeter Kirchenweg und den Sandwisch bis zum Brennerhof. Darüber hinaus ist eine Verbindung vom Moorfleeter Kirchenweg zum Brennerhof dargestellt.

Das Landschaftsprogramm müsste im Falle einer Wohnbebauung ebenfalls geändert werden. Die dargestellten Entwicklungsziele, die milieübergreifenden Funktionen „Schutz des



## 31 Bestandsaufnahme: Planerische Rahmenbedingungen

Landschaftsbildes“ und „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ wären bei der Planung zu berücksichtigen.

### Themenkarte Erholung/Landschaftsbild zum Landschaftsprogramm:

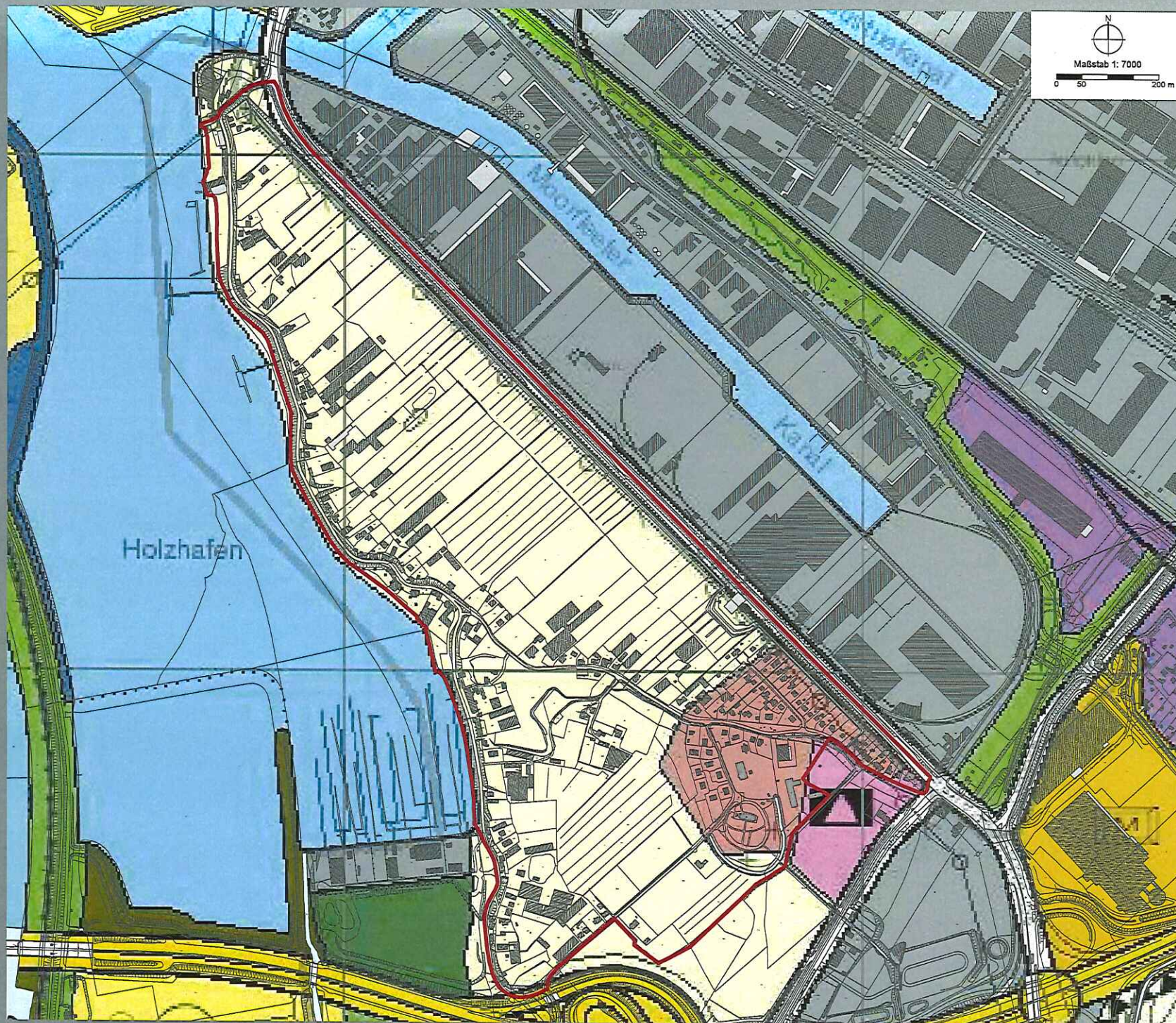
Die Themenkarte Erholung/ Landschaftsbild weist das Gebiet als landwirtschaftliche „Kulturlandschaft Gartenbau“ aus, die von Gewerbe- und Industrieflächen umgeben wird. Als wichtiges das Landschaftsbild prägendes Merkmal wird die von Weiten sichtbare Moorfleeter Kirche als „Landmarke“ betont. Entwicklungsziele sind der Erhalt bzw. die Stärkung der grünen Hauptwegeverbindung am Moorfleeter Deich und des Moorfleeter Freizeithafens am Holzhafen. Es werden zudem mehrere Aussichtspunkte/ Sichtachsen am Moorfleeter Deich Richtung Kaltehofe (Wasserkunst) und Holzhafen definiert, die zu erhalten und zu qualifizieren sind.

### Themenkarte Erholung/Landschaftsbild. Teilaspekt Freiraumverbund:

Die Themenkarte zum Teilaspekt „Freiraumverbund“ definiert den untersuchten Raum als wichtige Landschaftsachse, die eine Verbindungsfunktion zwischen dem Kleingartengebiet „Billerhuder Insel“ bzw. der geplanten Grünspange „Tiefstack Ost“ und den Vier-

und Marschlanden mit dem Naturschutzgebiet „Boberger Dünen“ übernimmt. Damit wird das Untersuchungsgebiet Teil einer stadtteilübergreifenden Grünverbindung. Zusätzlich übernimmt das Gebiet eine Pufferfunktion zwischen dem Industriegebiet Billbrook und dem Naturschutzgebiet Holzhafen bzw. dem dortigen FFH- und Vogelschutzgebiet.





# Legende

- Flächen für Landwirtschaft
- Wohnbauflächen
- Flächen für Gemeinbedarf:  
Einrichtung für Forschung und Lehre
- Wasserflächen
- Gewerbliche Baufläche
- Wald
- Autobahn
- Abgrenzung Untersuchungsraum

## Wohnbaustudie Moorfleet Flächennutzungsplan

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





# Legende

## Milieus

- Landwirtschaftl. Kulturlandschaft
- gartenbez. Wohnen
- Dorf
- Friedhof
- Tidegewässer
- Gewerbe / Industrie und Hafen
- Öffentliche Einrichtungen
- Wald
- Autobahn

## Milieuübergreifende Funktionen

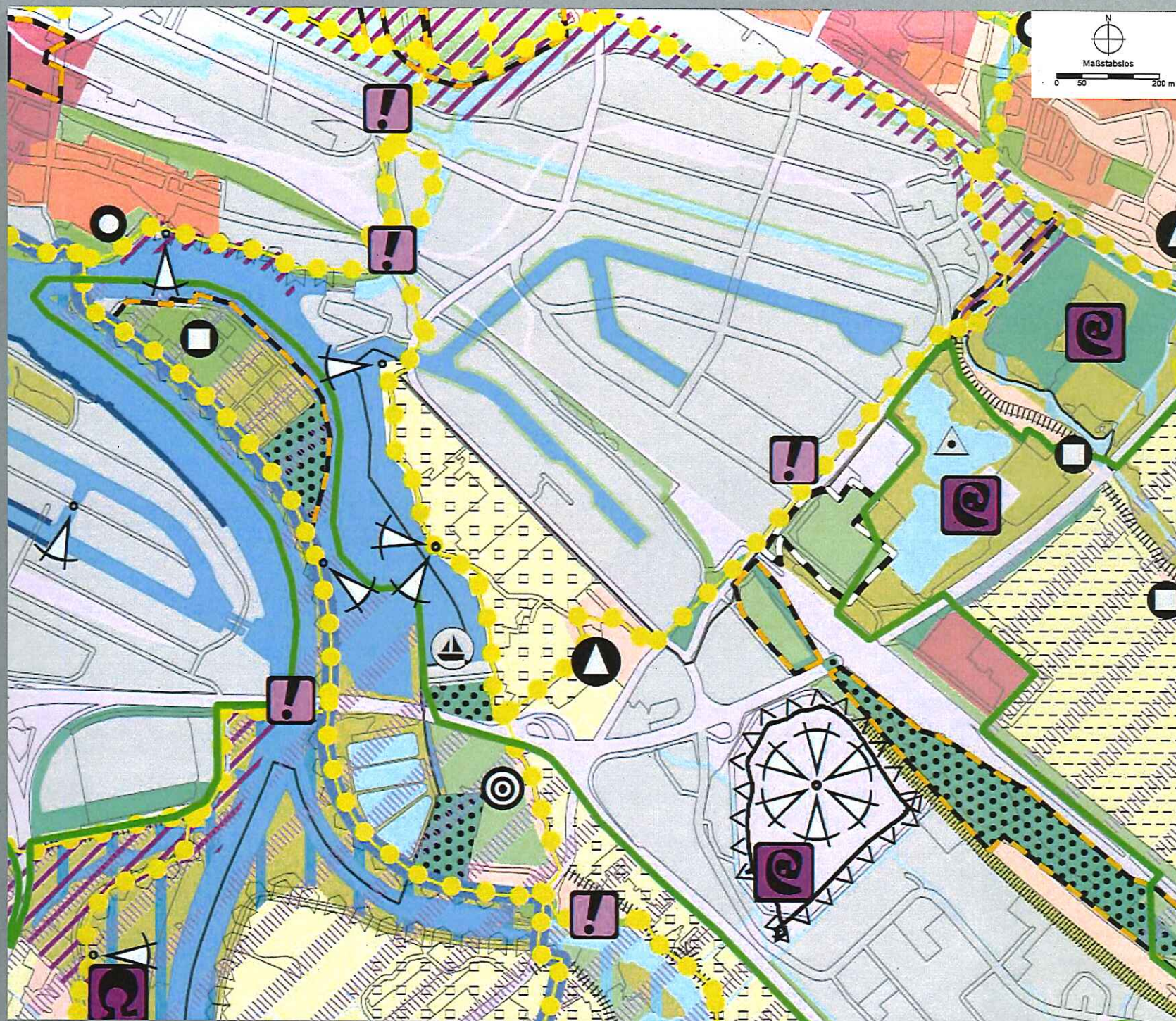
- Schutz des Landschaftsbildes
- grüne Wegeverbindung
- Landschaftsachse Nordereibe
- Entwicklungsbereich Naturhaushalt
- Natura 2000, Vogelschutzgebiet u. FFH-Gebiet
- Abgrenzung Untersuchungsraum

## Wohnbaustudie Moorfleet Landschaftsprogramm

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





# Legende

## Landschaftsbildräume

- Offener Siedlungsraum
- Gewerbe-/Industrie- und Hafenraum
- Flusslandschaft Elbe
- Infrastrukturraum
- Landwirtschaftliche Kulturlandschaft, Gartenbau

## Erhalt und Stärkung von Strukturen und Strukturelementen | Handlungsfelder

- Grüne Hauptwegeverbindung
- Landmarke
- Erhalt und Qualifizierung als Aussichtspunkt / Sichtachse
- Freizeit- und Museumshafen
- Handlungsschwerpunkt Wegeverbund

**Wohnbaustudie Moorfleet**  
 Themenkarte Erholung/Landschaftsbild  
 zum Landschaftsprogramm Hamburg  
 Vorabzug Stand 30.10.2014

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
 stadtplaner





# Legende

- Landschaftsachse  
(Stand: Überarbeitung SSR)
- Städtisches Erholungsgebiet
- Grünspange
- Grüne Hauptwegeverbindung
- Abgrenzung Untersuchungsraum
- ! Handlungsschwerpunkt Wegeverbund

**Wohnbaustudie Moorfleet**  
 Themenkarte Erholung/Landschaftsbild  
 zum Landschaftsprogramm Hamburg  
 Teilaspekt Freiraumverbund  
 Fachentwurf Stand April 2015

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
 stadtplaner



## ■ Bestandsaufnahme: Planerische Rahmenbedingungen 36

### Strategieplan - Stromaufwärts an Elbe und Bille:

Im Jahr 2014 stellte die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt das Konzept „Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und urbane Produktion in Hamburg Ost“ der Hamburger Öffentlichkeit vor. Im Mittelpunkt des Konzepts steht das Ziel, die Quartiere östlich der Innenstadt zwischen Hammerbrook, Billbrook und Billstedt zu stärken. Ein besonderer Fokus liegt auf der Verbindung von Wohnen und Arbeiten, auf der Vernetzung von Freiräumen und auf der Entwicklung von Lagen am Wasser. Bisher werden konzeptionelle Überlegungen angestellt, es gibt noch keine konkreten Realisierungsplanungen.

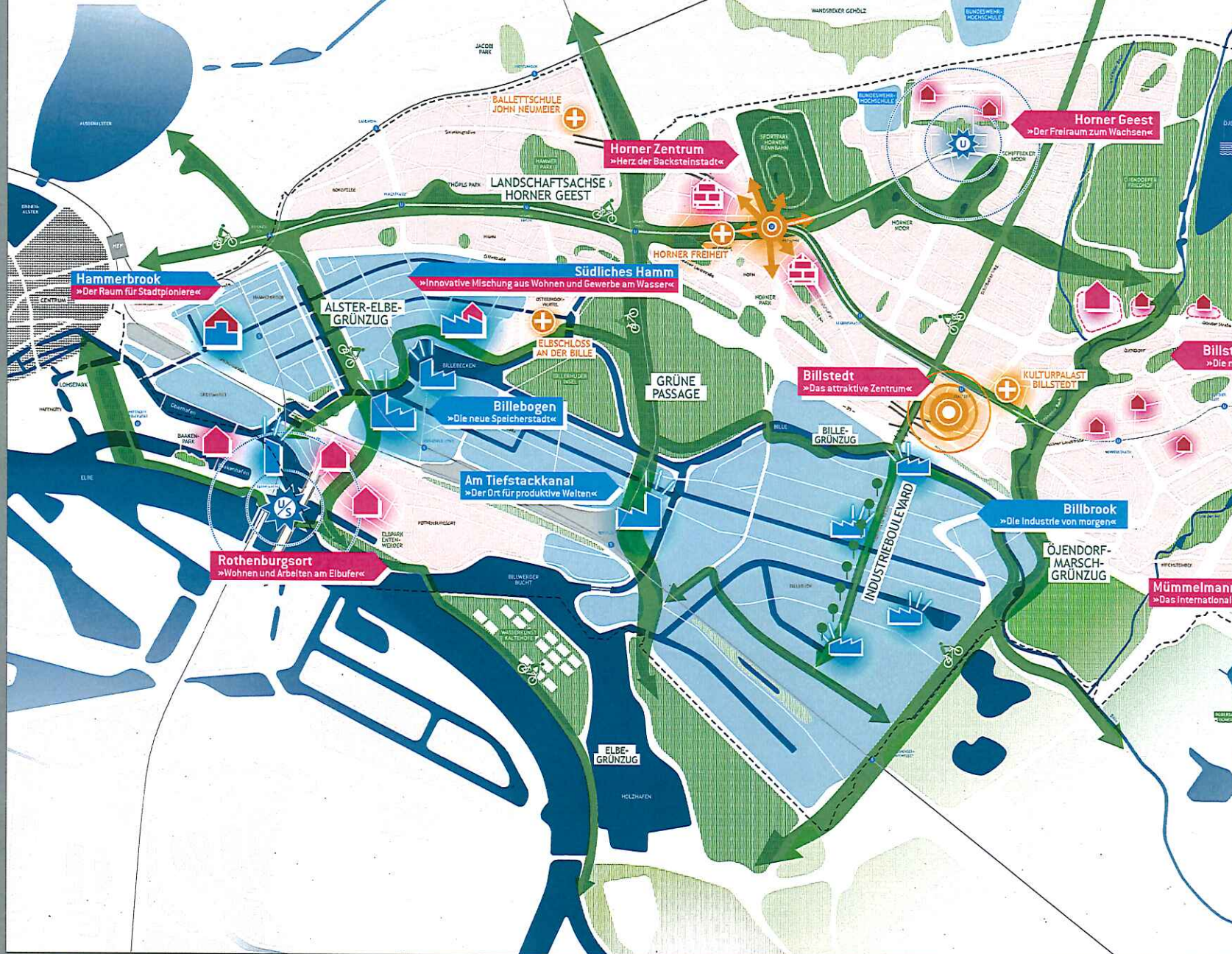
Der Strategieplan „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ (Fachentwurf, Stand Oktober 2014) stellt ein System von Grünzügen und Freiraumvernetzungen dar, die den Planungsraum gliedern. Moorfleet liegt zwar außerhalb des Betrachtungsraums dieses Strategieplans. Während des Austauschs mit der Projektgruppe der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen über das Konzept von „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ wurde aber deutlich, dass Moorfleet im Rahmen dieses Konzepts als Bindeglied zum Freiraum der Vier- und Marschlande eine wichtige

Verknüpfungsfunktion übernimmt. Der Strategieplan stellt eine „grüne Passage“ dar, die aus Richtung Horn über die Billerhuder Insel und die im Landschaftsprogramm dargestellten Grünspange „Tiefstack Ost“ bis Moorfleet reicht. Moorfleet übernimmt hier die Funktion als „Eingangstor“ in die Vier- und Marschlande. Die städtebauliche Kante zum Industriegebiet Billbrook spielt für die Definition dieses Eingangstors eine entscheidende Rolle und ist aus Sicht dieses Konzepts zwingend beizubehalten. Daher scheidet eine großflächige Bebauung im Untersuchungsgebiet aus dieser Perspektive aus. Vorstellbar wäre allenfalls eine behutsamen Nachverdichtung durch vereinzelte Wohngebäude am Moorfleeter Deich und am Sandwisch.



