



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Neuenfelder Straße 19, D-21109 Hamburg

Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
Zentrale Aufgaben
LP 03

An die Mitglieder
und Vertreterinnen / Vertreter
der Kommission für Stadtentwicklung

Neuenfelder Straße 19
D - 21109 Hamburg
Telefon . 040 - 4 28 40 - 32 61
Telefax 040 - 4 279 40 - 009

Ansprechpartner Klaus Haberlandt
Raum D.04.120
E-Mail Klaus.Haberlandt@bsw.hamburg.de

Hamburg, 30. August 2017

Protokoll über die 41. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung am 10. April 2017 im Sitzungssaal 1 im 3. Obergeschoss in der Schmiedestraße 2 in öffentlicher Sitzung

Teilnehmerinnen / Teilnehmer:

Staatsrat Matthias Kock (Vorsitz),
Detlef Ehlebracht (Bürgerschaft, Mitglied),
Jörg Hamann (Bürgerschaft, Mitglied),
Martina Koeppen (Bürgerschaft, Mitglied),
Anne Krischok (Bürgerschaft, Mitglied),
Jens Meyer (Bürgerschaft, Mitglied),
Dr. Christel Oldenburg (Bürgerschaft, Mitglied),
Heike Sudmann (Bürgerschaft, Mitglied),
Lars Pochnicht (Bürgerschaft, Vertreter für Herrn Uwe Lohmann),
Markus Schreiber (Bürgerschaft, Vertreter für Herrn Dirk Kienscherf),
Ulrike Sparr (Bürgerschaft, Vertreterin für Herrn Olaf Duge),
Dr. Michael Osterburg (Bezirksversammlung Hamburg-Mitte,
Vertreter für Herrn Dirk Sielmann),
Alexa von Hoffmann (Verwaltung, Mitglied),
Susanne Metz (Verwaltung, Mitglied),
Barbara Ehlers (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Merle Pscheidl (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Annika Tiedemann (BSW – Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung),
Renate Hensel (Geschäftsstelle der Kommission für Stadtentwicklung) und
Klaus Haberlandt (Geschäftsstelle der Kommission für Stadtentwicklung).

1. Allgemeines

Herr Kock eröffnet um 19.00 Uhr mit der Begrüßung aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer die 41. Sitzung der Kommission für Stadtentwicklung im Sitzungssaal 1 im 3. Obergeschoss in der Schmiedestraße 2. Zu der mit der Einladung versandten Tagesordnung gibt es keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche. Die öffentliche Sitzung wurde im Amtlichen Anzeiger und auf der Internetseite der Kommission für Stadtentwicklung bei www.hamburg.de unter dem Punkt Bauleitplanung angekündigt. Er stellt die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest. Es sind keine Zuhörerinnen und Zuhörer erschienen.

Herr Kock weist auf das Protokoll über die 40. Sitzung am 20. Februar 2017 (Bebauungsplan-Entwürfe Othmarschen 44 und Schnelsen 88) hin, das am 15. März 2017 verschickt wurde. Zu diesem Protokoll es keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche.

2. Bebauungsplan-Entwurf Hafencity 13 (Elbbrücken West)

- Unterrichtung über die öffentliche Plandiskussion
und Erörterung des Ergebnisses -
Drucksache Nr. 2017/03**

