

1 Sozialdemokratische Partei Deutschlands
2 Landesorganisation Hamburg
3 Kreis Bergedorf

5 Kreisdelegiertenversammlung
6 2. November 2018

Leitantrag Oberbillwerder beschlossene Fassung

Oberbillwerder – Nächste Schritte angehen, kluge Entscheidungen treffen und offen kommunizieren

11
12 Die Planung und Entwicklung des neuen Bergedorfer Stadtteils „Oberbillwerder“ schreitet
13 voran. In diesem Verfahren stehen die nächsten Schritte an, so z.B. die Entwicklung eines
14 Masterplans. Für die anstehenden Beratungen, die zu treffenden Beschlüsse sowie nicht
15 zuletzt für die öffentliche Kommunikation möge die Kreisdelegiertenversammlung der SPD-
16 Bergedorf beschließen:

Vorbemerkung / Grundsätzliches

19
20 Der vorliegende Entwurf für den Stadtteil Oberbillwerder bietet berechtigten Grund zu
21 Zuversicht, dass Oberbillwerder unseren Bezirk Bergedorf bereichern wird. Es entsteht
22 Wohnraum, durch den mehr Menschen ermöglicht wird, sich ihren Wunsch zu erfüllen:
23 Bezahlbar in Bergedorf leben und wohnen.

24 Der Entwurf des neuen Stadtteils berücksichtigt viele entscheidende Aspekte. So werden
25 infrastrukturelle Notwendigkeiten berücksichtigt und städte- sowie verkehrsplanerische
26 Ansätze aufgezeigt. Besonders erfreulich ist es, dass es diesen Ansätzen an vielen Stellen
27 gelingt, einen Bergedorfer Stadtteil „neu zu denken“. Oberbillwerder kann und soll so
28 einerseits zu einem Bestandteil Bergedorfs werden. Andererseits kann und soll es ihm so
29 gelingen, ein eigenes, frisches und für Bergedorf neues Gesicht zu entwickeln. Damit dieser
30 Spagat gelingt, einen Stadtteil innerhalb Bergedorfs zu schaffen, den es so bisher nicht gibt
31 und der dennoch zu Bergedorf passt, muss das Verfahren auch weiterhin klug begleitet,
32 müssen Entscheidungen wohl überlegt und alle weiteren Schritte offen und nachvollziehbar
33 kommuniziert werden.

34
35 Neben einem guten zu entwickelnden Masterplan ist es von herausragender Bedeutung,
36 dass der Stadtteil von Anfang an innerhalb Bergedorfs akzeptiert und geschätzt wird. Nur so
37 kann der Stadtteil zu einem neuen und gewinnbringenden Bestandteil unseres Bezirks
38 werden. Unbedingt zu verhindern ist, dass vor oder nach Fertigstellung des Stadtteils ein
39 negatives Image des Stadtteils innerhalb Bergedorfs oder gar Hamburgs entsteht. Wir wissen
40 aus Erfahrung, wie schwer es ist, ein negatives Image eines Stadtteils zu korrigieren, selbst
41 wenn die Bewohner sich in ihrem Stadtteil wohlfühlen und diesen positiv und engagiert
42 vertreten.

43
44 *Wir wollen ein Oberbillwerder entwickeln, das das Potenzial ausschöpft, welches in dem
45 Entwurf angelegt ist.*

46 *Wir wollen ein Oberbillwerder entwickeln, das unseren Bezirk bereichert und in einigen
47 Jahren wie selbstverständlich ein Bestandteil unseres Bezirks ist.*

48 *Wir wollen ein Oberbillwerder entwickeln, das mit seinen Nachbarstadtteilen positiv*
49 *kooperiert, sodass die angrenzenden Stadtteile Oberbillwerder als Bereicherung erfahren und*
50 *umgekehrt die Nachbarstadtteile einer Bereicherung für Oberbillwerder sind.*
51 *Wir wollen Oberbillwerder so entwickeln, dass die Bewohner Bergedorfs weiterhin stets*
52 *einbezogen und informiert werden und die Positionen und Entscheidungen der SPD dabei*
53 *weiterhin transparent und klar kommuniziert werden.*

54

55 **Kernforderungen:**

56

57 ➤ Die Bewohner Oberbillwerders sollen sich bewusst für das Verkehrs- und
58 Mobilitätskonzept in Oberbillwerder entscheiden. Um dies zu ermöglichen, müssen
59 die wesentlichen Bestandteile des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts vor dem
60 Baubeginn der jeweiligen Bauabschnitte umgesetzt sein. Dazu gehören insbesondere
61 die Verbesserung der Taktung und Wagenanzahl der S-Bahn S2 und S21, die
62 Sicherstellung des Bus-Anschlusses, die Vorhaltung der jeweiligen Quartiersgaragen
63 sowie der jeweiligen Mobility Hubs-.

64

65 ➤ Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept muss offensiv vermarktet und in der Planung
66 konsequent verfolgt werden.

67

68 ➤ Oberbillwerder benötigt hervorragende Busverbindungen in das Bergedorfer /
69 Lohbrügger Kerngebiet sowie in den Nachbarstadtteil Neuallermöhe.

70

71 ➤ In Bezug auf das Streckennetz und die Taktung des ÖPNV ist als Maßstab eine
72 Orientierung an Quartieren in Eimsbüttel oder Eppendorf erforderlich.

73

74 ➤ Zusätzlich zu den bereits geplanten Verbesserungen der Taktung und Wagenanzahl
75 der Linien S2 / S21 sollen mittelfristig weitere Verbesserungen in Hinblick auf die
76 Taktung und Wagenanzahl (Langzüge) umgesetzt werden.

77

78 ➤ Für den Stadtteil Oberbillwerder ist ein ausreichender Lärmschutz entlang der
79 Bahntrasse vor der Inbetriebnahme der ersten Wohngebäude sicherzustellen. Im
80 Zuge der Realisierung Oberbillwerders müssen aber auch die anderen angrenzenden
81 Stadtteile Neuallermöhe, Nettelnburg und Bergedorf-West durch
82 Lärmschutzmaßnahmen an der Bahntrasse geschützt werden.