# STRATEGIEPLAN Stromaufwärts an Elbe und Bille

M 1:10 000



## Legende

- Grünflächen
- Übergeordnete Grünachsen & Radwegenetz
- Industrieflächen

**Wohnbaustudie Moorfleet**  
Strategieplan - Stromaufwärts an Elbe und Bille  
Fachentwurf Stand Oktober 2014

Stand: August 2015

Planungsbüro: clausen-seggelke  
stadtplaner





## Bestandsaufnahme: Planerische Rahmenbedingungen 38

### Verbindliches Planrecht (Baustufen- und Bebauungspläne):

Im Untersuchungsgebiet gilt der Baustufenplan Bergedorf von 1955. Der Baustufenplan setzt Moorfleet als Außenbereich fest, wobei diese Festsetzung inzwischen von der Rechtsprechung aufgehoben wurde und obsolet ist. Relevanz hat lediglich die Festsetzung von Grundstücken an der Nordspitze des Untersuchungsgebiets als Industriegebiet (im Wesentlichen Gelände der Schiffswerft [REDACTED]).

In einer ersten Änderung wurde im Jahr 1956 die geschlossene Wohnbebauung zwischen dem südlichen Abschnitt der Straße Sandwisch und der Andreas-Meyer-Straße (Bereich um den Hein-Baxmann-Stieg) als Siedlungsgebiet ausgewiesen.

Südlich des Untersuchungsgebiets gilt der Bebauungsplan Moorfleet 17 aus dem Jahre 2010, der die planungsrechtliche Grundlage für das inzwischen realisierte Kompetenz- und Beratungszentrum Gartenbau bildet. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans reicht bis zum Brennerhof. Südlich der Straße Brennerhof wurde mit dem Bebauungsplan Moorfleet 16 im Jahr 2011 ein Gewerbegebiet mit einem integrierten Sondergebiet für einen Nahversorgungsbetrieb festgesetzt. Dieser

Bebauungsplan wurde bisher nicht umgesetzt, für das Sondergebiet liegen Anfragen potenzieller Betreiber vor. Der Bebauungsplan Moorfleet 15/ Billwerder 24/ Billbrook 7 umfasst ein Gebiet östlich der Andreas-Meyer-Straße und südlich des Unteren Landwegs. Dieser Plan wurde Jahr 2001 aufgestellt und setzt ein Sondergebiet für ein Fachmarktzentrum fest. Heute befinden sich auf dieser Fläche ein Einrichtungshaus [REDACTED] und ein Baumarkt. Planungsrechtliche Grundlage für das Industriegebiet Billbrook bildet der 1955 erneut festgestellte Baustufenplan Billbrook.

Es wird deutlich, dass insbesondere südlich des Untersuchungsraums in den vergangenen Jahren eine dynamische städtebauliche Entwicklung stattgefunden hat, der Untersuchungsraum selber jedoch im Windschatten dieser Entwicklung geblieben ist. Die bauliche Entwicklung hat sich dort auf Grundlage des § 34 BauGB vollzogen und beschränkt sich im Wesentlichen auf Baulückenschließungen. Die einzige größere Entwicklung war eine kleine Wohnsiedlung aus Doppelhäusern, die in den 1990er Jahren auf Kirchenland entstanden ist. Im Falle einer Entwicklung neuer Wohnbauflächen im Untersuchungsgebiet müssten die planungsrechtlichen Grundlagen neu geschaffen werden.





# Legende

- Baustufenplan Bergedorf Blatt 1
- Baustufenplan Billbrook
- Baustufenplan Bergedorf 1. Änderung Blatt 3
- Bebauungsplan Moorfleet 15 - Billwerder 24 - Billbrook 7
- Bebauungsplan Moorfleet 16
- Bebauungsplan Moorfleet 17
- Wasserfläche
- Abgrenzung Untersuchungsraum

## Wohnbaustudie Moorfleet verbindliches Planrecht

Stand: August 2015

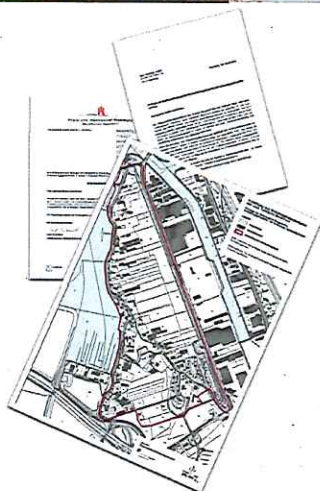
Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





## Bestandsaufnahme: Ergebnisse der Betriebsumfrage

40

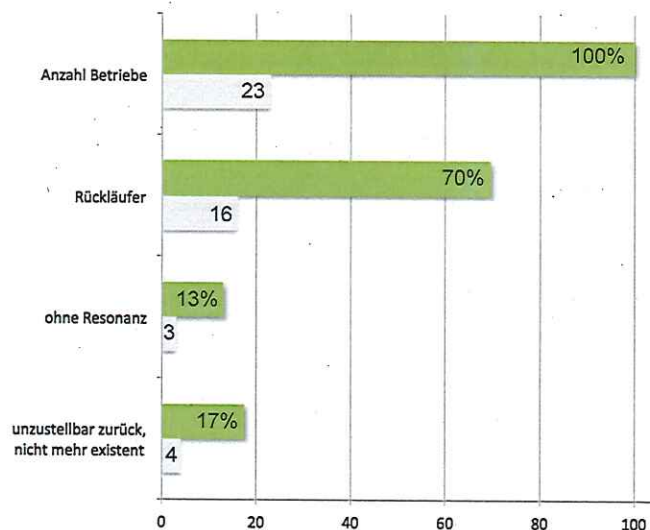


Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde im Untersuchungsgebiet eine Betriebsumfrage durchgeführt, um Information über die mittel- und langfristigen Entwicklungsplanungen der ortsansässigen Betriebe zu erhalten. Bei der Abgrenzung von Potenzialflächen für den Wohnungsbau sollen Betriebsstandorte und ggf. erforderliche Erweiterungsflächen berücksichtigt werden. Insgesamt wurden 23 Betriebe angeschrieben.

Räumlich dominiert wird der Untersuchungsraum von Gartenbau- und Landwirtschaftsbetrieben. Zu diesen Betrieben wurden ergänzende Informationen über die Landwirtschaftskammer Hamburg eingeholt. Im Untersuchungsraum existieren zur Zeit insgesamt acht Gartenbaubetriebe, die vorwiegend Gemüse- und Zierpflanzen anbauen. Es handelt sich vor allem um kleinere Familienbetriebe mit hohem Pachtflächenanteil. Die Situation dieser Betriebe ist stabil, nach Auskunft der Landwirtschaftskammer haben in den letzten 15 bis 20 Jahren keine Betriebsaufgaben stattgefunden. Hingegen gebe es Betriebe, die zusätzlichen Flächenbedarf haben. Die Flächen in Moorfleet werden - mit einer Ausnahme - von ortsansässigen Betrieben bewirtschaftet. Problematisch sind aus Sicht der Betriebe die Vernässung der Flächen und deren Entwässerung.

Größere Unternehmen in Moorfleet sind die Schiffswerft [REDACTED], der Lebensmittellieferant [REDACTED], der Florist [REDACTED] und der Garten- und Landschaftsbauer [REDACTED]. Vorwiegend sind in Moorfleet jedoch kleinere Handwerksbetriebe vorzufinden, entlang der Straße Am Holzhaufenufer konzentrieren sich Unternehmen des Boots- und Freizeitgewerbes (Bootsverleih, Erwerb von Bootsführerscheinen etc.).

Einige Betriebe hegen Erweiterungspläne. Vorwiegend betreffen diese Planungen eigene Flächen, zwei Betriebe melden zusätzliche Flächenbedarfe an. In beiden Fällen handelt es sich um untergenutzte bzw. brachliegende Flächen angrenzend an die jeweiligen Betriebsgrundstücke.







## Legende

### Gartenbau- und Landwirtschaftsbetriebe

- 3 bestandsgemäßer Gartenbaubetrieb
- 3 bewirtschaftete Fläche

### andere Gewerbebetriebe

- 4 bestandsgemäßer Betrieb Erweiterungsbedarf
- X Betriebsaufgabe
- X Flächenabgrenzung unbekannt

### Betriebe

- X Möbel- und Dekorationsverleih
- X
- 3
- X Moorfleeter Segelmacherei
- 5
- 6 Sportbootschule
- 7 Bootslagerung
- X Blumen
- 9 Malereibetrieb
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14 Tischlerei
- 15
- 16
- 17 Bedachungen
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23

## Wohnbaustudie Moorfleet Ergebnisse Betriebsumfrage

Stand: August 2015

Planungsbüro:   clausen-seggeke  
stadtplaner





## Bestandsanalyse: Ergebnisse der Analyse

42

In einem Zwischenschritt werden an dieser Stelle die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und die übrigen bisher vorliegenden Informationen überlagert und zusammengeführt. Dies erfolgt durch zwei Karten, in denen die planerischen Rahmenbedingungen zusammenfassend dargestellt werden:

- Qualitäten im Untersuchungsgebiet
- Boden und Flächen / Abstandsflächen

Die Karte Boden und Flächen/ Abstandsflächen fasst die flächenbezogenen Rahmenbedingungen im Gebiet zusammen und stellt die Bereiche dar, die nach den Ergebnissen der Bestandsaufnahme für eine Wohnbebauung ausscheiden.

### Qualitäten im Untersuchungsgebiet:

Die Qualitäten des Gebiets lassen sich unter den folgenden drei Schlagworten zusammenfassen: Ortsbild, Landschaftsbild und verkehrliche Lagegunst.

Das Ortsbild wird in erster Linie von der dörflichen Siedlungsstruktur mit mehreren denkmalgeschützten Gebäuden bestimmt. Der Ortskern weist soziale Infrastruktur in Form einer Kita, einer freiwilligen Feuerwehr und

kirchlichen Einrichtungen auf. Der Bereich um die Kirche und das Gemeindehaus hat die Funktion eines sozialen Zentrums. Schon von Weitem ist der neugotische Turm der Kirche zu sehen und dient im ganzen Stadtteil Moorfleet als markante und identitätsbildendes Wahrzeichen. Es gibt jedoch keine Schule mehr in Moorfleet, auch Freizeitangebote für Jugendliche fehlen.

Landschaftsräumlich wird das Gebiet durch landwirtschaftlich und gartenbaulich genutzte Flächen geprägt. Ein Pflanzstreifen mit Baumreihen entlang der Andreas-Meyer-Straße schafft eine Sichtbarriere zum Industriegebiet Billbrook, das dadurch vom Moorfleeter Deich und von der Straße Sandwich aus kaum wahrnehmbar ist.

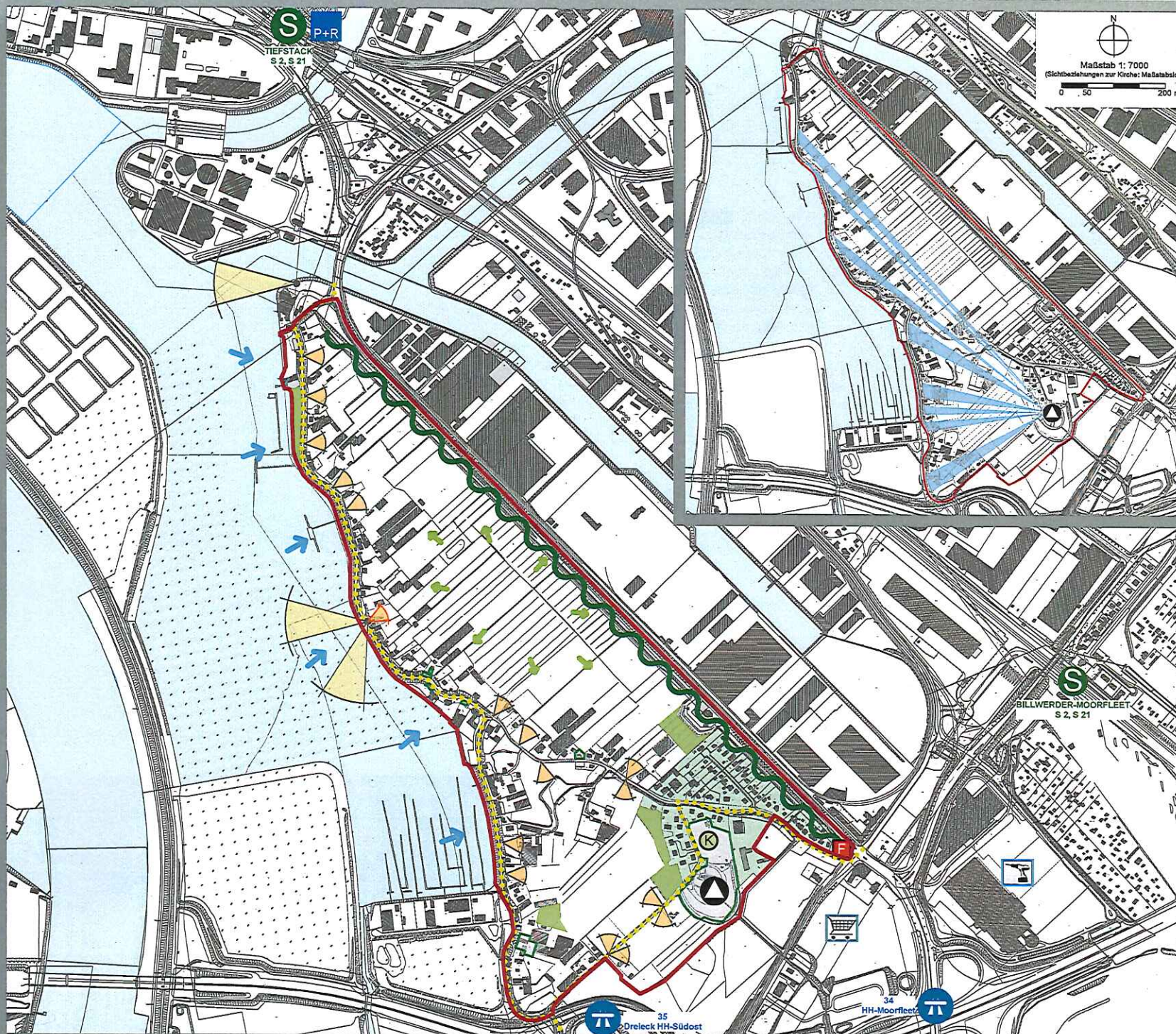
Zu den herausragenden landschaftsräumlichen Qualitäten zählen die Lage des Untersuchungsgebiets an der Elbe und die zahlreichen Aussichtspunkte bzw. Sichtachsen vom Moorfleeter Deich über den Holzhafen hinweg. Durch die topografischen Gegebenheiten und die Baulücken ergeben sich zudem vom Moorfleeter Deich aus zahlreiche Sichtfenster in die Kulturlandschaft der „Moorfleeter Wanne“. Weiterhin ist die St. Nikolai Kirche von zentraler Bedeutung für die Identität des Ortes. Daher werden die Sichtbeziehungen zur Kirche dargestellt, die im Zuge einer etwaigen Bebauung

zu berücksichtigen sind. Der Moorfleeter Deich hat als Grüne Hauptwegeverbindung und als ausgewiesene Veloroute das Potenzial, eine wichtige Rolle im Bereich der Naherholung und Freizeitgestaltung zu übernehmen. Er ist allerdings für Erholungssuchende schwierig auffindbar und unzureichend beschildert.