Frau Ehlers stellt den Bebauungsplan-Entwurf Hafencity 13 (Elbbrücken West) vor. Die öffentliche Plandiskussion zu diesem Bebauungsplan-Entwurf hat am 2. Februar 2017 mit rund 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmern im Kesselhaus in der Hafencity stattgefunden. Ausgehend vom Masterplan für Hafencity Ost von 2010 fand für das Quartier Elbbrücken West ein städtebaulicher Wettbewerb statt, den das Schweizer Büro Hosoya Schaefer Architects AG Zürich im September 2015 für sich entschieden hat. Basierend auf dem Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs wurde ein Funktionsplan entwickelt. Von den rund 436.000 m² Gesamt-Bruttogeschossfläche sollen rund 110.000 m² Bruttogeschossfläche für die Wohnnutzung mit rund 1.100 Wohneinheiten und rund 220.000 m² Bruttogeschossfläche für die Büronutzung realisiert werden. Im Osten des Quartiers ist ein Kongresshotel mit einem rund 110 Meter hohen Hochhaus mit rund 30 Etagen geplant. Bereits im Masterplan für die Hafencity von 2000 waren an dieser Stelle höhere Gebäude vorgesehen. In der zentralen Hafencity liegt die maximale Gebäudehöhe bei 70 Meter. Im Plangebiet ist ferner die Ansiedlung von kleinteiligem Einzelhandel und Freizeitnutzungen geplant.

Für den Bereich Baakenhafen hat 2012 ein freiraumplanerischer Wettbewerb stattgefunden, den das Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH gewonnen hat. Der Siegerentwurf sieht eine grüne Freizeitinsel im Baakenhafen vor, die derzeit realisiert wird. Basierend auf dem Siegerentwurf wird derzeit die Gestaltung des Grünzugs am Kirchenpauerkai bis zu den Elbbrücken im Osten geplant. Ein Jahr nach dem städtebaulichen Wettbewerb hat 2016 der freiraumplanerische Wettbewerb für den Bereich westlich der Elbbrücken stattgefunden, den wiederum das Atelier Loidl gewonnen hat. Als zentraler Platz wird am Ende des Hafenbeckens der Amerigo-Vespucci-Platz mit barrierefreien Rampen geplant.

Aus dem Funktionsplan ist der Bebauungsplan-Entwurf entwickelt worden. Zur Bahnfläche hin ist die Festsetzung von MK-Mischgebieten vorgesehen. Für Bereiche mit hohem Wohnanteil könnte auch die neue Gebietskategorie des urbanen Mischgebietes ausgewiesen werden.

In der Öffentlichen Plandiskussion wurde die Verkehrsführung zum neuen Quartier über die Versmannstraße und die Shanghaiallee sowie über eine Brücke über den Großmarkt für Obst, Gemüse und Blumen im Norden mit Anbindung an die Amsinckstraße diskutiert. An der Versmannstraße wird die Wohnnutzung aufgrund des Verkehrslärms ausgeschlossen, während an der ebenfalls als Hauptverkehrsstraße konzipierten Shanghaiallee (außerhalb des Plangebietes) das Wohnen im Rahmen der Lärmfestsetzungen möglich ist. Die Realisierung der so genannten Großmarktbrücke wird von der zuständigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) weiterhin geprüft, aber derzeit als nicht wirtschaftlich angesehen.

Ferner wurde nach einer zusätzlichen Buslinie an der Versmannstraße gefragt. Die Anbindung durch bestehende Buslinien und durch die neue Haltestelle der U 4 wird als gut angesehen, sodass die Einrichtung einer zusätzlichen Buslinie nicht vorgesehen ist.

Kritisch gesehen wurde die Anzahl der öffentlichen und privaten Stellplätze. Der geringe Stellplatzschlüssel von 0,4 Stellplätzen je Wohnung soll durch ein stationäres, je Wohnblock bezogenes Carsharing-System ergänzt werden. Außerdem wurde die Anzahl der zu realisierenden Wohnungen bemängelt. Insbesondere die Anzahl an öffentlich geförderten Wohnungen im neuen Quartier wurde als zu gering angesehen. Dazu hat die BSW in der öffentlichen Plandiskussion ausgeführt, dass an allen Stellen, an denen Wohnungen aus lärmtechnischen Gründen noch realisiert werden können, auch Wohnungen geplant werden. Ein Drittel der Wohnungen soll im öffentlich geförderten Wohnungsbau realisiert werden. Im Zusammenhang mit der Frage nach dem Erhalt einer Wohnung im neuen Quartier bei mittlerem Einkommensbezug wurde auf die Möglichkeiten von Baugenossenschaften und Baugemeinschaften hingewiesen.