83

84 ➤ Es wird gefordert, Oberbillwerder sowie andere Stadtteile im Bezirk an das U-Bahn-
85 Netz anzuschließen.

86

87 ➤ Das Fahrrad muss als zentrales Verkehrsmittel im Stadt- und Straßenbild
88 Oberbillwerders erkennbar sein. Über klare Verbindungen und gezielte Maßnahmen
89 soll Radfahren zum besonders attraktiven Fortbewegungsmittel werden.

90

91 ➤ Das System der Leihfahrräder (z.B. Stadtrad) muss in Oberbillwerder an vielen Orten
92 realisiert werden. Auch Lastenfahrräder sind in das Leihsystem zu integrieren .
93 Leihsysteme sollen auch im restlichen Bezirk ausgeweitet werden.

94

- 95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
- Oberbillwerder muss an die Veloroute angeschlossen werden oder es müssen neue Velorouten entstehen. Es muss gute Bezirksfahrradrouten und Fahrradverbindungen in andere Stadtteile geben.
 - Es ist sicherzustellen, dass die jeweiligen bezirklichen Haushaltstitel für die Unterhaltung, Instandsetzung, Sanierung und den Betrieb der Straßen, Wege, Grünflächen, Sport- und Freizeitplätze im Zuge der Entwicklung von Oberbillwerder im auskömmlichen Maße erhöht werden. Dazu gehört u.a., dass der Winterdienst auf Radwegen in Oberbillwerder sowie im ganzen Bezirk Bergedorf zu verbessern ist.
 - Der öffentliche Raum in Oberbillwerder muss grundsätzlich barrierefrei sein. Eine Einbeziehung des Seniorenbeirats und der Behindertenarbeitsgemeinschaft in den tiefbaulichen Planungsprozess von Plätzen und Gehwegen ist sinnvoll und unerlässlich. Gehwege müssen gut beleuchtet und bei schlechtem Wetter nutzbar sein, auch in Parkanlagen.
 - Sofern Tunnel für Fußgänger und Radfahrer durch den Bahndamm gebaut werden, sind diese hell und sicher zu bauen. Folglich ist eine außerordentlich gute Beleuchtung sicherzustellen. Diese Tunnel sollen auf das Zentrum von Oberbillwerder ausgerichtet werden, denn so entsteht eine höhere Frequentierung und dies erhöht somit das Sicherheitsgefühl der Benutzer.
 - Wenn innerhalb Oberbillwerders das Zufußgehen und Radfahren als Alternative zum Pkw besonders attraktiv sein soll, dann heißt dies, dass 30er Zonen und weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen den Durchgangsverkehr durch Oberbillwerder möglichst gering halten müssen.
 - Car-Sharing-Angebote sind in Oberbillwerder und im ganzen städtischen Bereich Bergedorfs flächendeckend sicherzustellen, dürfen allerdings nicht zulasten des ÖPNV gehen.
 - Durch die geplanten Quartiersgaragen entstehen autofreie Quartiersplätze mit hoher Aufenthaltsqualität, die zum Markenzeichen des Stadtteils werden können. Es ist unbedingt zu verhindern, dass diese Quartiersplätze als Parkflächen zweckentfremdet werden, da sonst die Aufenthaltsqualität verloren geht und die Planungs idee nicht mehr umgesetzt wird. Auch im Nachhinein dürfen diese Quartiersplätze nicht zu Parkflächen umgewidmet werden, wenn die Quartiersgaragen nicht den erhofften Zuspruch finden sollten.
 - Um das Mobilitäts- und Verkehrskonzept zu realisieren, müssen Bebauungspläne, Grundstücksvergaben und Baugenehmigungen diesem Konzept entsprechen. Allen interessierten Investoren und Bauherren ist das Mobilitäts- und Verkehrskonzept vorzustellen. Im Zuge der Grundstücksvergabe müssen die Investoren zur Umsetzung bzw. zur Teilhabe an dem Mobilitäts- und Verkehrskonzept verpflichtet werden.
 - Sollte sich trotz des Mobilitäts- und Verkehrskonzepts, zeigen, dass der angestrebte Anteil des MIV im modal split nicht erreicht werden kann und damit verbunden auch der Stellplatzschlüssel zu gering ausfällt, darf es keine Option sein, eine wesentliche

143 planerische Idee Oberbillwerdes aufzugeben und schlicht doch verstärkt auf den MIV
144 zu setzen und den Stellplatzschlüssel willkürlich zu erhöhen. In diesem Fall soll daher
145 nicht das Mobilitätskonzept Oberbillwerders in Frage gestellt werden, sondern
146 Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden, die zur Umsetzung der Ziele des
147 Mobilitätskonzept dienen. Ausdrücklich nicht ausgeschlossen als solche Maßnahme
148 sind die Reduzierung der bauliche Dichte bzw. der Baumasse im Stadtteil.
149 Hervorzuheben ist, dass im Planungs- und Realisierungsprozess des
150 Gesamtvorhabens die Zahl der Wohneinheiten und der geplanten Bebauungsdichte
151 keine Priorität gegenüber den anderen Zielvorgaben hat.

152
153 ➤ Zur Erschließung des Stadtteils ist ein Durchstich durch den Bahndamm in Richtung
154 Süden eine Vorzugsvariante. Es muss dabei verhindert werden, dass eine Verbindung
155 über den Felix-Jud-Ring die kürzeste und schnellste Erreichbarkeit der A25 darstellt.
156 Es ist sicherzustellen, dass der Verkehr nach dem Durchstich in östliche Richtung auf
157 den Nettelburger Landweg geführt wird. Dies muss z.B. durch entsprechende
158 Verkehrsregeln und bauliche Maßnahmen ermöglicht werden.