Das Gebiet verfügt durch die Autobahn-Anschlussstelle Moorfleet über eine hervorragende Anbindung an das Fernstraßennetz. Die Hamburger Innenstadt ist über die Andreas-Meyer-Straße (Ring 2) und die B5 zügig zu erreichen, über den Ring 2 besteht eine Verbindung zu den östlich und nördlich der Innenstadt gelegenen Stadtteilen. Die S-Bahn-Haltestellen Tiefstack (samt vorhandenem Park & Ride Parkplatz) und Billwerder Moorfleet schaffen eine Anbindung in die Hamburger Innenstadt und nach Bergedorf, allerdings liegen die Bahnhöfe bis zu 2 km vom Untersuchungsgebiet entfernt. Die innere Erschließung des Gebiets durch den öffentlichen Verkehr ist ungenügend.

Die Nahversorgungssituation ist derzeit ebenfalls unzureichend. Am Brennerhof existiert eine planungsrechtlich gesicherte Fläche für einen Nahversorger. Im Falle der Ansiedlung eines Betriebs würde sich die Situation stark verbessern.





# Legende

- Wasserfläche
- Abgrenzung Untersuchungsraum
- Qualitäten Ortschaft**
- Denkmal
- Ortskern mit sozialer Infrastruktur
- K Kita
- Landmarke | Kirche mit Gemeindehaus
- F Feuerwehr
- Qualitäten Landschaft**
- Naturschutzgebiet
- Biotope und Ausgleichsflächen
- Sichtbarriere
- Grünflächen
- Wasserfläche
- Grüne Hauptwegeverbindung
- Erhalt und Qualifizierung als Aussichtspunkt / Sichtachse
- Sichtfenster in die Moorfleeter Kulturlandschaft (teils erhöhter Blickpunkt bis 5 m u. NN)
- Potenzielles Sichtfenster | Gewerbe im städtischen Besitz
- Gute Sicht zur Landmarke | Sankt Nikolai Kirche
- Lagegünst**
- BAB-Anschlussstelle
- S-Bahn Haltestelle
- Park + Ride Parkplätze
- Baumarkt und Einrichtungshaus
- Ausgewiesene Nahversorgungsfläche

## Wohnbaustudie Moorfleet Analysekarte Qualitäten im Untersuchungsgebiet

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





## ■ Bestandsanalyse: Ergebnisse der Analyse

44

### Boden und Flächen / Abstandsflächen:

Eine günstige Rahmenbedingung für die Entwicklung von Wohnraum im Untersuchungsgebiet sind die Eigentumsverhältnisse. Nördlich der Straßen Moorfleeter Deich und Sandwisch dominieren städtische Flächen.

Als Restriktion für eine Wohnbauentwicklung sind die im gesamten Untersuchungsgebiet vorzufindenden Bodenbelastungen einzustufen. Dies sind Belastungen durch Gasbildungen aus organischen Weichschichten, die natürlichen Ursprungs sind und die das gesamte Gebiet betreffen. Ebenfalls das gesamte Gebiet betreffen Bodenverunreinigungen durch Luftschadstoffe aus den umgebenden Gebieten (Billbrook, Peute), die seit Jahrzehnten industriell genutzt werden. Hinzu kommen lokale Boden- und Grundwasserbelastungen (ehemalige Deponie Moorfleeter Brack).

Lediglich auf der Altlastfläche Moorfleeter Brack kommt eine Wohnnutzung nicht in Betracht. Ansonsten stehen die Bodenbelastungen einer Wohnbauentwicklung nicht grundsätzlich entgegen, sie führt allerdings zu einem zusätzlichen Kostenaufwand z.B. durch eine Aufhöhungen des Bodens.

Weitere Ausschlussflächen für eine Wohnbebauung sind die denkmalgeschützten Bereiche sowie die Biotope und Ausgleichsflächen im Gebiet.

Zu berücksichtigen sind Mindest- bzw. Abstandsabstände, die zu der 110 kV- Hochspannungsleitung (40 m) und zu den benachbarten Störfallbetrieben (100 bzw. 500 m) einzuhalten sind. Einzig der Abstandsabstand vom Heizkraftwerk Tiefstack ragt in den Untersuchungsraum hinein. Da sich nach geltendem Planungsrecht jedoch weitere Störfallbetriebe in Billbrook ansiedeln könnten, wäre bei einer Wohnbauentwicklung eine entsprechende Einschränkung von Teilen dieses Industriegebiets erforderlich. Seitens der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) wird eine solche Einschränkung abgelehnt, es wird vielmehr eine Nutzungsintensivierung angestrebt. Eine Wohnbauentwicklung setzt daher eine planerische Grundsatzentscheidung voraus, bei der die Belange des Industriegebiets und die Belange des Wohnraumbedarfs abgewogen werden müssten.





# Legende

- Wasserfläche
- Abgrenzung Untersuchungsraum
- Rahmenbedingungen Wohnbauentwicklung
  - Grundstücke Stadt
  - Grundstücke privat
- Kritische Flächen aufgrund Belastungen  
ggf. Handlungsbedarf
  - Bodenbelastung durch organische Weichschichten, Luftschadstoffe und weitere Dioxine
  - bekannte Boden- und Grundwasserschäden
- Ausschlussflächen Wohnbauentwicklung
  - Denkmal
  - Biotope und Ausgleichsflächen
  - Altlast 7030-001/00 (ehem. Deponie Moorfleeter Brack)
- Einzuhaltende Mindestabstände
  - Freileitung 110kV  
Abstandsfläche Hochspannungsleitung, je 40 m
  - Achtungsabstand Störfallbetrieb 100m | 500m
- "Störfallbetrieb" nach § 3 Abs. 5a BImSchG
  - A
  - B
  - C Heizkraftwerk Tiefstack

## Wohnbaustudie Moorfleet Analysekarte Boden und Flächen / Abstandsflächen

Stand: August 2015

Planungsbüro: clausen-seggelke  
stadtplaner





Belastungsquelle: Bundesautobahn  
Quelle: bing.com



Belastungsquelle: Firma [REDACTED]  
Quelle: bing.com

## Bestandsanalyse: Ergebnisse der Gutachten

46

Es wurden Gutachten zu drei Themen erarbeitet:

- ☐ Luftschadstoffe
- ☐ verkehrliche Machbarkeitsstudie
- ☐ schalltechnisches Gutachten

### Luftschadstoffgutachten:

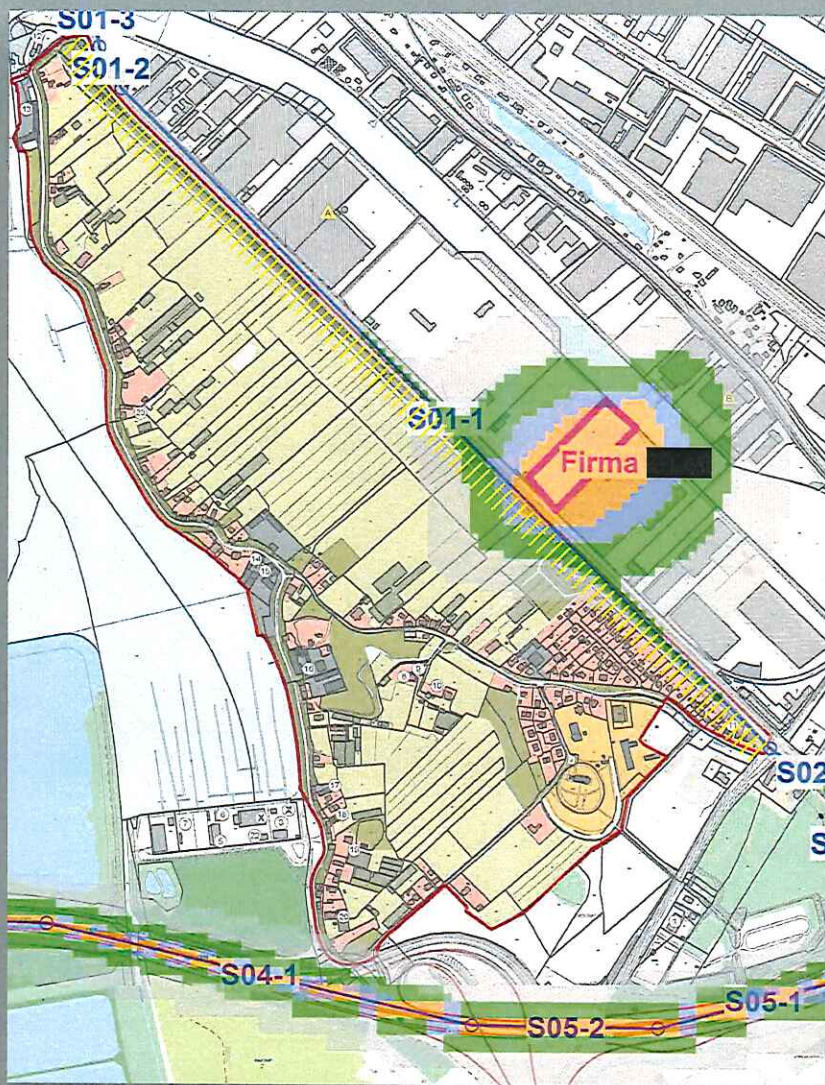
Das Luftschadstoffgutachten wurde von der TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co. KG im Juni 2015 erstellt. Es kommt zu folgenden Ergebnissen:

Die Luftschadstoffbelastung wird von der städtischen Hintergrundbelastung und von lokal wirkenden Emissionsquellen bestimmt. Insbesondere der Immissionsbeitrag des nahegelegenen Straßenverkehrs und der angrenzenden Müllentsorgungs- und Rohstoffverwertungsanlage [REDACTED] lag im Zentrum der Betrachtung. Dargestellt und bewertet wurde die Gesamtbelastung im Untersuchungsgebiet durch Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>), Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) und Schwermetalle (Kupfer, Blei, Arsen, Cadmium und Nickel). Bewertungsmaßstab waren die Grenzwerte der 39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (39. BImSchV).

Die Gesamtbelastung bleibt für alle betrachteten Schadstoffe nahezu im gesamten Untersuchungsgebiet unterhalb der Grenzwerte der 39. BImSchV bzw. sonstiger Beurteilungswerte und stellt somit keine Gefährdung der menschlichen Gesundheit dar. Auch alle Immissionsmesswerte der Schwermetalle blieben unterhalb der Grenzwerte. Aus diesem Grund wurde auf die einzelnen Darstellungen der jeweiligen Schadstoffe verzichtet und auf die relevanten Schadstoffe (PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub>) beschränkt. Nur im direkten Umfeld eines Betriebes an der Andreas-Meyer-Straße kann es in einem kleinen Bereich zu Überschreitungen der Immissionswerte für PM<sub>10</sub> kommen. Daher wird zwischen dem Industriegebiet nordöstlich der Andreas-Meyer-Straße und einer möglichen Wohnbebauung südwestlich der Andreas-Meyer-Straße ein Schutzabstand von 50 m empfohlen.

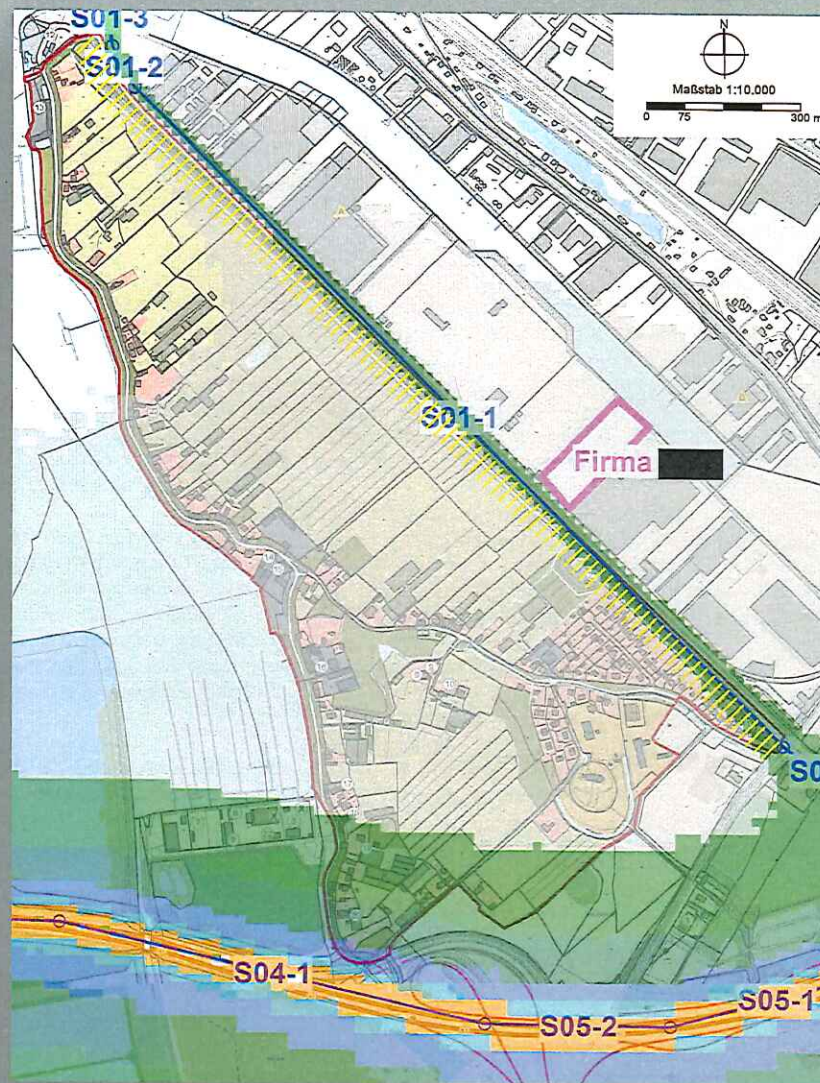
Insgesamt können aus Sicht der Luftqualität weitestgehend gesunde Wohnverhältnisse im Bereich des Untersuchungsgebiets gewährleistet werden.