Es wurden die Schiffs Liegeplätze an Dalben im Elbstrom und die Auswirkungen durch die östliche HafenCity auf Rothenburgsort angesprochen. Die Schiffs Liegeplätze in der Elbe werden bleiben und sind in die Lärmbetrachtung eingeflossen. Die Auswirkungen auf Rothenburgsort durch die östliche HafenCity werden positiv gesehen, insbesondere wenn die Brücke zur Entenwerder Halbinsel realisiert werden wird.

Herr Kock dankt Frau Ehlers für ihren Bericht und eröffnet die Erörterung.

Frau Sudmann fragt nach der Notwendigkeit, urbane Mischgebiete auszuweisen. In der Öffentlichen Plandiskussion sei die Notwendigkeit dazu noch nicht gesehen worden.

Frau Ehlers weist darauf hin, dass keine Festsetzungen getroffen werden sollten, die die Wohnnutzung limitieren könnten. Das urbane Mischgebiet schafft in der Frage des Wohnanteils Flexibilität und es könnte ein Wohnanteil von erheblich mehr als 60 % realisiert werden.

Frau Sparr fragt, ob bei der Überlegung, urbane Mischgebiete festzusetzen, auch die Änderung der technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) eine Rolle spielt. Sie fragt ferner nach Festsetzungen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung im Zusammenhang mit Starkregenereignissen und Hitzeperioden sowie zur Berücksichtigung von Windlasten.

Frau Ehlers erläutert, dass eher die Nachtlärmwerte in bestimmten Bereichen des Plangebiets zu hoch liegen. Die Grenzwerte liegen beim urbanen Mischgebiet aber nicht höher als für das normale Mischgebiet. Hintergrund der Überlegungen war, das Mischverhältnis von Wohn- und Gewerbenutzung flexibel zu halten. Für das Plangebiet hat es eine Windkomfortuntersuchung gegeben, die insbesondere für den Amerigo-Vespucci-Platz gute Aufenthaltsqualitäten aufzeigt. Die Bereiche um die Hochhäuser können über die Gestaltung der Architektur windtechnisch optimiert werden. Der Windaspekt wird auch in den einzelnen Architekturwettbewerben Berücksichtigung finden. Durch die Festsetzung einer Dachbegrünung werden Retentionsflächen zur Aufnahme von Starkregenmengen geschaffen.

Herr Dr. Osterburg sieht eine Brückenverbindung der HafenCity mit der Amsinckstraße kritisch. Er befürchtet, dass für eine solche Verbindung eine zusätzliche Kreuzung in der Amsinckstraße geschaffen werden müsste und die Verkehrsbelastung auf der Amsinckstraße und dem Nagelsweg sich erhöhen würde. Er fragt nach der Umsetzung einer Brückenverbindung nach Rothenburgsort.

Frau Ehlers erläutert, dass die Anbindung der HafenCity über eine Brücke über den Großmarkt für Obst, Gemüse und Blumen an die bestehende Kreuzung der Amsinckstraße mit dem Nagelsweg erfolgen würde, sodass keine zusätzliche Kreuzung in der Amsinckstraße angelegt werden müsste. Es sind zwei Fußgängerbrücken nach Osten geplant. Die südliche Brücke soll die Entenwerder Halbinsel mit der HafenCity verbinden, während die nördliche Brücke den Bereich Billhafen mit der HafenCity verbinden soll. Derzeit ist vorgesehen, die nördliche Brücke privat zu finanzieren.

Herr Schreiber fragt nach der Realisierungswahrscheinlichkeit der privat finanzierten nördlichen Brückenverbindung, die wichtig für die Anbindung von Rothenburgsort an die neue Haltestelle der U 4 wäre.