159
160 ➤ Der Bau Oberbillwerders führt zu einem Anstieg der Verkehrsbelastung für
161 Neuallermöhe insgesamt. Ziel ist es, die Auswirkungen auf die bereits besonders
162 belasteten Wohnquartiere aber in einem akzeptablen und vertretbaren Rahmen zu
163 halten. In diesem Sinne wird eine Erhöhung um 3% in den jeweils betroffenen
164 Straßenzügen für vertretbar erachtet. Ausdrücklich zu vermeiden ist ein
165 Erschließungsverkehr durch Neuallermöhe zur Anschlussstelle „Neuallermöhe-West“
166 der BAB 25.

167
168 ➤ Die SPD setzt sich für eine deutliche Reduzierung der zulässigen
169 Höchstgeschwindigkeit auf der BAB A 25 zwischen der Landesgrenze zu Schleswig-
170 Holstein und der Anschlussstelle zur BAB 1 auf 100 km/h ein.

171
172 ➤ Mobility Hubs sind dann besonders sinnvoll, wenn es mehrere Mobility Hubs in der
173 Umgebung gibt, sodass möglichst viele Ziele auf diesem Weg erreicht werden
174 können. Wir treten daher dafür ein, Mobility Hubs auch an anderen Orten und
175 anderen Stadtteilen innerhalb Bergedorfs zu realisieren.

176
177 ➤ Oberbillwerder bietet die Chance, infrastrukturelle Bereicherungen für den gesamten
178 Bezirk zu realisieren. Für die Ansiedlung von Ärzten sind Flächen vorzuhalten, auch
179 um die unzureichende Ausstattung im Bezirk zu verbessern.

180
181 ➤ In Oberbillwerder soll es eine hohe Anzahl an barrierefreien, seniorengerechten
182 Wohnungen geben.

183
184 ➤ Azubi- und Studierendenwohnheime sollen in Oberbillwerder realisiert werden.

185
186 ➤ Im Zuge der Entwicklung von Oberbillwerder soll ein zweites Schwimmbad für
187 Bergedorf realisiert werden.

188

- 189 ➤ Die Einzelhandelsinfrastruktur in Oberbillwerders ist so zu entwickeln, dass die
190 Einkäufe ohne große Hürden zu Fuß, mit dem Bus oder mit dem Rad erledigt werden
191 können.
192
- 193 ➤ Oberbillwerder soll mit seinen Nachbarstadtteilen vernetzt werden, sodass alle
194 Stadtteile von der Entwicklung profitieren. Dafür muss Oberbillwerder in den
195 jeweiligen Nachbarstadtteile unbedingt als Bereicherung, nicht aber als Belastung
196 empfunden werden. Eine „Zentralisierung“ aller Angebote (Lebensmittel,
197 Einzelhandel, Gastronomie) in einem Stadtteil, führt zum „Aussaugen“ anderer
198 Stadtteilzentren und ist demnach unbedingt zu verhindern.
199
- 200 ➤ Die SPD Bergedorf wird offen und offensiv kommunizieren, dass die Lebensqualität in
201 den Nachbarstadtteilen und im gesamten Bezirk durch die Entwicklung von
202 Oberbillwerder steigt (z.B. Geschäfte, bessere ÖPNV-Angebote, Sportangeboten,
203 Schulen, Kitas, Schwimmbad, Ausweitung von Fahrradleihsystemen etc.).
204
- 205 ➤ Die Bergedorfer SPD hält sich in Bezug auf die verkehrliche Erschließung an die
206 Zusagen und Beschlüsse, die sie während des bisherigen Verfahrens gegenüber der
207 Öffentlichkeit kommuniziert hat.
208

209 Begründung, Erläuterungen und Konkretisierungen

210 **1 Verkehr**

211 a. Grundsätzliches

212 Schon die ersten Überlegungen zu einer Entwicklung Oberbillwerders haben deutlich
213 gemacht, dass die verkehrliche Erschließung und die Verkehrsplanung innerhalb des
214 Stadtteils besondere Herausforderungen darstellen. Dies wurde im Entwurf
215 berücksichtigt und gilt es nun in den nächsten Schritten zu konkretisieren.
216 Die besondere Lage Oberbillwerders und weitere Überlegungen bringen es mit sich,
217 dass Oberbillwerder als „autoarmer“ Stadtteil geplant wird. Innerhalb des Stadtteils
218 sollen sich die Menschen überwiegend zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV
219 fortbewegen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll bei 20% liegen.
220 Dies führt zu einer verkehrlichen Struktur des Stadtteils, die es in Bergedorf bislang
221 so nicht gibt. Unter anderem soll es in Oberbillwerder weniger PKW-Stellplätze
222 (Stellplatzschlüssel 0,4 - 0,6) geben und diese sollen zu großen Teilen in
223 Quartiersgaragen angeboten werden. Diese Ziele sind zweifellos ambitioniert. Der
224 angestrebte Stellplatzschlüssel liegt weit unter dem in anderen Gebieten Bergedorf.
225 Zum Vergleich: Im benachbarten Stadtteil Neuallermöhe gibt es 9227 Wohnungen. In
226 diesem Stadtteil sind 7795 PKW privat zugelassen Ohne jeden Dienst-PKW etc.
227 kommt Neuallermöhe daher auf 0,84 PKW pro Wohnung. (Stand 31.12.2017).
228

229 Damit in Oberbillwerder die Zielzahlen trotzdem erreicht werden, wird es
230 Neuerungen geben. Diese Neuerungen müssen nicht negativ ausfallen. Wichtig ist es
231 aber, um die Zielzahlen zu erreichen und Akzeptanz für diese Neuerungen zu
232 schaffen, die damit verbunden Maßnahmen und Veränderungen nicht zu
233 verschweigen. Im Gegenteil: Sie können und müssen zum Aushängeschild
234
235
236