## PM10-Gesamtbelastung

Grenzwert bei 40 µg/m³



## NO2-Gesamtbelastung

Grenzwert bei 40 µg/m³

### Legende

#### PM10-Gesamtbelastung



#### NO2-Gesamtbelastung



Abstand von 50 m

Abgrenzung Untersuchungsraum

Betrachtete Schadstoffe: Feinstaub PM10, Feinstaub PM2,5, NO2, SO2, Kupfer, Blei, Arsen, Cadmium und Nickel

Wohnbaustudie Moorfleet  
Luftschadstoffgutachten

Stand: August 2015

Planungsbüro: clausen-seggelke  
stadtplaner





Verkehrsknotenpunkt Nord  
Quelle: bing.com



Verkehrsknotenpunkt Süd  
Quelle: bing.com

## Bestandsanalyse: Ergebnisse der Gutachten

48

### Verkehrliche Machbarkeitsstudie:

Die verkehrliche Machbarkeitsstudie wurde vom Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung im Mai 2015 erstellt.

Aufgabe war es zu prüfen, inwieweit der durch zusätzliche Wohneinheiten hervorgerufene Verkehr von dem bestehenden Straßennetz noch bewältigt werden kann bzw. welche Ausbau- oder Erweiterungsmaßnahmen erforderlich werden, um die zusätzlichen Verkehrsmengen verträglich abwickeln zu können.

Als Prüfmaßstab wurde eine Wohnbebauung auf der Fläche zwischen der Andreas-Meyer-Straße, dem Moorfleeter Deich und dem Sandwich angenommen. Es wurde etwa 40 ha umfassende Fläche mit einer Wohndichte von 60 EW/ ha zugrunde gelegt, dies entspricht einer vorstädtischen Reihen- und Doppelhausbebauung. Daraus ergeben sich 2.400 Einwohner bzw. etwa 1.000 Wohneinheiten.

Drei Varianten wurden betrachtet:

- ☐ Variante 1: Erschließung ausschließlich über die bestehenden Straßen und ergänzende Stichstraßen oder Einhänge

- ☐ Variante 2: Erschließung ausschließlich über eine neue Anbindung an die Andreas-Meyer-Straße
- ☐ Variante 3: Erschließung über die bestehenden Straßen und zusätzlich Herstellung einer neuen Anbindung an die Andreas-Meyer-Straße

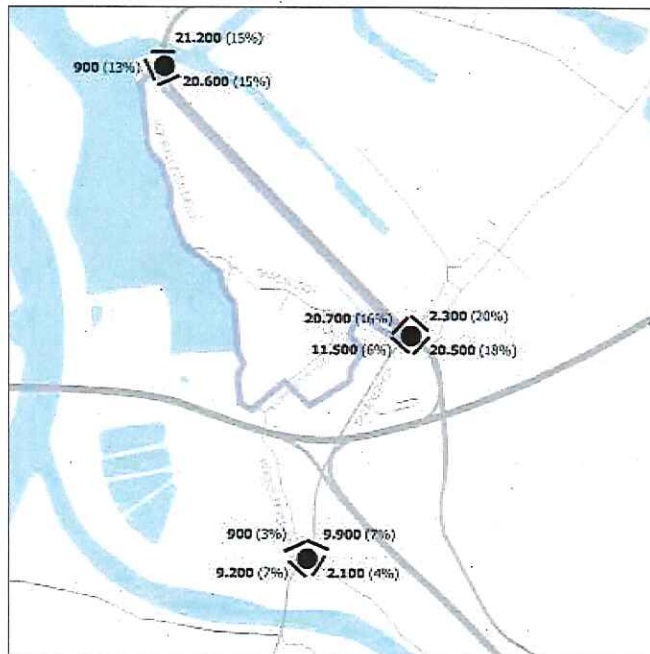
Bei der Erschließungsvariante 1 würde sich das Verkehrsaufkommen auf den Straßen Moorfleeter Deich und Sandwich stark erhöhen. Prognostiziert werden 4.600 Fahrten täglich, davon 460 in der Spitzenstunde.

Der nördliche Anbindepunkt - der Knotenpunkt Andreas-Meyer-Straße/ Moorfleeter Deich - wäre weiterhin leistungsfähig (Verkehrsqualitätsstufe B gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - HBS). Für den südlichen Verkehrsknotenpunkt Andreas-Meyer-Straße/ Brennerhof/ Halskestraße ergibt sich hingegen die Qualitätsstufe D. Hier besteht Handlungsbedarf, da die Verkehrssicherheit und leistungsgerechte Abwicklung mit bis zu 120 Linksabbiegern pro Stunde an der Einmündung Brennerhof/ Sandwich kritisch zu sehen ist. Zwei Optionen werden dazu näher beschrieben. Die erste Option untersagt die Linksabbiegebeziehung aus dem Sandwich Richtung Andreas-Meyer-Straße und sieht die Errich-

tung einer Wendemöglichkeit z.B. im Zuge der Planung zum Bebauungsplan Moorfleeter 16 vor. Bei der zweiten Option wird ein Vorsignal an der Straße Brennerhof errichtet. Die Genehmigungsfähigkeit eines solchen Vorsignals wäre mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.

Erforderlich wäre im Fall der Variante 1 eine generelle Erhöhung des Straßenzugs Moorfleeter Deich/ Sandwich. Es müssten normgerechte Gehwege hergestellt werden. Dies würden am Deich stellenweise zu Fahrbahnverengungen führen, die gravierende Einbußen in Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit zur Folge hätte. Daher kann die Erschließungsvariante 1 aus gutachterlicher Sicht ausgeschlossen werden.

Die Erschließungsvariante 2 sieht die Herstellung einer neuen Anbindung an die Andreas-Meyer-Straße vor. Der Neuverkehr einer Wohnbebauung würde ausschließlich über diese Anbindung abgewickelt. Da die Richtung der Verkehrsströme auf dieser Straße je nach Tageszeit unterschiedlich ist und sowohl am nördlichen als auch am südlichen Ende der Straße signalisierte Knotenpunkte vorhanden sind, wäre die Einbindung eines weiteren signalisierten Knotenpunkts voraussichtlich ohne Leistungseinbußen möglich. Neuverkehre könnten an den Knotenpunkten



Werk tägliche Verkehrsbelastung von Knotenpunkten, Schwerlastverkehrsanteil in Klammern  
(entnommen aus der verkehrlichen Machbarkeitsstudie)



leistungsgerecht abgewickelt werden. Eine überschlägige Umlaufzeitenbemessung eines dreiarmligen Knotenpunkts Andreas-Meyer-Straße Nord / Anschluss Wohngebiet Moorfleet/ Andreas-Meyer-Straße Süd zur Erschließung des Wohngebiets Moorfleet hat ergeben, dass die Verkehre sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde konfliktfrei bewältigt werden könnten. Zudem sind die erforderlichen Flächen im Eigentum der Stadt, so dass für den Straßenbau keine privaten Flächen erworben werden müssten.

Die Erschließungsvariante 3 kombiniert die Varianten 1 und 2. Die Neuverkehre könnten den Prognosen zufolge an den Knotenpunkten leistungsgerecht abgewickelt werden, allerdings wäre wiederum eine Ertüchtigung des Straßenzugs Moorfleeter Deich/ Sandwich erforderlich, die aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht realisierbar ist. Daher scheidet auch diese Variante aus.

Die Machbarkeitsstudie kommt zu folgendem Fazit:

*Ausgehend vom Szenario einer maximalen wohnbaulichen Verdichtung ist die Entwicklung zusätzlicher Wohnbauflächen im Untersuchungsgebiet aus verkehrlicher Sicht machbar. Geprüft wurde eine Erhöhung des Fahrtenaufkommens von insgesamt rd. 4.600 Fahrten/ Tag bei voller Ausschöpfung des*

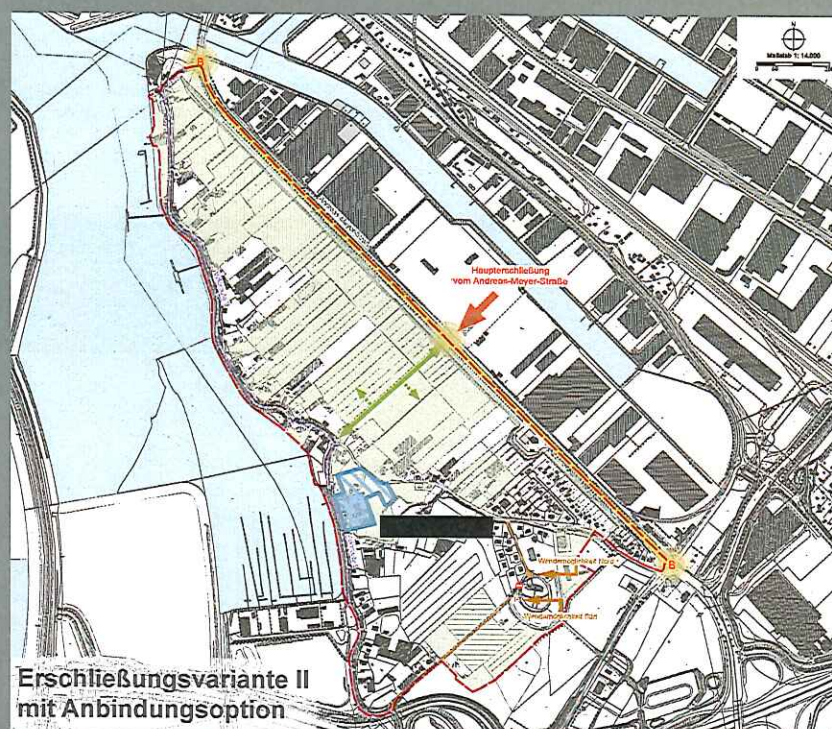
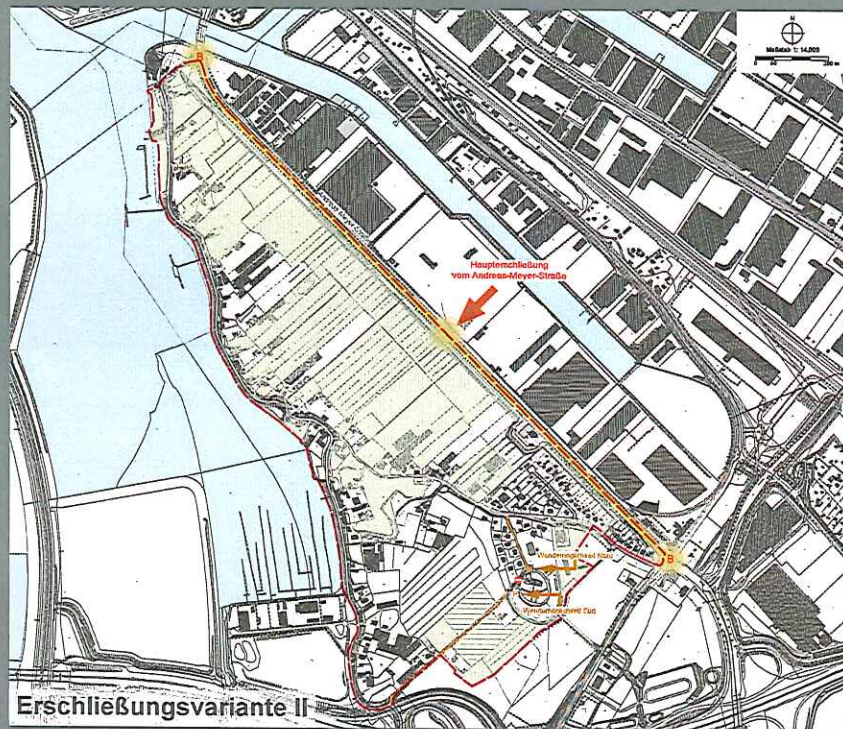
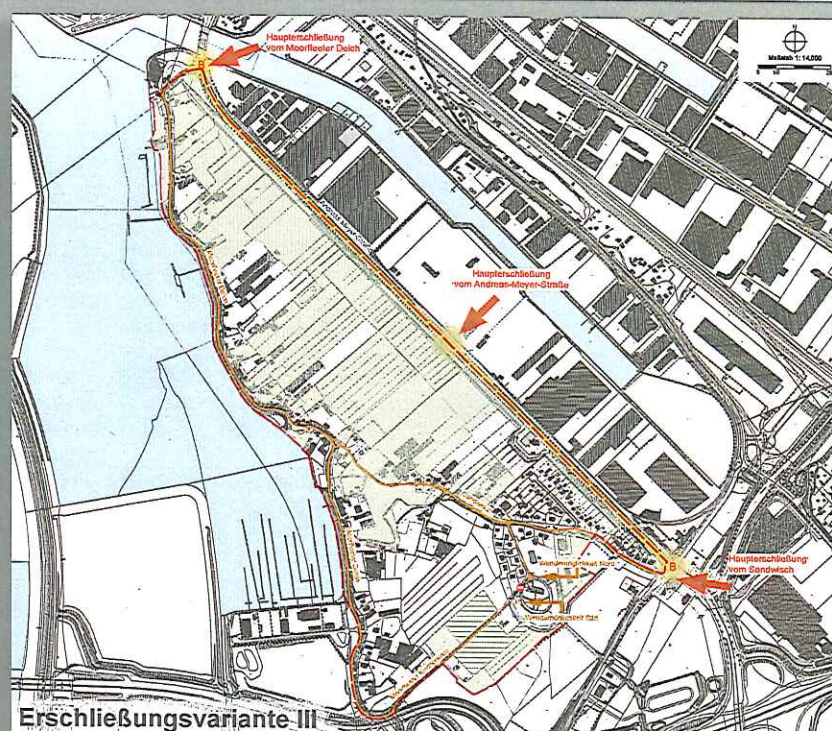
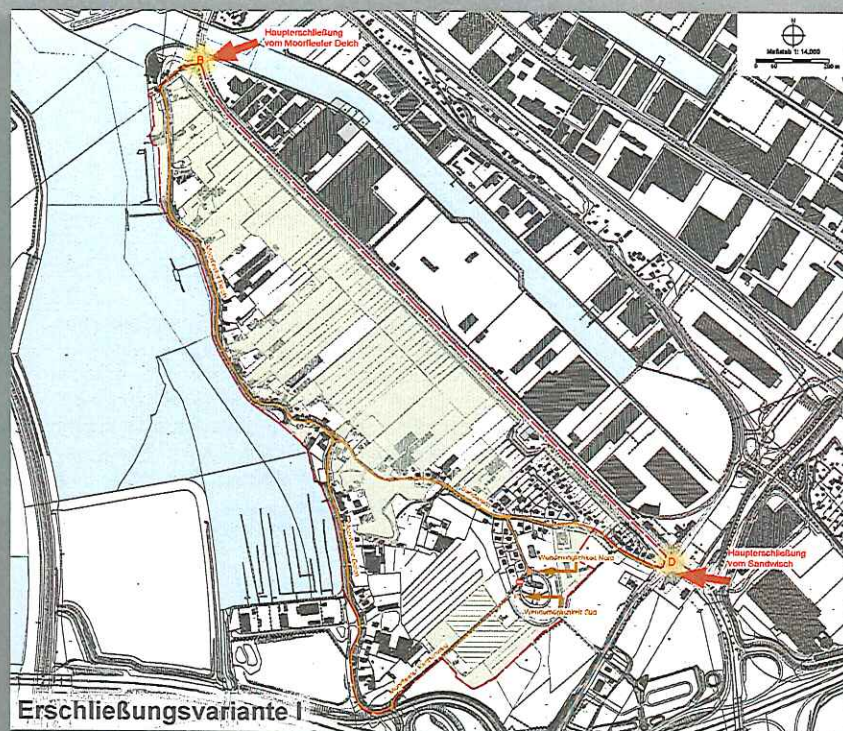
*vorhandenen Flächenpotenzials. In den Spitzenstunden erhöht sich hierbei das Fahrtenaufkommen am Morgen um rd. 350 Fahrten/ h und am Abend um rd. 460 Fahrten/ h. Von den geprüften Erschließungsvarianten hat sich ausschließlich Variante II als machbar erwiesen, bei der eine zusätzliche Anbindung an die Andreas-Meyer-Straße zwischen den Knotenpunkten Andreas-Meyer-Straße/ Moorfleeter Deich und Andreas-Meyer-Straße/ Halskestraße/ Brennerhof als signalisierter Knotenpunkt hergestellt wird. Die Erschließungsvarianten I und III, die eine Abwicklung von Neuverkehren über den Straßenzug Moorfleeter Deich/ Sandwich vorsehen, sind aus Gründen der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit und der Radverkehrsqualität auf einer städtischen Veloroute nicht umsetzbar. Der bestehende Straßenzug Moorfleet/ Sandwich kann keine Neuverkehre aufnehmen.*

Eine Wohnungsbauentwicklung in größerem Umfang ist somit aus verkehrlicher Sicht nur möglich, wenn die neu zu bebauenden Flächen an die Andreas-Meyer-Straße angebunden werden und gleichzeitig keine Anbindung an den Moorfleeter Deich und den Sandwich für den Kfz-Verkehr erfolgt.