Frau Ehlers führt aus, dass die Realisierung beider Brückenverbindungen planerische Absicht sei, aber die Finanzierung beider Brücken noch nicht gesichert sei.

Herr Meyer hält schon die Anzahl der öffentlichen und privaten Parkplätze in der westlichen HafenCity für nicht genügend. Dieser Fehler werde nun in noch gravierender Weise in der östlichen HafenCity fortgesetzt. Er hält das Argument, wonach für öffentliche Stellplätze nicht ausreichend Platz vorhanden sei, für nicht schlüssig. Er sieht die Einrichtung von ausreichend privaten Stellplätzen in Tiefgaragen als finanzierbar und wirtschaftlich an. Den niedrigen Schlüssel von 0,4 Stellplätzen je Wohnung und das Carsharing-System hält er für politische Entscheidungen, die der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt nicht gerecht werden könnten. In der Zukunft werde es wichtig sein, älteren Menschen Mobilität zu gewährleisten und Elektromobilität zu ermöglichen. Er fragt nach dem Grund für den Verkaufsausschluss von privaten Stellplätzen.

Frau Ehlers erläutert, dass die Gesamtzahl an Stellplätzen in der Tiefgarage eines Blocks frei verfügbar zu halten sei, sodass zum Beispiel der Carsharing-Anteil bei Bedarf erhöht werden könne. Der Eigentümer des Blocks kann die Stellplätze lediglich vermieten, um weiterhin flexibel über alle Stellplätze verfügen zu können.

Herr Meyer kritisiert, dass zuerst die Herstellung von privaten Stellplätzen durch den Schlüssel von 0,4 Stellplätzen je Wohnung künstlich verknappt werde und dann die Investoren über diese wenigen Stellplätze nicht frei verfügen können, weil sie sie nicht verkaufen dürfen.

Herr Kock weist darauf hin, dass diese Regelungen Teil des Mobilitätskonzeptes der HafenCity Hamburg GmbH sind, das derzeit noch erörtert wird. Die Stellplätze der Carsharing-Unternehmen in der HafenCity werden in einer Betreibergesellschaft zusammengefasst, die 30 % der Wohnungsstellplätze zur Verfügung gestellt bekommt.

Herr Dr. Osterburg macht auf das Stellplatz- und Carsharing-Konzept der Stadt Wien aufmerksam.

Frau Krischok fragt nach Beispielen zu Mobilitätskonzepten bei ähnlich angestrebter Bewohnerschaft und vergleichbar niedrigem Stellplatzschlüssel.

Frau Ehlers weist darauf hin, dass der Stellplatzschlüssel bei autoarmen Wohnen durchaus üblich sei, wie das Beispiel der Mitte Altona zeige, wo auch ein Stellplatzschlüssel von 0,4 Stellplätzen je Wohnung vorgegeben ist.

Frau Sudmann sieht aufgrund des begrenzten Platzes in der HafenCity in dem vorgeschlagenen Mobilitätskonzept den richtigen Ansatz, um den öffentlichen Raum frei von Kraftfahrzeugen zu halten. Sie bemängelt, dass die Finanzierung für die für Rothenburgsort wichtige nördliche Brückenverbindung privat erfolgen soll und somit nicht gesichert sei. Sie spricht sich für eine öffentliche Finanzierung beider Brückenverbindungen aus. Sie fragt, ob alle Hochhäuser in der östlichen HafenCity bereits in diesen Dimensionen im Masterplan für die östliche HafenCity vorgesehen waren.

Frau Sudmann findet die Formulierung „durchfahrbare Wälder“, die auf der Seite 6 des Protokolls über die öffentliche Plandiskussion für die mit drei Reihen Alleebäumen gesäumte Straßen verwendet wird, für kurios. Sie fragt nach der Notwendigkeit für den Ausbau der Versmannstraße und der Baakenwerder Straße für den Durchgangsverkehr sowie nach der Breite und Ausführung der Radfahrstreifen an diesen beiden Straßen. Sie spricht sich für eine lebhaftige Diskussion zugunsten neuer Mobilitätsansätze in neuen Stadtteilen wie der HafenCity aus.