237 Oberbillwerders werden. Die neuen Bewohner Oberbillwerders und die übrige
238 Bergedorfer Bevölkerung sollen wissen, dass Oberbillwerder autoarm geplant wird
239 und welche Auswirkung dies haben kann. Nur so gelingt es, dass Oberbillwerders
240 Verkehrs- und Mobilitätskonzept von den künftigen Bewohnern auch gelebt wird.
241 Damit Oberbillwerder auf einen niedrigen Anteil motorisierten Individualverkehrs
242 kommt, helfen in erster Linie keine Zwangsmaßnahmen. Es wird nicht gelingen, die
243 neuen Bewohner des Stadtteils zu ihrem Glück zu zwingen. Stattdessen muss das
244 Verkehrs- und Mobilitätskonzept offensiv kommuniziert werden, sodass die
245 Bewohner Oberbillwerder sich bewusst für dieses entscheiden.
246 Damit Menschen bereit sind, Oberbillwerder mit seinem zukunftsweisenden
247 Verkehrskonzept als ihre neue Heimat zu wählen, muss das Verkehrskonzept des
248 Stadtteils weit vor dem Bezug der ersten Bewohner stehen und in den jeweiligen
249 Bauabschnitten baulich und organisatorisch vor Bezug umgesetzt sein. Es muss
250 aufzeigen, dass es möglich ist, in Oberbillwerder ohne eigenen PKW zu leben oder
251 diesen nicht für jeden Weg nutzen zu müssen. Es muss zeigen, dass Oberbillwerder
252 gute Möglichkeiten für Fußgänger, Radfahrer und Nutzer des ÖPNV bietet. Dieses
253 Verkehrs- und Mobilitätskonzept muss vor dem „Tag 0“ stehen und es muss die
254 Bewohner und Interessierten überzeugen. Es muss bedeutsamer Teil jeder
255 Information über und jeder Werbung für Oberbillwerder sein. Darüber hinaus muss
256 das Verkehrskonzept offensiv vermarktet werden und in der Planung konsequent
257 verfolgt werden.

258
259 Betrachtet man die künftige Einwohnerzahl Oberbillwerders, so lässt sich diese mit
260 Kleinstädten im Bergedorfer Umland vergleichen, wobei Oberbillwerder weitaus
261 dichter bebaut wird. Dies verdeutlicht, dass auch die Verkehrsplanung in einer
262 entsprechenden Größenordnung ausfallen muss.

263
264 Vor diesem Hintergrund ist es unerlässlich, sich auch weiterhin intensiv und bewusst
265 mit dem Themenkomplex „Verkehr“ zu beschäftigen, z.B. als regelmäßiger
266 Tagesordnungspunkt im Verkehrsausschuss oder im Sonderausschuss
267 Oberbillwerder.

268
269 b. ÖPNV innerhalb Oberbillwerders und ÖPNV-Anbindung des Stadtteils
270

271 Aus dem bereits Beschriebenen wird deutlich, dass der Stadtteil über eine
272 ausgesprochen gute ÖPNV-Anbindung verfügen muss. Dies gilt sowohl für die
273 Verbindung von Oberbillwerder ins Zentrum Bergedorfs, in die übrigen Bergedorfer
274 Stadtteile sowie in die Hamburger Innenstadt.

275 In Neuallermöhe gibt es Quartiere, von denen man mit Bus und Bahn inkl. der
276 Fußwege zu den Haltestellen fast 40 Minuten zu den Arbeitsplätzen im Bergedorfer /
277 Lohbrügger Kerngebiet benötigt und somit das Vielfache einer Autofahrt. Derart
278 unattraktive Verbindungen darf es für Bewohner von Oberbillwerder nicht geben,
279 wenn sie den ÖPNV statt eines PKWs nutzen sollen. Überdies sind derartige
280 Verbindungen auch in anderen Stadtteilen Bergedorfs dringend zu optimieren.
281 Die im Entwurf vorgesehene ÖPNV-Anbindung Oberbillwerders an den Stadtteil
282 Neuallermöhe beispielsweise überzeugt und kann den modal split zu Gunsten des
283 ÖPNV beeinflussen und die notwendigen Pkw-Stellplätze in Oberbillwerder
284 begrenzen. Dies kann aber nur dann gelingen, wenn auch für die Weiterfahrt aus

285 dem Stadtteil Neuallermöhe heraus hervorragende Angebote des ÖPNV bestehen.
286 Dazu müssen weitere Busanbindungen geschaffen werden. Dabei ist zu
287 berücksichtigen, dass Oberbillwerder in seiner geplanten Struktur weitaus urbaner
288 sein wird als alle anderen Bergedorfer Stadtteile. Daher dürfen die anderen
289 Bergedorfer Stadtteile in Bezug auf das Streckennetz und die Taktung nicht als
290 Maßstab herangezogen werden. Stattdessen ist der Urbanität entsprechend eine
291 Orientierung an Quartieren in Eimsbüttel oder Eppendorf erforderlich.
292 Die entsprechenden ÖPNV-Angebote Oberbillwerders müssen somit auch zu einer
293 Verbesserung des Bustaktes in Neuallermöhe und anderen angrenzenden Stadtteilen
294 führen, da die Anbindung des gesamten Bereichs entscheidenden Einfluss darauf
295 haben wird, ob die gewünschte Absenkung des Individualverkehrs gelingen wird. Es
296 ist unbedingt zu vermeiden, dass die Ziele bei der Planung Oberbillwerders nur durch
297 eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die angrenzenden Stadtteile erreicht
298 werden.

299 Neben guten Busverbindungen ist daher auch zu gewährleisten, dass die
300 Anschlusszeiten angepasst werden, sodass wesentliche Ziele ohne lange Wartezeiten
301 beim Umsteigen erreicht werden können.

302
303 Auch die schienengebundene Anbindung Oberbillwerders muss gute
304 Voraussetzungen mitbringen, die die Bewohner von Anfang an überzeugen. Ein Blick
305 auf die Lage Oberbillwerders macht deutlich, dass insbesondere die Station
306 „Allermöhe“ die Erreichbarkeit des Stadtteils sicherstellen wird. Ein Blick auf die
307 heutige Auslastung des S21 / S2 macht deutlich, dass dort Verbesserungen nicht nur
308 sinnvoll, sondern schon heute zwingend erforderlich sind. Dies kann sowohl durch
309 deutliche Taktverbesserungen erfolgen als auch durch den Einsatz sogenannter
310 Langzüge, die mit mehr Wagen verkehren als die Vollzüge.