Ergänzend wurde die Erschließung von möglichen, deutlich kleineren Wohnbauflächen am Moorfleeter Kirchenweg untersucht. Die Umsetzung dieser Flächen wäre aus verkehrlicher Sicht möglich. Voraussetzung wäre, dass Durchgangsverkehr unterbunden wird, da die Fahrbahnbreite mit 3,50 m zu gering ist und sich zudem ein Kindergarten in Höhe der St. Nikolai Kirche befindet. Daher würde die Schließung der Durchfahrt notwendig, an beiden Enden dieser Unterbrechung wären Wendeanlagen herzustellen. An der Nordseite ist eine Wendemöglichkeit bereits vorhanden. Als südliche Wendemöglichkeit könnte der bestehende Parkplatz vor der Kirche verwendet werden.
















Untersucht wurde außerdem, ob eine direkte Anbindung des Unternehmens [REDACTED] an die Andreas-Meyer-Straße realisierbar ist. Der betriebliche Verkehr wird derzeit über die Straßen Moorfleeter Deich und Sandwich abgewickelt, was zu Beschwerden der Anlieger geführt hat, zudem bestehen seitens des Betriebs Erweiterungsabsichten. Eine solche Anbindung wäre realisierbar und vorteilhaft, allerdings müsste gleichzeitig eine Abwicklung zusätzlicher Verkehre über den Straßenzug Moorfleeter Deich/ Sandwich ausgeschlossen werden.





- ### Legende

### Erschließungsvarianten I bis III

-  Hauptverkehrsstraße im Bestand  
Andreas-Meyer-Straße
-  Erschließungsstraße im Bestand
-  Stadtlisches Eigentum untersch.  
Vermögensbereiche ohne Erbaurecht
-  mögliche Potenzialfläche
-  Velobrute 9
-  Gewerbebetrieb
-  bestandsgemäßer Betrieb  
Erweiterungsbedarf
-  Wasserfläche
-  Abgrenzung Untersuchungsraum
-  Schaffung eines neuen Verkehrsknotenpunkts
-  Kapazitätsprüfung bestehender, relevanter  
Verkehrsknotenpunkte mit Neuverkehr  
Andreas-Meyer-Straße / Moorfelder Deich  
→ Qualitätsstufe B  
Andreas-Meyer-Straße / Brennerhof / Halskestraße  
→ Qualitätsstufe B oder D
-  Haupterschließung
-  Anbindungsoption + weitere  
Erschließungsstraßen
-  Durchfahrtsverbot
-  Parkplatz vor der Sankt Nikolai Kirche

## Wohnbaustudie Moorfleet

Verkehrliche Machbarkeitsstudie

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





### Schalltechnisches Gutachten:

Das schalltechnische Gutachten wurde ebenfalls von der TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co. KG erstellt. Aufgabe war es, die Geräuschimmissionen des Verkehrs sowie von Gewerbe- und Industrieanlagen zu prognostizieren und die Konsequenzen für eine mögliche Wohnbauentwicklung aufzuzeigen.

Maßgebliche Verkehrslärmquellen sind die Bundesautobahnen A1 und A25 sowie die Andreas-Meyer-Straße und die Eisenbahnstrecke Hamburg-Berlin (Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Tiefstack und Billwerder-Moorfleet). Gewerbelärm resultiert in erster Linie aus dem Industriegebiet Billbrook unmittelbar östlich des Untersuchungsgebiets, hinzu kommen das Kraftwerk Tiefstack und das etwa 1 km westlich gelegene Industriegebiet Peute. Da in Hamburg die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ nicht angewendet wird, erfolgt eine Beurteilung des Verkehrslärms nach der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutz (16. BImSchV). Die einzuhaltenden Grenzwerte liegen in Mischgebieten bei 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts, für allgemeine Wohngebiete betragen die Grenzwerte 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts. Für die Berechnung und Prognose des Gewerbelärms werden die Richtwerte TA Lärm heran-

gezogen, diese liegen bei 60 dB(A) tags/ 45 dB(A) nachts für Mischgebiete und 55 dB(A) tags/ 40 dB(A) nachts für allgemeine Wohngebiete.

Lärmpegel über 70 dB (A) tagsüber und 60 dB (A) liegen nach der Rechtsprechung jenseits der Grenzen der Gesundheitsgefährdung und lassen keine gesunden Wohnverhältnisse mehr zu.

Der Verkehrslärm wurde bezogen auf die Verkehrsbelastung prognostiziert, die im Jahr 2025 zu erwarten ist. Tagsüber wird der Grenzwert für Mischgebiete von 64 dB (A) nahezu überall eingehalten. Hingegen wird Grenzwert für allgemeine Wohngebiete beinahe flächendeckend überschritten, nur im äußersten Westen des Gebiets liegen die Pegel tagsüber bei 59 dB(A) oder darunter. Nachts wird der Grenzwert für Mischgebiete (54 dB(A)) ab einer Entfernung zur Andreas-Meyer-Straße von etwa 115 m und einer Entfernung zur Autobahn von etwa 650 m eingehalten, während der Grenzwert für allgemeine Wohngebiete von 49 dB(A) im gesamten Gebiet überschritten wird.

Maßgebliche Immissionsquelle für den Gewerbelärm ist das Industriegebiet Billbrook. Die Lärmimmissionen des Industriegebiets Peute und des Kraftwerks Tiefstack spielen

im Vergleich dazu keine wesentliche Rolle. Die derzeitigen Nutzungen im Industriegebiet Billbrook verursachen Schallemissionen von tags 60 dB(A) und nachts 55 dB(A). Diese Immissionen liegen deutlich unterhalb der für ein Industriegebiet anzusetzenden Werte. Pegel von 65 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts würden aus gutachterlicher Sicht einen ausreichenden Entwicklungsspielraum für dieses Gebiet gewährleisten, auch diese Pegel liegen jedoch noch unterhalb der für ein Industriegebiet anzusetzenden Maximalbelastung. Diese liegt bei 65 dB(A) tagsüber und 65 dB(A) nachts.

Bei der Immissionsprognose werden für Billbrook zwei Varianten berechnet: eine Lärmbelastung, die zukünftig zu erwarten ist (Entwicklungsspielraum) und eine Lärmbelastung, die planungsrechtlich zulässig ist und die sich bei einer vollständiger Auslastung des Industriegebiets Billbrook einstellen würde (Maximalbelastung). Bei maximaler Auslastung ergeben sich zur Nachtzeit im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets Prognosepegel zwischen 50 dB(A) und 59 dB(A). Für die Fläche zwischen der Andreas-Meyer-Straße, dem Moorfleeter Deich und der Straße Sandwich liegen die Pegel zwischen 54 dB(A) und 59 dB(A). Das bedeutet, die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete werden um mindestens 13 dB (A) überschritten, diejenigen für Misch-



## Bestandsanalyse: Ergebnisse der Gutachten

52

gebiete werden nur im äußersten westlichen Randbereich eingehalten. Würde die real zu erwartende Auslastung des Industriegebiets Billbrook zugrunde gelegt, wären die Lärmpegel nachts um etwa 4 dB(A) niedriger.

Im Rahmen der Bauleitplanung ist zu berücksichtigen, dass Pegelüberschreitungen durch Verkehrslärm einfacher zu bewältigen sind als Überschreitungen, die durch Gewerbelärm hervorgerufen werden. Zum einen sind die in Hamburg anzuwendenden Beurteilungspegel bei Verkehrslärm weniger streng, zudem ist bei Verkehrslärmbelastungen die Berücksichtigung von passivem Schallschutz zulässig. Der Hamburger Leitfaden „Lärm in der Bauleitplanung“ sieht als Konfliktlösung für Verkehrslärm eine lärmabgewandte Grundrissgestaltung in Verbindung mit passiven Schallschutzmaßnahmen vor (Grundrissklausel). *Der Festsetzungsvorschlag sieht vor, dass die Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen sind. Für die Räume an den lärmzugewandten Gebäudeseiten muss ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden.* Im überwiegenden Teil des Untersuchungsraums sind laut Gutachten lärmabgewandte Fassadenpegel von < 49 / 54 dB (A) erreichbar.

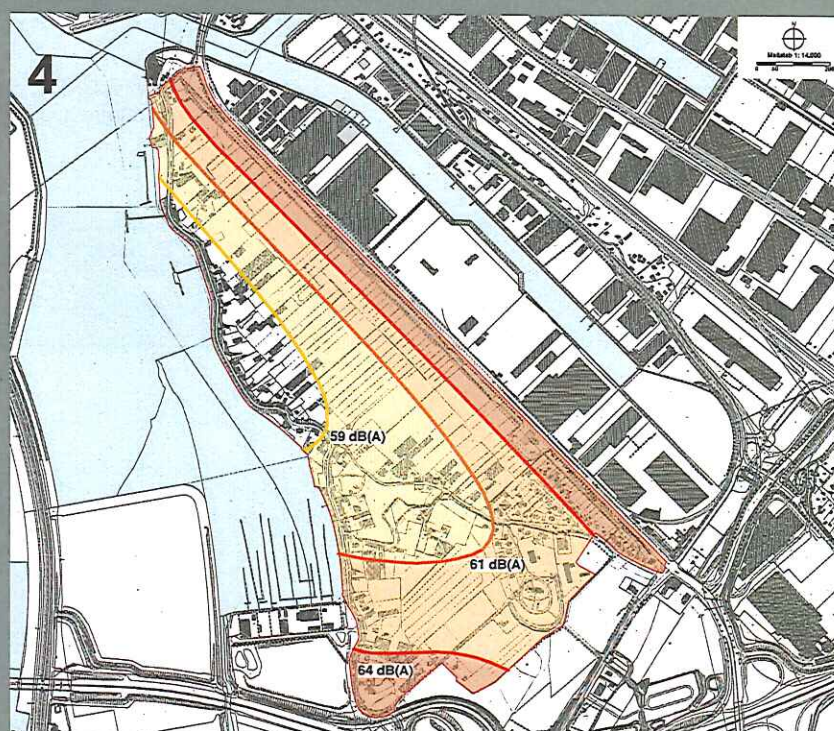
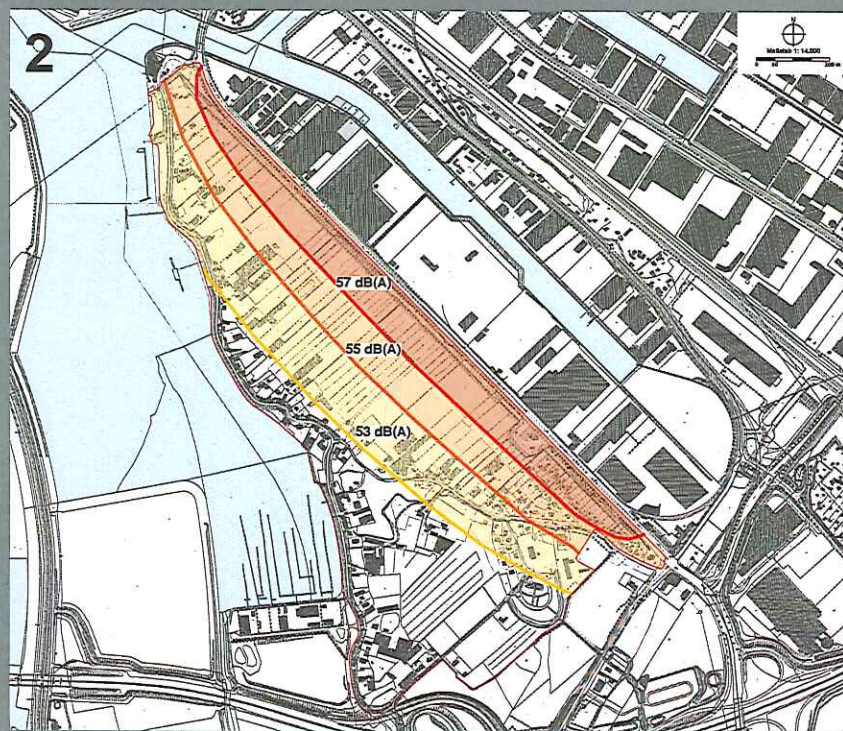
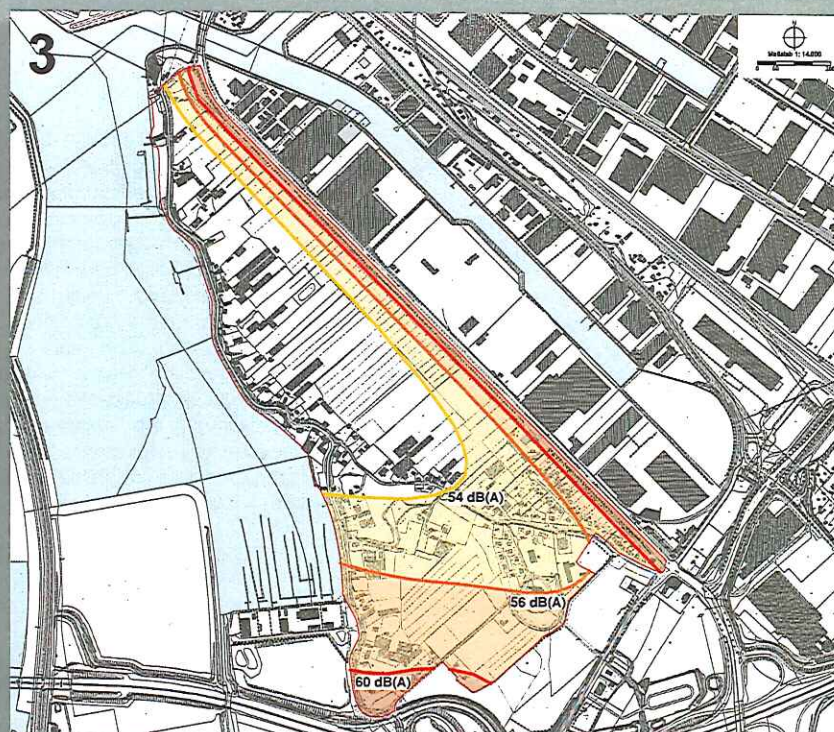
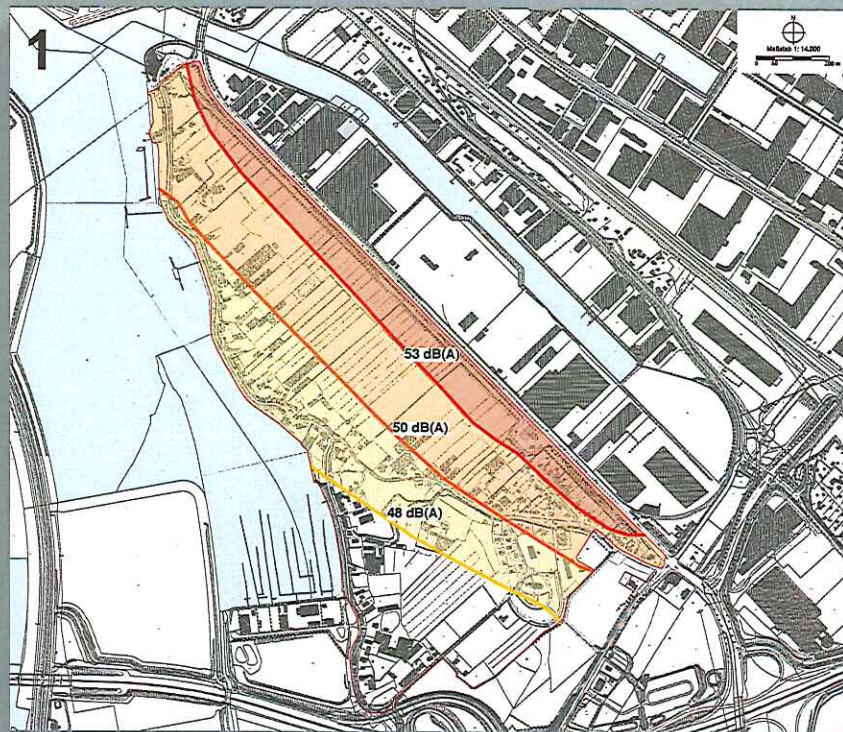
Bei Gewerbelärmbelastungen scheiden passive Schallschutzmaßnahmen hingegen aus, weil die TA Lärm vorgibt, dass die Pegel vor geöffneten Fenstern einzuhalten sind. Gleichzeitig sind die Richtwerte der TA Lärm deutlich strenger. Der Hamburger Leitfaden Lärm sieht für Gewerbe- und Industrielärm alternativ die Anwendung des Innenraumpegels vor. Dieser wurde im Zusammenhang mit der Planung der Hafencity entwickelt, die entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan wird daher als „HafenCity-Klausel“ bezeichnet. Diese sieht vor, dass *durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten, besondere Fensterkonstruktionen [...] sicherzustellen ist, dass in Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffneten Fenstern von 30 dB (A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird.* Die Anwendung dieser Festsetzung setzt jedoch voraus, dass ein Lärmpegel von etwa 55 dB(A) nicht überschritten wird, da entsprechende Fensterkonstruktionen eine Schalldämmung von etwa 25 dB(A) bewirken.