Herr Hamann gibt zu bedenken, dass möglicherweise in der Zukunft hochpreisige Wohnungen, die weder oberirdisch noch einer Tiefgarage einen eigenen Stellplatz bieten können, kaum mehr nachgefragt werden könnten. Carsharing-Angebote werden durchaus gern angenommen, allerdings zumeist als Angebote on top zu dem eigenen Kraftfahrzeug, aber nicht als Alternative zum eigenen Kraftfahrzeug.

Frau Ehlers weist auf den HafenCity Masterplan von 2000 und den Masterplan für die östliche HafenCity von 2010 hin, die in der östlichen HafenCity bereits Hochhäuser vorgesehen haben, wobei genaue Höhendefinitionen noch nicht vorgegeben wurden. Für den Elbtower, der nicht im Plangebiet, sondern östlich davon mit einer Höhe von rund 200 Meter geplant ist, wurden verschiedene Blickbeziehungen untersucht. Die Baakenwerder Straße ist die Verbindung zwischen der Versmannstraße und der Zweibrückenstraße, die von Osten kommend unter der Bahnlinie und der Billhorner Brückenstraße hindurch geführt wird.

Frau Sudmann fragt nach der prognostizierten Verkehrsbelastung und der Herkunft der Verkehre auf der Zweibrückenstraße und auf der Versmannstraße.

Frau Ehlers gibt die geplante Breite der Radwege für die Baakenwerder Straße und die Versmannstraße sowie die prognostizierte Verkehrsbelastung und deren Herkunft auf der Zweibrückenstraße und der Versmannstraße zu Protokoll:

Für die Versmannstraße werden nördlich des Baakenhafens zurzeit je nach Prognose-szenario an Normalwerktagen (Durchschnittliche Täglicher Verkehr werktags - DTVw) bis zu 39.000 Kfz/24h erwartet. Dabei handelt es sich überwiegend um Quell- und Zielverkehr aus der HafenCity. Auf der Zweibrückenstraße ist von rund 24.000 Kfz/24h auszugehen. Auch auf der Zweibrückenstraße handelt es sich überwiegend um Quell- und Zielverkehr aus der HafenCity von und nach Süden.

In der Versmannstraße und Baakenwerder Straße werden Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m vorgesehen. Im Bereich von Längsparkständen wird der Radfahrstreifen zusätzlich um einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen erweitert.

Herr Dr. Osterburg stellt fest, dass es um die grundsätzliche Frage gehe, wie viele Stellplätze im öffentlichen Raum und in privaten Tiefgaragen angelegt werden und wem die Stellplätze in den Tiefgaragen zur Verfügung stehen sollen. Er spricht sich dafür aus, diese Fragestellungen weiter kritisch zu diskutieren, und sich zu überlegen, ob das Mobilitätskonzept auch noch in den nächsten Jahrzehnten funktionieren kann. Die bereits vorliegenden Erfahrungen anderer Städte sollten in die Betrachtung einfließen. Er macht darauf aufmerksam, dass der Radverkehr bisher in der HafenCity anders berücksichtigt wurde als nun in dem Konzept mit der eigenen Radspuren im Straßenraum. Das neue Radverkehrskonzept hält er für besser. Er befürwortet die hohe Verdichtung der Bebauung, insbesondere an lauten Stellen, an denen keine Wohnnutzung vorgesehen ist.

Herr Dr. Osterburg geht davon aus, dass die östliche HafenCity mit ihren grünen Freiräumen eine hohe Wohnqualität haben werde. Er hält den hohen Anteil an Baugemeinschaften in der östlichen HafenCity für gut und bemängelt in diesem Zusammenhang, dass Baugemeinschaften in die Quote der privaten Gesellschaften, die in der HafenCity als Investoren auftreten, gezählt werden. Er fragt, wie viele Baugemeinschaften im vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf berücksichtigt werden könnten.