311 Von einer entsprechenden Verbesserung des S-Bahnangebots würde der gesamte
312 Bezirk Bergedorf profitieren. Vor dem Hintergrund der eingangs geschilderten
313 Notwendigkeit der Akzeptanz des neuen Stadtteils ist es wichtig, dass die
314 verkehrliche Infrastruktur des gesamten Bezirks von der Entwicklung unseres neuen
315 Stadtteils profitiert.

316
317 Selbstverständlich ist ein ausreichender Lärmschutz im Stadtteil Oberbillwerder und
318 im restlichen Bezirk sicherzustellen. Die Realisierung Oberbillwerders muss daher
319 auch den Bahnlärm im restlichen Bezirk (insbesondere in Neuallermöhe, Nettelburg,
320 Bergedorf-West) durch Lärmschutzmaßnahmen spürbar reduzieren.

321
322 Oberbillwerder stellt eines der größten Stadtentwicklungsprozesse der Stadt
323 Hamburg dar. Bergedorf wächst erheblich und ist ans U-Bahn-Netz anzuschließen,
324 wenn die ehrgeizigen Ziele der verkehrlichen Gestaltung des neuen Stadtteils auch
325 tatsächlich erreicht werden sollen.

326
327

328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374

c. Radverkehr

Bereits die Entwurfsplanung für den Stadtteil Oberbillwerder macht deutlich, dass das Fahrrad ein zentrales Verkehrs- und Fortbewegungsmittel innerhalb Oberbillwerders werden muss. Der Entwurf sieht hierzu viele Ansätze vor, die überzeugen und die in den Planungen konkretisiert werden sollten. Dazu zählen gute und durchdachte Verbindungen innerhalb des Stadtteils.

Sollen Fahrräder ein oft genutztes Verkehrsmittel werden, so muss sich dies auch im Stadt- und Straßenbild Oberbillwerders widerspiegeln. Fahrradwege müssen attraktiv und sicher gebaut werden und ins Straßenbild integriert werden. Es darf möglichst keine unklaren Situationen und Verbindungen geben, sondern breite und moderne Radwege, die bestenfalls farblich markiert werden, wenn sie die Straßen kreuzen. Je auffälliger der Radverkehr im Straßenbild ist, umso sicherer ist es, sich mit dem Rad fortzubewegen und umso mehr Menschen werden das Fahrrad als Verkehrsmittel wählen.

Auch über die Einführung von „Fahrradstraßen“ ist nachzudenken, damit Radfahren zu einem attraktiven Fortbewegungsmittel wird.

Das System der Leihfahrräder (z.B. Stadtrad) muss in Oberbillwerder an vielen Orten realisiert werden. Hierzu zählen der Schulcampus und die Einkaufsstätten genauso wie Sportanlagen oder Wohngebiete. Nicht jede Alltagssituation lässt sich mit normalen Fahrrädern angehen. Es ist daher erforderlich, auch Lastenfahrräder in das Leihsystem zu integrieren.

Bergedorf ist ein Bezirk, in welchem Stadtteilgrenzen oft fließend sind: Bewohner Bergedorfs besuchen den Markt in Lohbrügge, Bewohner Lohbrüggens nutzen Sportangeboten in Neuallermöhe, Neuallermöher Kinder besuchen Lohbrügger Schulen usw.

Das heißt: Das beste Fahrradnetz nützt nichts, wenn es nur bis zur Stadtteilgrenze Oberbillwerders gedacht und geplant wird. Oberbillwerder muss an die Veloroute angeschlossen werden oder es müssen neue Velorouten entstehen. Es muss gute Bezirksrouten und Verbindungen in andere Stadtteile geben. Und nicht zuletzt: Leihsysteme (ob für normale Räder oder Lastenräder) müssen im gesamten Bezirk ausgeweitet oder eingeführt werden. Nur so sind die „fließenden Grenzen“ im Alltag der Menschen weiter möglich, so fördern wir den Kontakt Oberbillwerders zu anderen Stadtteilen und nur so wird es gelingen, dass viele Menschen in Oberbillwerder und in ganz Bergedorf das Fahrrad als Verkehrs- und Fortbewegungsmittel nutzen.

Die genannten Bedingungen schaffen gute Voraussetzungen für den Radverkehr in Oberbillwerder und Bergedorf. Eines wird es allerdings auch in Oberbillwerder geben: Winter. Wenn der Radverkehr eine wichtige Rolle im modal split einnehmen soll, darf Radfahren kein Gut-Wetter-Vergnügen sein. Radwege, die ganzjährig eine Alternative zum PKW sein sollen, brauchen einen Winterdienst. Dies gilt selbstredend auch außerhalb der Stadtteilgrenzen Oberbillwerders. Um dies zu gewährleisten, müssen die jeweiligen bezirklichen Haushaltstitel für die Unterhaltung,

375 Instandsetzung, Sanierung und den Betrieb der Straßen, Wege in einem
376 auskömmlichen Maße erhöht werden.
377 Wünschenswert wäre es, wenn sich der Radverkehr z.B. auch durch die Ansiedlung
378 einer Fahrradreparatur-Werkstatt in der Infrastruktur des Stadtteils widerspiegelt.
379

380

381 d. Fußverkehr

382

383 Bei der Verkehrsplanung von Neubaugebieten oder der Überplanung von
384 bestehenden Straßenzügen geraten die Belange von Fußgängern zu oft aus dem
385 Blick, obwohl dies eine große Gruppe von Menschen betrifft. Auch wenn manche
386 Aspekte selbstverständlich erscheinen mögen, lohnt es sich, diese immer wieder
387 einzufordern.
388

389 Auch Fußwege müssen attraktiv und sicher sein. Dafür ist es beispielsweise
390 unerlässlich, dass Gehwege ausreichend beleuchtet und auch bei schlechtem Wetter
391 nutzbar sind, auch in Parkanlagen. Die Entwurfsplanung bietet hierzu
392 vielversprechende Ansätze, die konkretisiert und realisiert werden müssen. Zentrale
393 Gehwege innerhalb des Stadtteils, gerade außerhalb der befahrenen Straßen,
394 erhöhen die Attraktivität des Zufußgehens. Der geplante „grüne Ring“ kann genau
395 dies bieten. Dies gilt ebenso für klar getrennte Fuß- und Radbereiche, die Konflikte
396 reduzieren.
397

398 Der öffentliche Raum muss barrierefrei sein. Dies bedeutet z.B., dass auch Menschen,
399 die auf Gehhilfen oder den Rollstuhl angewiesen sind oder z.B. einen Kinderwagen
400 schieben, alle Ziele innerhalb des Stadtteils erreichen können. Dazu sind unnötige
401 Treppen und Stolperfallen zu vermeiden. Dort, wo Treppen notwendig sind, sollte es
402 immer eine Möglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen geben, das Ziel
403 trotzdem zu erreichen.