Im Rahmen von Bebauungsplanverfahren ist von der planungsrechtlichen Ausgangslage – d.h. von bestehenden Immissionsrechten – auszugehen. Daher sind im Rahmen der Potenzialflächenabgrenzung die maximal zulässigen Lärmemissionen zur Nachtzeit heranzuziehen. Diese betragen 65 dB(A). Damit

scheidet jedoch die Festsetzung der „HafenCity-Klausel“ für den überwiegenden Teil der Fläche zwischen der Andreas-Meyer-Straße, dem Moorfleeter Deich und der Straße Sandwisch aus, weil dort ein nächtlicher Pegel oberhalb von 55 dB(A) prognostiziert wird. Würde hingegen nicht von Maximalmissionen, sondern von dem gutachterlich definierten realistischen Entwicklungsspielraum ausgegangen, wäre der Gewerbelärmkonflikt mit Anwendung der HafenCity-Klausel für große Teile der Potenzialfläche planungsrechtlich noch zu bewältigen. Dies würde jedoch voraussetzen, Billbrook hinsichtlich seiner Ausnutzbarkeit einzuschränken. Dies ist angesichts der gesamtstädtischen Bedeutung dieses Gebiets und der planerischen Überlegungen, die eher auf eine Nutzungsintensivierung abzielen, als unrealistisch einzuschätzen.

Zu berücksichtigen ist darüber hinaus, dass eine Wohnnutzung auch bei Einschränkung des Industriegebiets Billbrook planungsrechtlich nur im Rahmen eines Mischgebiets möglich wäre. Neben einer Wohnbebauung müssten somit ausreichend Flächen für wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen bereitgehalten werden. Entsprechende Flächen sind erfahrungsgemäß schwierig neu zu entwickeln, zudem würden sich die Flächen, die für den Wohnungsbau zur Verfügung stünden, entsprechend verringern.





## Legende

1. Gewerbelärm nachts, derzeitige Auslastung des Industriegebiets Billbrook

### Abstufung

< 48 dB (A)
48 dB (A) bis 50 dB (A)
50 dB (A) bis 53 dB (A)
> 53 dB (A)

Abgrenzung Untersuchungsraum

Richtwert für allgemeine Wohngebiete (WA) 40 dB (A)

Richtwert für Mischgebiete (MI) 45 dB (A)

2. Gewerbelärm nachts, zulässige Auslastung des Industriegebiets Billbrook

### Abstufung

< 53 dB (A)
53 dB (A) bis 55 dB (A)
55 dB (A) bis 57 dB (A)
> 57 dB (A)

Abgrenzung Untersuchungsraum

Richtwert für allgemeine Wohngebiete (WA) 40 dB (A)

Richtwert für Mischgebiete (MI) 45 dB (A)

3. Verkehrslärm nachts

### Abstufung

< 54 dB (A)
54 dB (A) bis 56 dB (A)
56 dB (A) bis 60 dB (A)
> 60 dB (A)

Abgrenzung Untersuchungsraum

Grenzwert für allgemeine Wohngebiete (WA) 49 dB (A)

Grenzwert für Mischgebiete (MI) 54 dB (A)

4. Verkehrslärm tags

### Abstufung

< 59 dB (A)
59 dB (A) bis 61 dB (A)
61 dB (A) bis 64 dB (A)
> 64 dB (A)

Abgrenzung Untersuchungsraum

Grenzwert für allgemeine Wohngebiete (WA) 59 dB (A)

Grenzwert für Mischgebiete (MI) 64 dB (A)

**Wohnbaustudie Moorfleet**  
Schalltechnisches Gutachten

Stand: Juli 2015

Planungsbüro: clausen-seggelke stadplaner



## Konzeption: Potenzialflächen

54

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der Studie zusammengefasst. Dies erfolgt in drei Schritten:

- ☐ Abgrenzung der Potenzialflächen für den Wohnungsbau
- ☐ Entwicklungsszenario für diese Flächen
- ☐ Ergebnisse und Empfehlungen

### Abgrenzung der Potenzialflächen:

Die Abgrenzung der Potenzialflächen für den Wohnungsbau erfolgt stufenweise nach dem Ausschlussprinzip. Durch die Bestandsaufnahme/ Bestandsanalyse, die Betriebsbefragung und die vorliegenden gutachterlichen Aussagen wurden jeweils Flächen identifiziert, die für eine Wohnbauentwicklung ausscheiden. Insgesamt ergeben sich sieben Ausschlusskriterien. Zwecks besserer Nachvollziehbarkeit wird die Reduzierung der Wohnungsbaupotenziale als Stufenfolge zeichnerisch dargestellt. Ausgehend von dem gesamten Untersuchungsgebiet (gelb dargestellt) wird die Potenzialfläche schrittweise reduziert. Abgezogen werden:

- ☐ die baulich bereits genutzten Flächen

- ☐ die betrieblich genutzten Flächen sowie die Flächen, die als Erweiterungsflächen dienen könnten (Ergebnisse der Betriebsumfrage)
- ☐ Altlastfläche Moorfleeter Brack
- ☐ Biotop und Denkmalensembles
- ☐ Einzuhaltende Abstandszonen (zu „Störfallbetrieben“ und Freilandleitungen)
- ☐ Lärm belastete Bereiche (< 55 dB(A) nachts) bei einer Einschränkung des Industriegebiets Billbrook auf 60 dB(A) zur Nachtzeit
- ☐ Lärm belastete Bereiche (< 55 dB(A) nachts) bei einer uneingeschränkten Nutzung des Industriegebiets Billbrook (65 dB(A) nachts)

Es zeigt sich, dass letztlich nur wenige Flächen übrig bleiben:

- ☐ Flächen entlang des Moorfleeter Deichs/ Sandwisch im Bereich der vorhandenen Bebauung bzw. auf rückwärtigen Flächen im Umfang von etwa 8 ha

- ☐ eine Fläche am südlichen Abschnitt des Moorfleeter Deichs mit einem Umfang von etwa 1,1 ha
- ☐ Flächen nördlich und südlich des am Moorfleeter Kirchenwegs, die zusammen etwa 3,2 ha umfassen

Bei einer Bewertung der Fläche am Moorfleeter Deich/ Sandwisch sind folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:

- ☐ Es kann nur die Hälfte dieser Fläche als Wohnungsbaupotenzial angesetzt werden, weil die Lärmproblematik nur bei einer Ausweisung als Mischgebiet planerisch bewältigt werden kann. Dadurch reduziert sich das Brutto-bauland für Wohnungsbau auf etwa 4 ha.
- ☐ Nach den Ergebnissen der verkehrlichen Machbarkeitsstudie scheidet eine Erschließung dieser Fläche über die bestehenden Straßen aus. Daher wäre der Bau einer 350 m langen Stichstraße zur Anbindung dieses Gebiets an die Andreas-Meyer-Straße erforderlich, gleichzeitig würden zur inneren Erschließung aufgrund des Zuschnitts der Fläche



weitere langgezogene Erschließungsstraßen erforderlich.

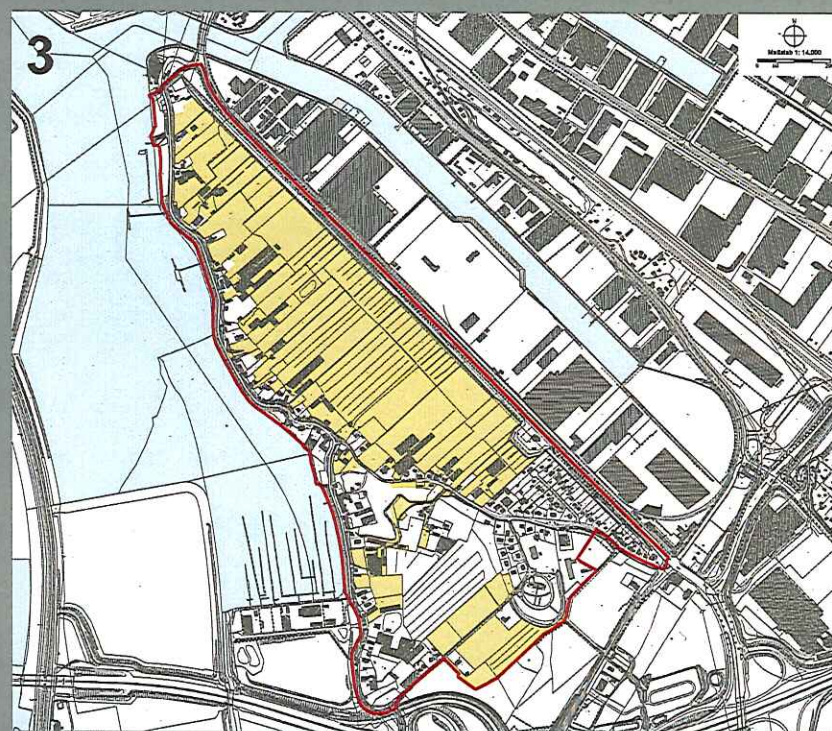
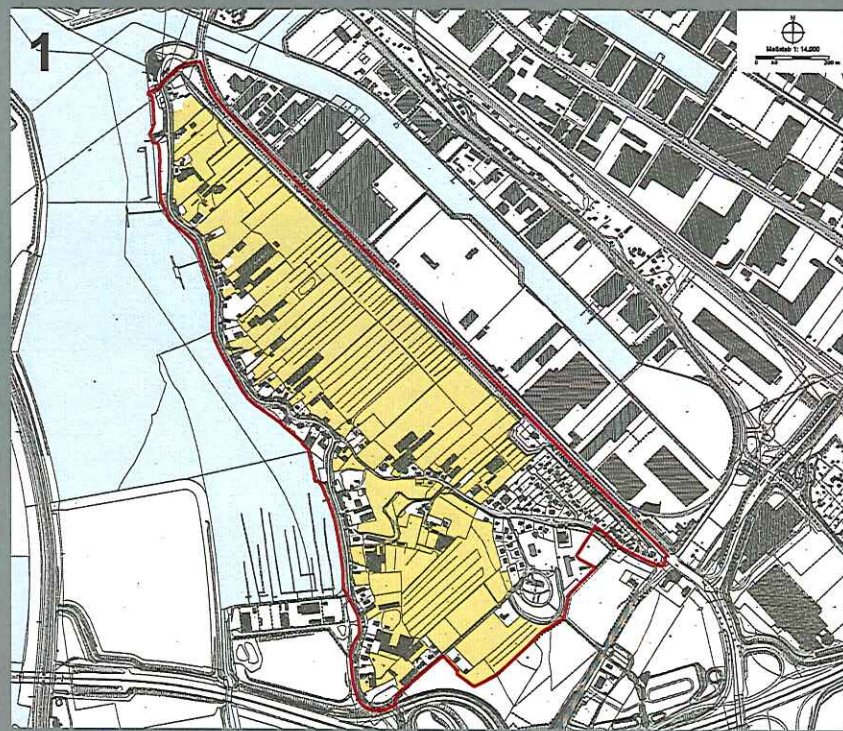
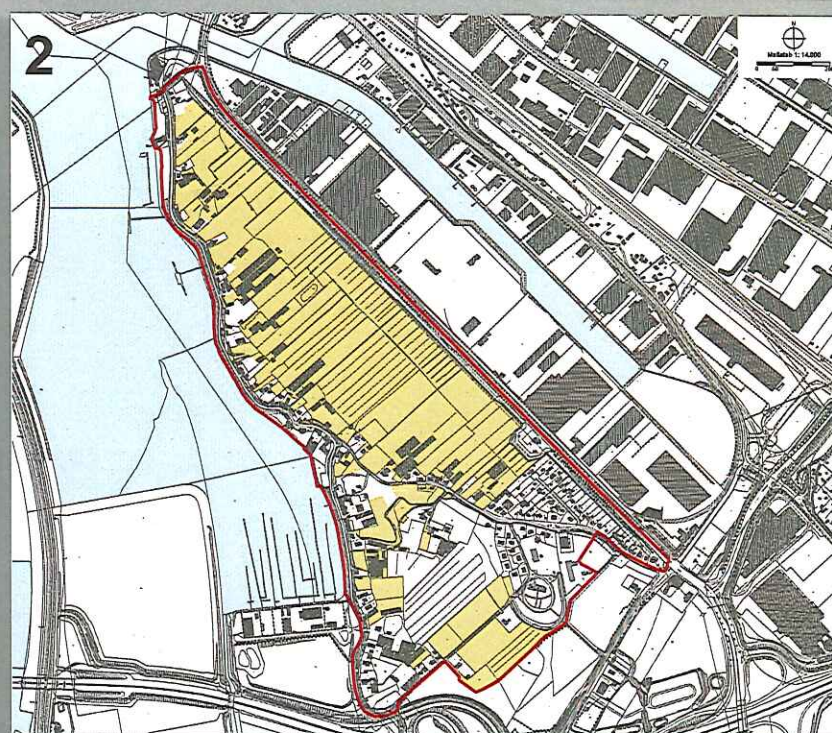
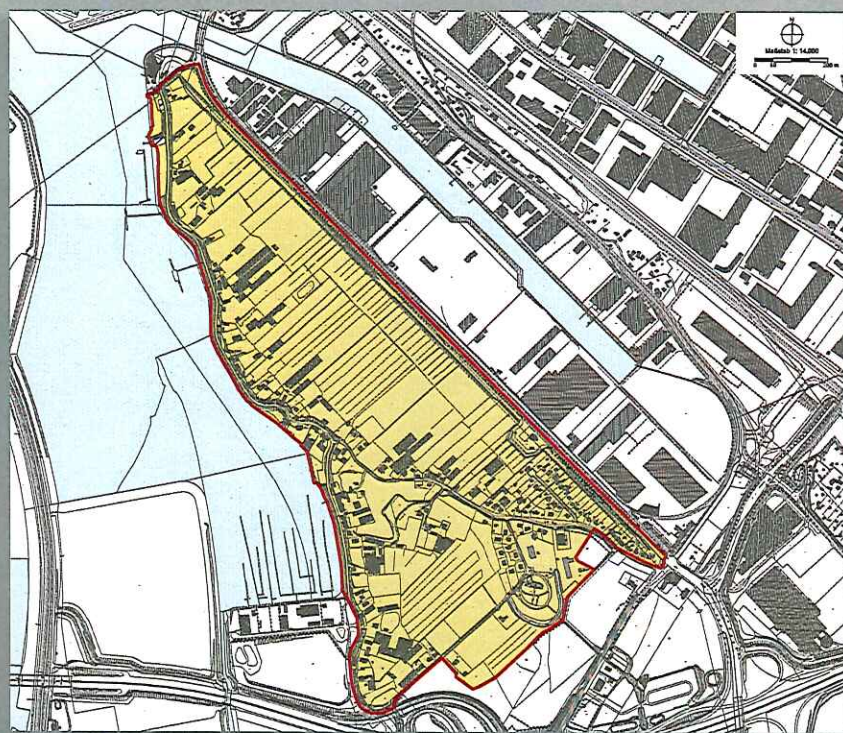
- In städtebaulicher Hinsicht ist zu bedenken, dass die verbleibende Potenzialfläche unmittelbar an die vorhandene Bebauung angrenzt. Das Orts- und Landschaftsbild Moorfleets verfügt über einen Eigenwert, der vor einer Überformung zu schützen ist. In diesem Zusammenhang ist auch die Naherholungsfunktion des Gebiets als Teil der Kulturlandschaft der Vier- und Marschlande zu berücksichtigen. Da eine Pufferzone zwischen vorhandener und neuer Bebauung räumlich nicht möglich ist, wäre eine kleinteilige Bebauung vorzusehen, die sich hinsichtlich ihrer Maßstäblichkeit an den Bestand anpasst. Dadurch reduziert sich die Zahl der an dieser Stelle möglichen Wohneinheiten nochmals.