Frau Ehlers gibt zu Protokoll, dass die Anzahl der Baugemeinschaften im Plangebiet HafenCity 13 noch nicht feststeht. In den Plangebieten HafenCity 11 und HafenCity 14 im Bereich des westlichen Baakenhafens sind zurzeit sieben Baugemeinschaften aktiv. Es werden hier aber noch weitere Grundstücke ausgeschrieben.

Frau Ehlers gibt ferner zu Protokoll, dass es nach dem Erkenntnisstand der HafenCity Hamburg GmbH im August 2017 bislang kein quartiersbezogenes Innovationsprojekt für Carsharing und Elektromobilität mit einer vergleichbaren Größenordnung sowie einem ähnlich umfassenden Anspruch in Europa gebe. Das Mobilitätskonzept für die östliche HafenCity war im August 2017 bereits Bestandteil eines geschlossenen Kaufvertrags. Dies unterstreicht die Akzeptanz eines solchen marktorientierten Modells, welches die Flächennutzungseffizienz und Ressourcennutzung in der HafenCity optimiert und dabei zukunftsweisende Innovationen fördert.

Frau Sparr spricht sich angesichts der Dichte im neuen Quartier für eine Reduzierung des Autoverkehrs aus. Sie bestätigt die Aussage von Herrn Meyer, dass die Zulassungszahlen für Kraftfahrzeuge ansteigen, aber nur in der Betrachtung für die Gesamtstadt. Innerhalb des Rings 2 hat die Kraftfahrzeugdichte nachweislich abgenommen.

Herr Meyer hält die aus dem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Struktur, die die Grundlage der weiteren Planung darstellt, für gelungen. Er bewertet auch die Fortführung des freiraumplanerischen Konzeptes durch das Atelier Loidl als positiv. Hinsichtlich der Stellplätze merkt er an, dass es Investoren ermöglicht werden müsse, mehr als 0,4 Stellplätze je Wohnung zu bauen, falls sie dies wünschen. Nach der Fertigstellung können nur schwierig weitere Stellplätze gebaut werden.

Herr Ehlebracht fragt nach Sport- und Spielflächen im Plangebiet und nach der Refinanzierung der geplanten, privat finanzierten Brücke nach Rothenburgsort.

Frau Ehlers erläutert, dass im Bereich des Oberhafens Sportflächen geplant seien. Es ist noch nicht entschieden, wo für welchen Sportverein bzw. für welche Sportvereine ein ligatauglicher Platz zur Verfügung gestellt werden könne. Die Entenwerder Halbinsel ist eine Option, aber auch die Ertüchtigung und die Mitnutzung anderer Sportplätze wird noch geprüft. Vielfältige Angebote werden auf den Spielflächen der grünen Freizeitinsel im Baakenhafen realisiert werden. Auf den Freiflächen und innerhalb der privaten Innenhöfe wird es auch im Plangebiet weitere Spielmöglichkeiten geben. Für jeden Innenhof werden in einem Workshopverfahren die Spielmöglichkeiten geprüft werden. Die privat finanzierte Brückenverbindung ist nicht Gegenstand der behandelten Bebauungsplanung, weil sie nicht im Plangebiet liegt. Eine Realisierung dieser Brückenverbindung werde als sinnvoll angesehen und auch auf jeden Fall in den Bebauungsplan zu dem Elbtower aufgenommen. Zur Finanzierung gebe es noch keine konkreten Überlegungen.

Herr Ehlebracht fragt nach dem konkreten Stand der Planungen für die Sportstätten am Oberhafen. Er weist auf die Altlasten auf der Entenwerder Halbinsel hin, die den Bau eines Sportplatzes verhindern könnten.