404 Barrierefrei heißt aber z.B. auch, dass es sehbehinderten Menschen möglich ist, sich
405 als selbstständige Verkehrsteilnehmer fortzubewegen.

406 Die Neuplanung eines Stadtteils bietet die Chance auf nachträgliche
407 Fehlerkorrekturen weitestgehend zu verzichten, indem die Belange betroffener
408 Menschen in der Planung frühzeitig berücksichtigt werden. Eine Einbeziehung
409 insbesondere des Seniorenbeirats und Behindertenarbeitsgemeinschaft in den
410 tiefbaulichen Planungen und Realisierungsprozessen ist unbedingt notwendig.
411

412 Es gibt Überlegungen, Oberbillwerder durch einen oder mehrere Tunnel durch den
413 Bahndamm mit dem Stadtteil Neuallermöhe zu verbinden. Eine Vernetzung der
414 beiden Stadtteile ist nicht nur wünschenswert, sondern unverzichtbar. Dafür ist es
415 natürlich sinnvoll entsprechende Wegeverbindungen zu schaffen. Allerdings gibt es
416 auch hier einige wesentliche Aspekte zu berücksichtigen. Tunnel für Fußgänger und
417 Radfahrer durch den Bahndamm sind, sofern sie gebaut werden sollen, hell und
418 sicher zu bauen.
419

420 e. Motorisierter Individualverkehr (MIV) innerhalb des Stadtteils und Stellplatzsituation

421

422 Das dargestellte Ziel, in Oberbillwerder einen niedrigen Anteil an motorisiertem
423 Individualverkehr zu erreichen, ist von großer Wichtigkeit. Ein großer Teil der Planung
424 fußt auf diesen Zielen. Wird dieses Ziel verfehlt, drohen damit auch andere Pläne und
425 Ideen innerhalb des Stadtteils zu scheitern. Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept für
426 Oberbillwerder, dessen Bedeutung für den Erfolg des Stadtteils bereits mehrfach
427 dargelegt wurde, muss dies selbstverständlich berücksichtigen.

428 Es wurde erläutert, dass Oberbillwerder Bewohner braucht, die sich zu großen Teilen
429 bewusst für dieses Verkehrskonzept und gegen die hauptsächliche Nutzung eines
430 PKW entscheiden. Diese Überzeugung vieler Bewohner allein wird aber nicht
431 ausreichen, um die Zielwerte für den MIV in Oberbillwerder zu erreichen: „*Das Auto*
432 *wird nicht das attraktivste Verkehrsmittel in Oberbillwerder sein.*“ Dieser Satz wird
433 nicht jedem gefallen, dennoch ist es wichtig ihn auszusprechen und zu erläutern.
434 Oberbillwerder kann und wird nicht funktionieren, wenn das Auto zum
435 Hauptverkehrsmittel wird. Dies hat Auswirkungen auf die Verkehrsplanung: Wenn
436 innerhalb Oberbillwerders das Zufußgehen und Radfahren als Alternative zum Pkw
437 besonders attraktiv sein soll, dann heißt dies, dass 30er Zonen und weitere
438 verkehrsberuhigende Maßnahmen den Durchgangsverkehr durch Oberbillwerder
439 möglichst gering halten müssen.

440 Nicht jeder Bewohner braucht täglich ein eignes Auto. Vor diesem Hintergrund ist
441 das geplante flächendeckende Car-Sharing-Angebot für Oberbillwerder ausgesprochen
442 positiv, unbedingt zu realisieren und auf weitere Teile Bergedorfs auszuweiten. Car-
443 Sharing kann die Zahl der notwendigen Stellplätze reduzieren. Es ist dabei
444 sicherzustellen, dass die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten nicht zu Lasten von Bus
445 und Bahn geht.

446 Die Entwurfsplanung sieht vor, die Wohnquartiere innerhalb Oberbillwerders
447 weitestgehend autofrei zu halten. Pkw – auch von Anwohnern – sollen nur kurz zum
448 Be- und Entladen halten und dann in Quartiersgaragen geparkt werden. Diese
449 Quartiersgaragen sollen wohnortnah realisiert werden. Einerseits fehlen in Hamburg
450 und besonders in Bergedorf Erfahrungswerte, wie gut diese Quartiersgaragen
451 angenommen werden. Andererseits verleiht die Idee von weitestgehend autofreien
452 Quartieren dem Stadtteil Oberbillwerder einen eigenen Charme, sind so doch
453 wirkliche „Spielstraßen“ und „Quartiersplätze“ vorstellbar. Der Charakter
454 Oberbillwerders und insbesondere das Leitbild des Wohnens werden stark von
455 diesen autofreien Quartieren geprägt sein, die entstehenden Quartiersplätze sollen
456 eine wirkliche Aufenthaltsqualität bieten. Es ist unbedingt zu verhindern, dass diese
457 Quartiersplätze als Parkflächen zweckentfremdet werden, da sonst die
458 Aufenthaltsqualität verloren geht und die Planungsidee nicht mehr umgesetzt wird.
459 Auch im Nachhinein dürfen diese Quartiersplätze nicht einfach zu Parkflächen
460 umgewidmet werden, wenn die Quartiersgaragen nicht den erhofften Zuspruch
461 finden sollten.