Es wird deutlich, dass eine Erschließung dieser Fläche nur mit einem letztlich unverhältnismäßigen Aufwand möglich wäre, zumal zusätzliche Kosten durch erforderliche Aufhöhung, komplizierte Entwässerungsverhältnisse und bestehende Bodenbelastungen einkalkuliert werden müssten. Dieser hohe Erschließungsaufwand würde für die Entwick-

lung einer Fläche erbracht, die aufgrund der städtebaulichen Rahmenbedingungen baulich nur begrenzt ausgenutzt werden könnte und die - auch wenn die Lärmbelastung planungsrechtlich formal bewältigt werden kann - dennoch eine nur eingeschränkte Qualität als Wohnstandort hätte.

Vor diesem Hintergrund kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass der Untersuchungsraum kein Wohnbauflächenpotenzial in einer relevanten Größenordnung aufweist. Denkbar sind allenfalls kleinteilige Ergänzungen der Bebauung entlang der bestehenden Straßen. Nachfolgend wird eine mögliche bauliche Entwicklung dieser Flächen kurz skizziert. Die Potenzialfläche am Moorfleeter Kirchenweg wird gesondert betrachtet.





# Legende

## Potenzialflächenentwicklung

- Potenzialflächen für Wohnungsbau
- Abgrenzung Untersuchungsraum

## Potenzialflächen im Untersuchungsraum nach Ausschluss von:

- 1 -> Nutzflächen
- 2 -> Ergebnisse der Betriebsumfrage
- 3 -> Altlasten

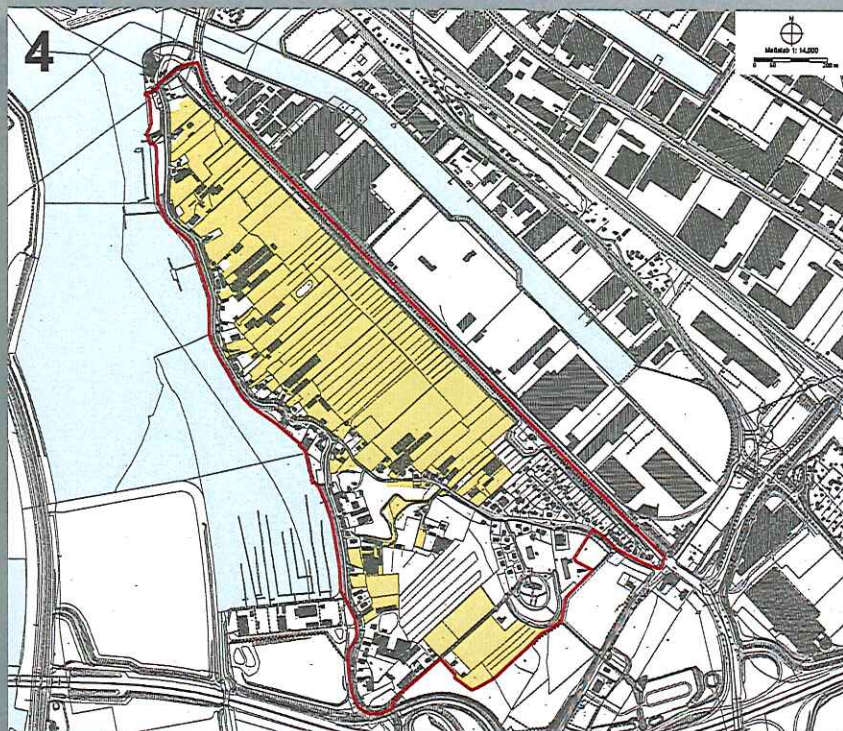
## Wohnbaustudie Moorfleet Potenzialflächen

Stand: August 2015

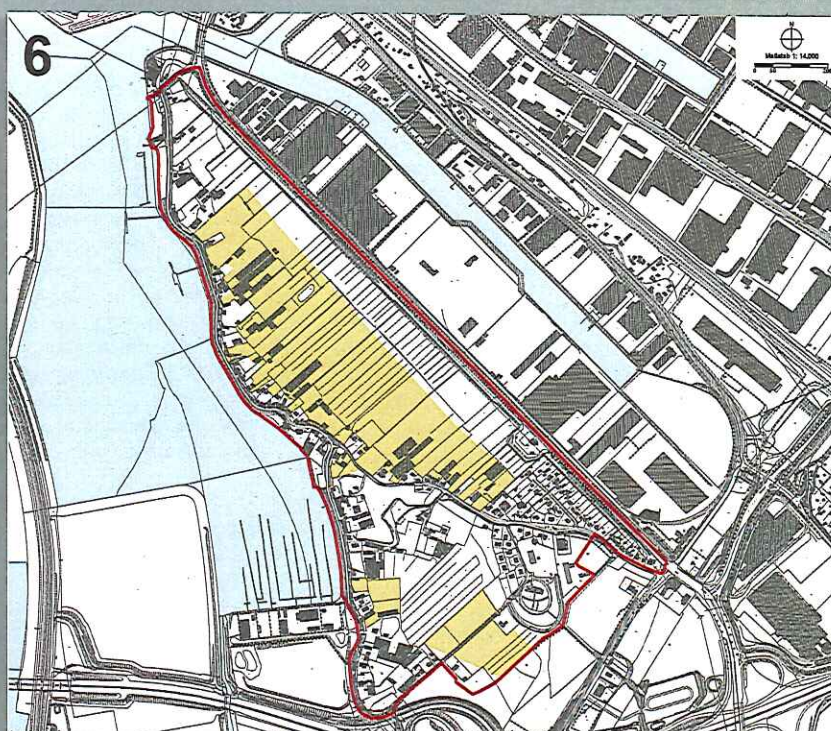
Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner



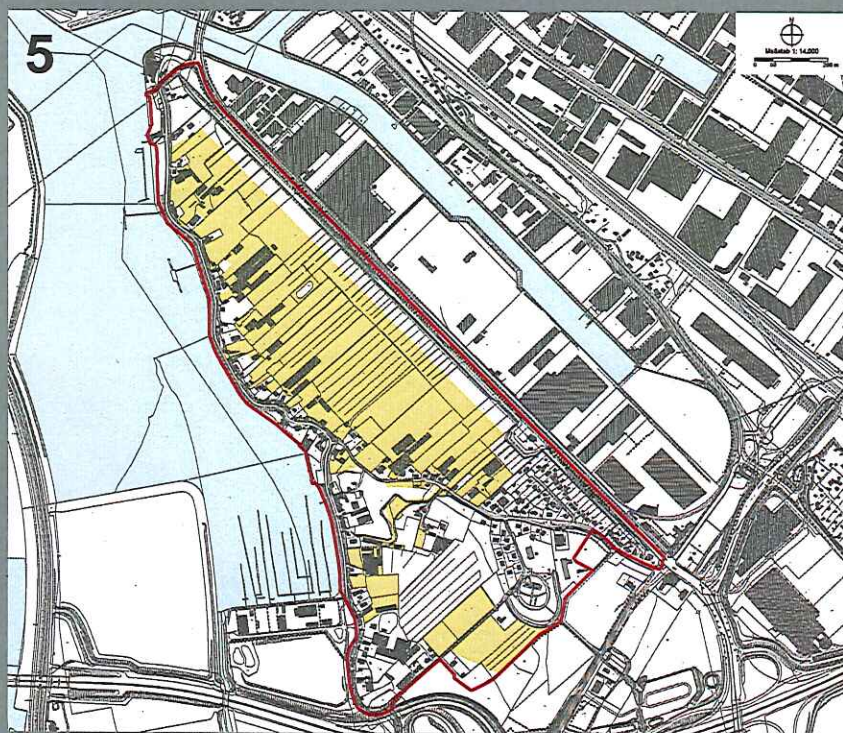
4



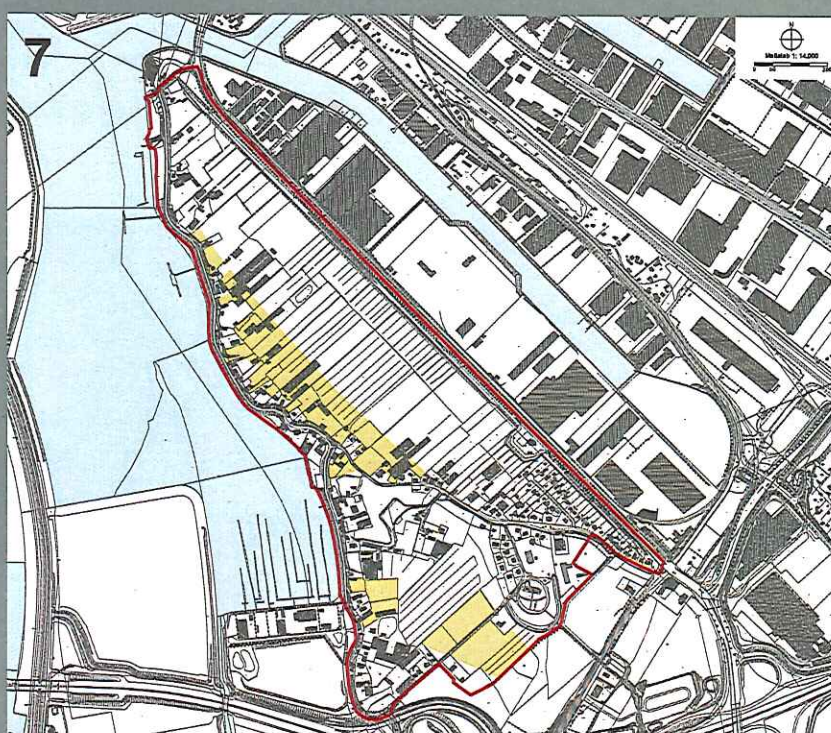
6



5



7



# Legende

## Potenzialflächenentwicklung

- Potenzialflächen für Wohnungsbau
- Abgrenzung Untersuchungsraum

## Potenzialflächen im Untersuchungsraum nach Ausschluss von:

- 1 -> Nutzflächen
- 2 -> Ergebnisse der Betriebsumfrage
- 3 -> Altlasten
- 4 -> Naturschutzflächen und Denkmäler
- 5 -> Abstandsflächen von z.B. "Störfallbetrieben" und Freilandleitungen
- 6 -> Ergebnisse der Gutachten Lärm und Luftschadstoffe bei einer Einschränkung des Industriegebiets Billbrook
- 7 -> Ergebnisse der Gutachten Lärm und Luftschadstoffe bei einer uneingeschränkten Nutzung des Industriegebiets Billbrook

## Wohnbaustudie Moorfleet Potenzialflächen

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





## ■ Konzeption: Entwicklungsszenario

58

### Entwicklung der Potenzialflächen:

Es wird vorgeschlagen, entlang der Straßen Moorfleeter Deich und Sandwisch eine kleinteilige Nachverdichtung vorzunehmen. In der Kartendarstellung sind exemplarisch einige Flächen gekennzeichnet, die hier in Betracht kommen. Es handelt sich um einzelne Baulücken am Moorfleeter Deich und um eine größere zusammenhängende Fläche am südlichen Abschnitt des Moorfleeter Deichs in Höhe der Straße Holzhafenufer. Bei der Flächenabgrenzung wurde berücksichtigt, dass Sichtfenster in das Innere der „Moorfleeter Wanne“ freibleiben sollten.

Diese Flächen umfassen zusammen etwa 1,6 ha, sie bieten bei einer ortstypisch lockeren Bebauung mit maximal zwei Vollgeschossen ein rechnerisches Potenzial für schätzungsweise 25 - 35 Wohneinheiten. Diese Größenordnung kann von den bestehenden Straßen noch bewältigt werden. Auf den kleineren Flächen kann eine Bebauung auf Grundlage des § 34 BauGB erfolgen, für die größere zusammenhängende Fläche im Süden ist ggf. die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Die Bebauung sollte ortsbildverträglich erfolgen, d.h. in einem kleinteiligen Maßstab in Form von Einzel- und Doppelhäusern oder kleinen Mehrfamilienhäusern.

Zwei weitere Flächen nahe der Straßenkreuzung Moorfleeter Deich und Sandwisch wären als Potenzialflächen denkbar, unterliegen jedoch verschiedenen Restriktionen: Bei der größeren Fläche handelt es sich um das Gelände eines insolventen Betriebs, das zudem unter Altlastverdacht steht. Die Nutzbarkeit einer weiteren Potenzialfläche ist durch ihre unmittelbare Nachbarschaft zum Betrieb [REDACTED] und dessen Erweiterungsplänen fraglich.

Gesondert zu betrachten sind die Potenzialflächen am Moorfleeter Kirchenweg. Die Wohnbaupotenzialflächen nördlich und südlich des Moorfleeter Kirchenwegs umfassen zusammen etwa 3,2 ha. Dies entspricht einem Nettobauland von etwa 2,5 ha. Wird eine GFZ 0,4 für kleinteiliges, gartenbezogenes Wohnen zugrunde gelegt, bieten diese Flächen ein Potenzial für etwa 65 Wohneinheiten.

Da der Moorfleeter Kirchenweg nur 3,50 m breit ist, wären ergänzende verkehrliche Maßnahmen erforderlich. In der verkehrlichen Machbarkeitsstudie wird vorgeschlagen, den Moorfleeter Kirchenweg in Höhe der Kirche St. Nikolai zu unterbrechen. Eine Wendemöglichkeit ist dort vorhanden. Das Wohngebiet würde dann aus südlicher Richtung über den südlichen Abschnitt des Moorfleeter Deichs

und über den Knotenpunkt Moorfleeter Deich/ Brennerhof/ Tatenberger Weg erschlossen. Dies bedingt eine Unterquerung der Autobahn, wobei die bestehende Unterquerung sehr eng ist und scharfe Kurven aufweist. Es wäre zu untersuchen, ob hier Entlastungsmaßnahmen erforderlich werden.