Frau Ehlers gibt zum aktuellen Stand der Planungen für die Sportstätten am Oberhafen zu Protokoll, dass für die südöstlich der in Sanierung befindlichen Hallen auf den ehemaligen Gleisanlagen sowie für den abzubrechenden südlichen Teil der Halle 4 die detaillierte Planung und die Realisierung der Infrastruktur für Verkehrs- und Sportflächen begonnen haben. Der Sportplatzbau und die Landschaftsarchitektur werden gebündelt geplant. Zur geplanten Infrastruktur zählen die hochwassergeschützte Verbindung zwischen dem zukünftigen Oberhafentunnel und einer geplanten Brückenverbindung über den Oberhafen zum Großmarkt, der Sportplatz (mit 9er Spielfeld), die Schulsportanlage sowie der zugehörige Erschließungsfahrweg und der Bahnbetriebsweg der Deutschen Bahn AG (DB).

Herr Pohnicht fragt, ob in den Stellplatzschlüssels die Carsharing-Stellplätze eingezogen sind. Er fragt außerdem, ob die Carsharing-Fahrzeuge nur den Hausbewohnerinnen und Hausbewohnern zur Verfügung stehen sollen, und ob ferner an ausreichend Fahrradstellplätze in den Häusern und Stadtradpunkte im Quartier gedacht wird.

Frau Ehlers erläutert, dass an ein stationäres Carsharing-System gedacht werde. Das diene der guten Verfügbarkeit über Carsharing-Fahrzeuge für die Bewohnerinnen und Bewohner. Ob die Carsharing-Plätze in den 0,4 Stellplätzen je Wohnung einbezogen werden, wurde im Nachgang geprüft. In der Tat ist es so, dass 30 % der Wohnungsstellplätze als Carsharing-Plätze zur Verfügung gestellt werden müssen. Sie sind dementsprechend in den o.g. Stellplätzen einbezogen. Das sind bei 40 Stellplätzen 13 Plätze für Carsharing. Zum Mobilitätskonzept gehört es auch, dass ausreichend gut zugängliche Fahrradstellplätze in den Häusern geschaffen werden. Zum Umfang des Bebauungsplans gehört nicht, Standorte für Stadtradpunkte festzusetzen. Die HafenCity Hamburg GmbH hat Stadtradstationen in ihre Planungen aufgenommen.

Frau Koeppen macht auf die gute Anbindung des Quartiers an den Öffentlichen Personennahverkehr aufmerksam, die insbesondere durch die neue Haltestelle der U 4 mit Übergang zur S-Bahn angeboten wird. Aufgrund des guten ÖPNV-Angebots bestehe im neuen Quartier keine Notwendigkeit, ein eigenes Kraftfahrzeug haben zu müssen. Innerhalb des Rings 2 werde es immer weniger Menschen geben, die ein eigenes Kraftfahrzeug haben.

Herr Kock stellt fest, dass es zum Tagesordnungspunkt 2 keine weiteren Wortbeiträge gibt.

Die Kommission für Stadtentwicklung nimmt die Drucksache Nr. 2017/03 zur Kenntnis.

3. Verschiedenes

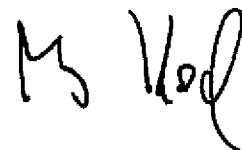
Herr Kock stellt fest, dass es zum Tagesordnungspunkt 3 keine Wortbeiträge gibt. Der nächste Sitzungstermin ist am 19. Juni 2017 vorgesehen. Für diesen Sitzungstermin liegen noch keine Tagesordnungspunkte vor. Anmerkung zu Protokoll: Der nächste Sitzungstermin ist am 18. September 2017 geplant.

Herr Haberlandt sagt zu, nicht stattfindende Sitzungen mindestens drei Wochen vor dem vorgehaltenen Sitzungstermin abzusagen.

Herr Kock verabschiedet alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer und schließt um 20.25 Uhr die Sitzung.



Klaus Haberlandt
(Protokoll)



Matthias Kock
(Vorsitzender)