462
463 Neben den Anwohnern müssen z.B. auch Besucher in Parkhäusern / Garagen ihre
464 Pkw ggf. kostenpflichtig abstellen können. Der Bau solcher Parkmöglichkeiten für
465 Anwohner und Besucher des Stadtteils ist mit den notwendigen Finanzmitteln
466 auszustatten.

467 Dies verdeutlicht die Notwendigkeit, dass in Oberbillwerder nicht nur das Konzept für
468 den fließenden Verkehr gut geplant und umgesetzt wird, sondern dass auch das
469 Konzept für den ruhenden Verkehr durchdacht ist und konsequent umgesetzt wird.

470 Um dies sicherzustellen, sind von Anfang an Maßnahmen zu treffen. Wie bereits
471 beim Radverkehr ausgeführt, gilt es, das Verkehrskonzept frühzeitig offensiv zu
472 kommunizieren, sodass die Anwohner Oberbillwerders sich bewusst für dieses
473 Verkehrskonzept entscheiden und nicht von diesem überrascht werden. Das
474 Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept für Oberbillwerder muss frühzeitig stehen. Neben
475 der angesprochenen Bewerbung und Bekanntmachung des Konzepts ist dieses
476 zwingend in jedem Planungsschritt konsequent umzusetzen. Damit z.B. die
477 Quartiersgaragen angenommen werden, ist bei der Vermarktung der Baugebiete
478 durch öffentliche und private Stellen obligatorisch darauf hinzuweisen, dass in der
479 Regel für Pkw nur Sammelstellplatzanlagen zur Verfügung stehen und zwar in einer
480 Entfernung von bis zu 400 m Luftlinie.

481 Um dieses Mobilitäts- und Verkehrskonzept zu realisieren, müssen Bebauungspläne,
482 Grundstücksvergaben und Baugenehmigungen diesem Konzept entsprechen. Allen
483 interessierten Investoren und Bauherren ist das Mobilitäts- und Verkehrskonzept
484 vorzustellen. Im Zuge der Grundstückvergabe müssen die Investoren zur Umsetzung
485 bzw. zur Teilhabe an dem Mobilitäts- und Verkehrskonzept verpflichtet werden.
486 Nur so kann das Mobilitätskonzept umgesetzt werden und der erwünschte und
487 erforderliche modal split tatsächlich erreicht werden.

488
489 Eine besondere Herausforderung wird es sein, diese Ziele mit dem Ziel des
490 generationenübergreifenden und barrierefreien Wohnens zu vereinen.

491
492 Schließlich gilt es auch einen Fall zu beleuchten, den wir verhindern wollen: Wie ist zu
493 reagieren, sollte sich trotz eines durchdachten Mobilitäts- und Verkehrskonzepts,
494 welches öffentlich kommuniziert und in allen Planungsschritten berücksichtigt wird,
495 zeigen, dass der angestrebte Anteil des MIV im modal split nicht erreicht werden
496 kann und damit verbunden auch der Stellplatzschlüssel zu gering ausfällt. In diesem
497 Fall darf es keine Option sein, eine wesentliche planerische Idee Oberbillwerdes
498 aufzugeben und schlicht doch verstärkt auf den MIV zu setzen und den
499 Stellplatzschlüssel willkürlich zu erhöhen. Dies würde das Verkehrsaufkommen
500 erhöhen und damit die umliegenden Stadtteile mehr als vorgesehen belasten.
501 Weiterhin würde es das Gestaltungskonzept ad absurdum führen, wenn z.B.
502 Quartiersplätze und Freiflächen doch zu Parkplätzen bzw. Verkehrsflächen
503 umgewidmet werden. Nicht zuletzt würde es die Bewohner, die sich bewusst für das
504 Konzept Oberbillwerders entscheiden, enttäuschen. In diesem Fall muss die Lösung
505 daher darin bestehen, nicht das Mobilitätskonzept Oberbillwerders oder die
506 Zielsetzungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit in Frage zu stellen, sondern die
507 bauliche Dichte und damit die Anzahl der Gesamtwohnungen zu reduzieren. Keine
508 Option darf es sein, vorher ungewünschte und ausgeschlossene Verbindungen und
509 Lösungen im Nachhinein zu ertüchtigen. Im Planungs- und Realisierungsprozess des
510 Gesamtvorhabens darf die Zahl der Wohneinheiten und der geplanten
511 Bebauungsdichte keine Priorität gegenüber den weiteren Zielvorgaben erhalten,
512 denn es geht darum, einen lebenswerten und attraktiven Stadtteil für Menschen zu
513 planen, in den die Bewohner aufgrund seiner Attraktivität ziehen. Es gilt hier, Fehler
514 aus vorherigen Stadtplanungen zu vermeiden, die dazu geführt haben, dass
515 Großsiedlungen errichtet wurden, in denen keine ausreichende
516 Verkehrsverbindungen geplant waren oder die für künftige Bewohner schlicht nicht
517 attraktiv waren.