Die Fläche liegt außerhalb des Bereichs, der durch potenziellen Lärm des Industriegebiets Billbrook belastet wird. Problematisch ist hier allerdings der Verkehrslärm durch die südlich gelegene Autobahn. Das Gebiet liegt unmittelbar nördlich der Ausfädelung der A25 aus der A1. Zwar ist eine Lärmschutzwand vorhanden, dennoch können die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 49 dB (A) tagsüber und 59 dB (A) nachts weder am Tag noch in der Nacht eingehalten werden. Tagsüber liegen die Verkehrslärmpegel im Bereich der Wohnbaupotenzialfläche zwischen 63 und 64 dB (A), nachts sogar zwischen 56 und 59 dB (A) und somit trotz Lärmschutz nahe der Grenze zur Gesundheitsgefährdung. Eine bauliche Entwicklung dieser Fläche setzt daher zusätzlichen Lärmschutz entlang der Bundesautobahn voraus, wobei dies erfahrungsgemäß mit beträchtlichen Kosten verbunden ist. Näheres wäre in einem gesonderten Gutachten zu untersuchen.





## Legende

Entwicklungsszenario: Behutsame Nachverdichtung  
mit Wohnbaupotenzialfläche am Moorfleeter Kirchenweg

- Moorfleeter Wanne | Grünfläche
- Potenzialfläche | Grünfläche
- ① Eingeschränkte Potenzialfläche  
Insolventer Betrieb unter Altlastverdacht
- ② Eingeschränkte Potenzialfläche  
Erweiterungsabhängig von [REDACTED]
- Überwiegend Wohnnutzung
- Anliegerstraße
- Bestandsstraßen
- Abgrenzung Untersuchungsraum
- Erhalt und Qualifizierung als  
Aussichtspunkt / Sichtachse
- Sichtfenster in die Moorfleeter Kulturlandschaft  
(teils erhöhter Blickpunkt bis 5 m ü NN)

## Behutsame Nachverdichtung | Zahlen

1,6 ha, ca. 20 bis 25 WE

## Wohnbaupotenzialfläche am Moorfleeter Kirchenweg | Zahlen

2,6 ha, bei GFZ 0,4 ca. 65 WE

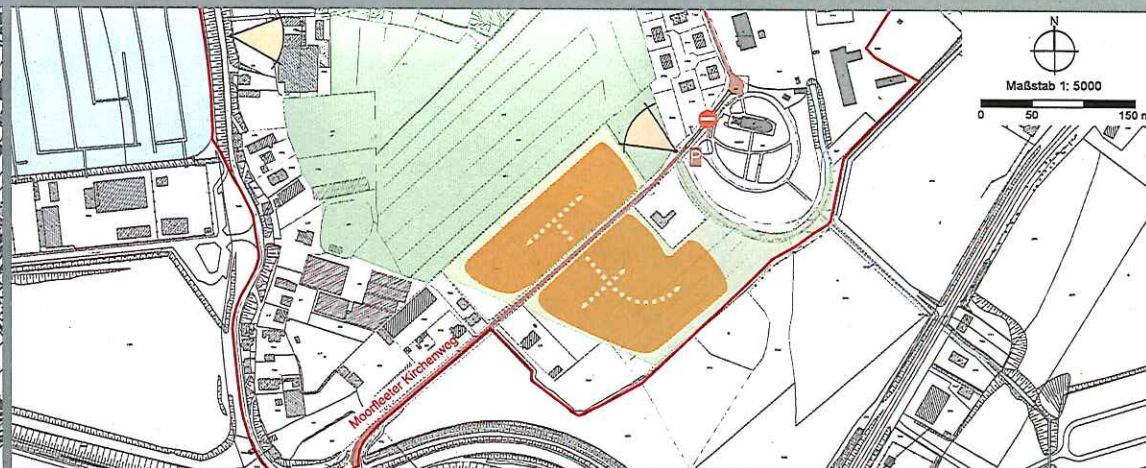
vorgesehen ist jeweils ein gartenbezogenes Wohnen  
in Einzel-, und Doppel- und Reihenhäusern

## Wohnbaustudie Moorfleet Konzept

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





#### Legende

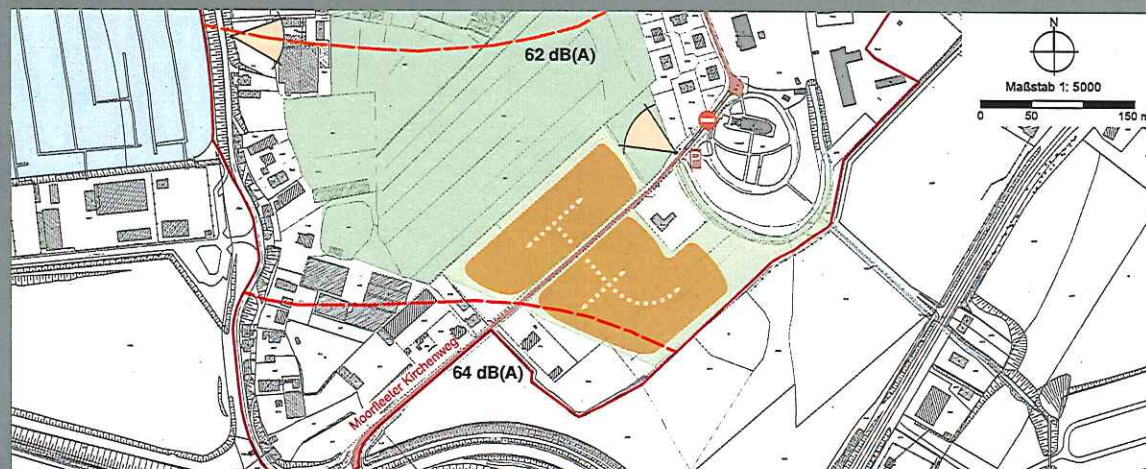
#### Wohnbaupotenzialfläche am Moorfleeter Kirchenweg

- Moorfleeter Wanne | Grünfläche
- Potenzialfläche | Grünfläche
- überwiegend Wohnnutzung
- Anliegerstraße
- Bestandsstraßen
- Abgrenzung Untersuchungsraum
- Sichtfenster in die Moorfleeter Kulturlandschaft  
(teils erhöhter Blickpunkt bis 5 m ü NN)
- Durchfahrtsverbot
- Parkplatz vor der Sankt Nikolai Kirche

#### Verkehrslärm tags

Grenzwert für allgemeine  
Wohngebiete 59 dB (A)

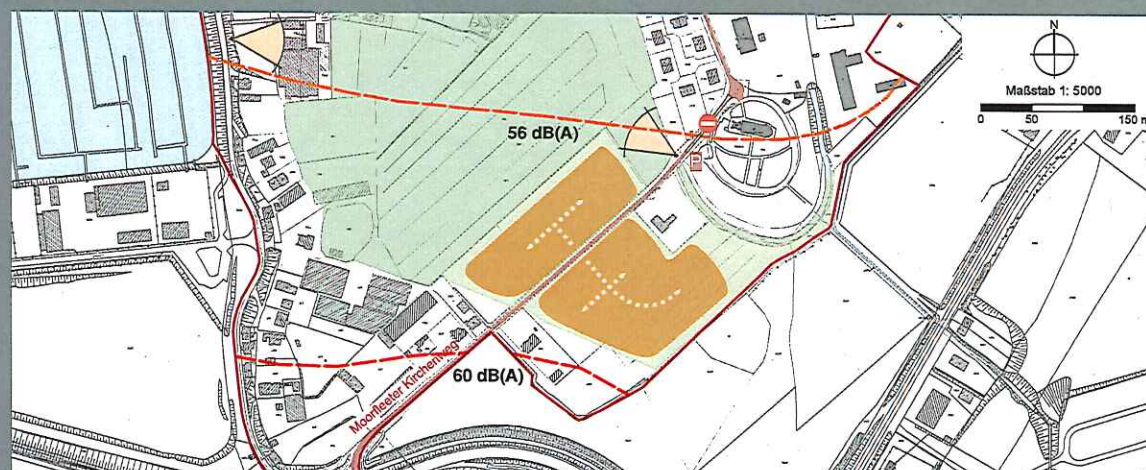
Grenzwert für Mischgebiete  
64 dB (A)



#### Verkehrslärm nachts

Grenzwert für allgemeine  
Wohngebiete 49 dB (A)

Grenzwert für Mischgebiete  
54 dB (A)



#### Wohnbaustudie Moorfleet Konzept

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggle  
stadtplaner





### Ergebnisse und Empfehlungen:

Die Untersuchungen im Rahmen dieser Studie haben ergeben, dass eine Wohnraumentwicklung allenfalls in Form kleinteiliger Bestandsergänzungen entlang bestehender Straßen erfolgen sollte. Hauptgrund hierfür ist die potenzielle Belastung durch Gewerbelärm aus dem Industriegebiet Billbrook und die ungünstige Lage und Zuschnitt der noch verbleibenden zusammenhängenden Potenzialfläche westlich des Moorfleeter Deichs. Eine weitere Potenzialfläche am Moorfleeter Kirchenweg ist stark verkehrslärmbelastet und müsste von Süden über den Knoten Brennerhof/ Tatenberger Weg/ Moorfleeter Deich erschlossen werden. Dies bedingt eine Unterquerung der Autobahn, wobei die bestehende Unterquerung eng und kurvenreich und daher nur über eine eingeschränkte Leistungsfähigkeit verfügt. Bezieht man dennoch die Fläche am Moorfleeter Kirchenweg ein, ergibt sich für den Untersuchungsraum insgesamt ein Potenzial von etwa 25 - 35 Wohneinheiten durch Baulückenschließungen und etwa 65 Wohneinheiten am Moorfleeter Kirchenweg, insgesamt also 90 - 100 Wohneinheiten.

Für eine Wohnungsbauentwicklung in größerem Umfang ist der Untersuchungsraum nicht geeignet. Hingegen weist er andere spezi-

fische Qualitäten auf, an die planerisch angeknüpft werden kann:

- eine weitgehend funktionierende Mischung aus Wohnen und Gewerbe

Moorfleet ist ein dörflich geprägtes Mischgebiet, in dem die Mischung aus Wohnen, Gewerbe und landwirtschaftlicher Nutzung im Großen und Ganzen noch funktioniert. Die ortsansässigen Gewerbe- und Gartenbaubetriebe mit den dort vorhandenen Arbeitsplätzen sollten gestärkt werden. In Bereichen, an denen sich Konflikte abzeichnen - Verkehrsbelastungen durch Schlüter und Maack, Nutzungskonflikte im Süden des Untersuchungsgebiets - sollten individuelle Lösungen angestrebt werden. Für den südlichen Teil des Untersuchungsgebiets bestehen Überlegungen, einen Bebauungsplan aufzustellen, der die bestehende Nutzungsmischung sichert und für dort vorhandene Betriebe eindeutige Rahmenbedingungen für deren weitere Entwicklung herstellt.

Die Ansiedlung von großen Gewerbebetrieben oder gar eine Erweiterung des Industriegebiets Billbrook Richtung Moorfleeter Wanne würde diese funktionierende Mischung zerstören und sollte ausgeschlossen werden. Sie würde auch die andere besondere Qualität zerstören, über die Moorfleet verfügt:

- ein intaktes, dörflich geprägtes Orts- und Landschaftsbild

Das Orts- und Landschaftsbild Moorfleets bietet Potenziale für eine Stärkung der Erholungs- und Freizeitnutzung. Das Landschaftsprogramm mit den Grünen Hauptwegeverbindungen am Moorfleeter Deich und am Moorfleeter Kirchenweg mit Aussichtspunkten auf den Holzhafen weist Moorfleet - gemeinsam mit der Elbinsel Kaltehofe - eine Verbindungsfunktion zwischen dem Stadtgebiet und den Vier- und Marschlanden zu. Ergänzt wird diese Funktion durch dargestellte Freizeitnutzungen im Bereich des Holzhafenufers. Das denkmalgeschützte Kirchenensemble wird als Landmarke besonders hervorgehoben. Diese Verbindungsfunktion ist in gesamtstädtische Planungen eingebettet. So ist Moorfleet Teil einer Grünachse, die aus Richtung Billerhuder Insel und Rothenburgsort (Grünspanne „Tiefstack Ost“) in die Vier- und Marschlande führt. Auch der Strategieplan „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ weist Moorfleet eine wichtige Funktion im Rahmen von Grünverbindungen zu („Grüne Passage“, „Öjendorf-Marsch-Grünzug“).

Allerdings besteht eine deutliche Diskrepanz zwischen diesen Planungen und der Situation vor Ort. Moorfleet ist für Erholungssuchende





## Konzeption: Ergebnisse und Empfehlungen

62

schwierig auffindbar. Insbesondere der nördliche Zugang, der vom Bahnhof Tiefstack auf kurzem Wege erreicht werden kann, ist vor Ort kaum wahrnehmbar. Die Veloroute 9 ist zwar ausgeschildert, jedoch weist die Beschilderung Lücken auf. Hier sollte angestrebt werden, die Funktion Moorfleets als nördliches Einfallstor in die Vier- und Marschlande zu stärken und die Zugänge nach Moorfleet deutlicher hervorzuheben. Die besondere Qualität Moorfleets für Erholungssuchende wird maßgeblich durch Blickbeziehungen auf die Elbe und in die Moorfleeter Wanne geprägt. Es sollte auch angestrebt werden, die Freizeitnutzungen im Bereich des Holzhaufenufers stärker zu profilieren.

Handlungsbedarf besteht im Bereich der öffentlichen Verkehrsanbindung. Es befinden sich zwar Schnellbahnhaltstellen im Umfeld des Untersuchungsgebiets, die innere Erschließung ist jedoch unzureichend. Besonders ältere Bewohner werden dadurch in ihrer Mobilität eingeschränkt. Auch die Nahversorgungssituation ist unzureichend, wobei die Ansiedlung eines Nahversorgers am Brennerhof planungsrechtlich vorbereitet ist. Wenn eine Ansiedlung erfolgt, wird sich die Situation deutlich verbessern.

Als Gesamtfazit der Studie bleibt festzuhalten, dass Moorfleet nicht der Ort für groß-

flächige bauliche Entwicklungen ist. Es geht aus Sicht der Studie nicht um den einen „großen städtebaulichen Wurf“. Ziel sollte es vielmehr sein, die gemischte Nutzungsstruktur weiterzuentwickeln, kleinteilige bauliche Ergänzungen vorzunehmen, die Freizeit- und Erholungsnutzung durch Vernetzung mit den angrenzenden Stadtteilen zu stärken und die Wohnqualität durch kleinere Maßnahmen zu erhöhen - beispielsweise durch eine verbesserte öffentliche Verkehrserschließung und durch Schaffung eines Nahversorgungsangebots. Dies sind Ansatzpunkte, auf denen vertiefende Überlegungen zur Entwicklung dieses Ortsteils aufbauen könnten.





## Legende

### Entwicklungsszenario und Empfehlungen

- Moorfleeter Wanne | Grünfläche
- Potenzialfläche | Grünfläche
- ① Eingeschränkte Potenzialfläche  
Insolventer Betrieb unter Altlastverdacht
- ② Eingeschränkte Potenzialfläche  
Erweiterungsabhängig von [REDACTED]
- überwiegend Wohnnutzung
- Anliegerstraße
- Bestandsstraßen
- Stärkung ortsansässiger Gewerbebetriebe
- Stärkung des Einfaltors in die Vier- und Marschlande, durch Veloroute 9
- Abgrenzung Untersuchungsraum
- Qualifizierung zum Boot- und Freizeithafen
- Erhalt und Qualifizierung als Aussichtspunkt / Sichtachse
- Sichtfenster in die Moorfleeter Kulturlandschaft  
(teils erhöhter Blickpunkt bis 5 m u. NN)

### Behutsame Nachverdichtung | Zahlen

1,6 ha ca. 20 bis 25 WE

### Wohnbaupotenzialfläche am Moorfleeter Kirchenweg | Zahlen

2,5 ha, bei GFZ 0,4 ca. 65 WE

vorgesehen ist jeweils ein gartenbezogenes Wohnen in Einzel-, und Doppel- und Reihenhäusern

## Wohnbaustudie Moorfleet Konzept

Stand: August 2015

Planungsbüro:  clausen-seggelke  
stadtplaner





claussen-seggelke  
stadtplaner

Bauleitplanung  
Stadtentwicklung  
Verfahrensmanagement