518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565

f. MIV: Anbindung des Stadtteils

Der Planungsprozess hat sich zu einem erheblichen Teil mit der verkehrlichen Erschließung des Stadtteils befasst. Diese Planung hat die Herausforderung, die diese Erschließung aufwirft, bestätigt. Oberbillwerder wird mehrere Anbindungen benötigen. Dazu gehören die beiden Anbindungen an die Hauptverkehrsadern A25 und B5 über die Anschlussstelle Allermöhe einerseits und den Billwerder Billdeich / Ladenbeker Furtweg andererseits. Klar ist, dass auch ein Durchstich in Richtung Süden erfolgen muss, um den Verkehr abwickeln zu können. Bei letztgenanntem Punkt ist der genaue Standort des Durchstichs noch unklar, vermutlich wird der Durchstich aber in etwa auf Höhe der Elbewerkstätten erfolgen. Lässt man sich mit einem Navigationsgerät von dieser Stelle in die Hamburger Innenstadt navigieren, so wird einem vorgeschlagen, den Felix-Jud-Ring und damit ein dicht besiedeltes reines Wohngebiet zu befahren. Bei der Konkretisierung dieser Südanbindung ist Folgendes zu berücksichtigen: Neuallermöhes Wohngebiete (insbesondere der Felix-Jud-Ring) leiden bereits jetzt unter hohem Verkehrsaufkommen. Es muss daher verhindert werden, dass eine Verbindung über den Felix-Jud-Ring die kürzeste und schnellste Erreichbarkeit der A25 darstellt. Diese Erreichbarkeit ist, wie erwähnt, über die Anschlussstelle Allermöhe sicherzustellen. Die Anbindung Oberbillwerders, sofern sie durch Neuallermöhe erfolgt, muss die Anbindung hinsichtlich ihrer Lage, ihrer baulichen und/oder technischen Gestaltung (Signalanlagen) so gebaut werden, dass die Wohngebiete nicht zum verkehrlichen Eingangsbereich für Oberbillwerder werden. Direkte Verbindungen oder bequeme Verbindungen für den allgemeinen motorisierten Verkehr an den Henriette-Herz-Ring, an die Margit-Zinke-Straße und an den Felix-Jud-Ring sind daher auszuschließen. Statt dessen muss dafür gesorgt werden, dass die Fahrzeuge nach Querung der Bahn in östliche Richtung (über den Rahel-Varnhagen-Weg zum Nettelnbuger Landweg) geleitet werden. Die vom Planungsbüro vorgestellte Idee, das „Rechtsabbiegen“ aus Oberbillwerder kommend zu untersagen, ist demnach in den Planungen zu konkretisieren. Weitere bauliche Maßnahmen sind sinnvoll und erforderlich. Der Einbau einiger „verkehrsberuhigender Nasen“ in den Felix-Jud-Ring wird als einzige Maßnahme nicht ausreichen. Neuallermöhe und Oberbillwerder müssen und sollen direkten Kontakt haben, nehmen die Bewohner Neuallermöhes ihren Stadtteil aber nur als Zufahrt Oberbillwerders wahr, so ist eine gute Nachbarschaft schwer vorstellbar und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf den Stadtteil Neuallermöhe wären nicht absehbar. Der Bau Oberbillwerders führt zu einem Anstieg der Verkehrsbelastung für Neuallermöhe insgesamt, Ziel ist es, die Auswirkungen auf die bereits besonders belasteten Wohnquartiere aber in einem akzeptablen und vertretbaren Rahmen zu halten. In diesem Sinne wird eine Erhöhung um 3% in den jeweils betroffenen Straßenzügen für vertretbar erachtet. Wenn dieser Wert überschritten wird, wird sich die SPD für Nachbesserungen einsetzen. Eine Verbindung über den Nettelnburger Landweg zur A25 muss (besonders zur Rush-Hour) deutlich schneller und bequemer sein als über den Henriette-Herz-Ring, Magrit-Zinke-Straße oder den Felix-Jud-Ring. Die Belastung in vertretbaren Grenzen zu halten, ist wichtig, zumal wir dies im Rahmen des Planungsprozesses insbesondere gegenüber Anwohnern Neuallermöhes immer wieder zugesagt haben. Unser gegebenes Wort muss für die Anwohner gelten.

566 Bereits in der Bauphase ist zu verhindern, dass Baufahrzeuge etc. vorrangig durch
567 dicht besiedelte Wohnquartiere in das Baugebiet Oberbillwerder fahren. Der Zugang
568 z.B. über die A25 muss daher frühzeitig realisiert und schon in der Bauphase genutzt
569 werden.

570

571 Die SPD setzt sich ernsthaft für eine deutliche Reduzierung der zulässigen
572 Höchstgeschwindigkeit auf der BAB A25 auf 100 km/h ein.

573

574 g. Mobility Hubs

575

576 In Oberbillwerder sollen laut Entwurf sogenannte Mobility Hubs entstehen. Dies sind
577 Plätze, an denen Verkehrsteilnehmer ihr gewähltes Verkehrsmittel wechseln können:
578 An einem Ort finden sich also ÖPNV-Haltestellen, Leihfahrräder, Car-Sharing-
579 Angebote, Stellplätze für eigene Fahrräder usw. Solche zentralen Punkte sind gut und
580 sinnvoll, damit die angebotenen Verkehrsmittel bestmöglich genutzt und im Alltag
581 ideal kombiniert werden können.

582 Wir begrüßen diese Planung ausdrücklich und sind davon überzeugt, dass auch diese
583 Mobility Hubs dafür sorgen werden, dass Oberbillwerder zukunftsweisenden
584 Charakter erhält.

585 In diesem Zusammenhang sind vor allem zwei Aspekte zu berücksichtigen: Erstens
586 sollte der Mobility Hub Oberbillwerders vor dem Bezug fertiggestellt sein. Zwar mag
587 sich die Frage stellen, warum dies notwendig ist, wenn die Angebote vor dem Bezug
588 doch nicht genutzt werden können. Allerdings sei an die Wichtigkeit erinnert, dass
589 das Mobilitätskonzept Oberbillwerders vom ersten Tag an funktioniert und gelebt
590 wird. Nur so wird die gewünschte Nutzung erreicht. Die Anwohner müssen vom
591 ersten Tag an auf die Möglichkeiten zurückgreifen können. Erneut gilt hier also: Das
592 Verkehrskonzept Oberbillwerders muss „vor dem Tag 0“ existieren und
593 funktionieren.

594 Zweitens sind Mobility Hubs dann besonders sinnvoll, wenn es mehrere Mobility
595 Hubs in der Umgebung gibt, sodass möglichst viele Ziele auf diesem Weg erreicht
596 werden können. Wir treten daher dafür ein, Mobility Hubs auch an anderen Orten
597 und anderen Stadtteilen innerhalb Bergedorfs zu realisieren.

598

599

600

601 **2 Infrastruktur des Stadtteils**

602

603 ➤ Die Entwurfsplanung zeigt an vielen Stellen, dass bereits über die infrastrukturelle
604 Entwicklung Oberbillwerders nachgedacht wurde. Die Lage von Kitas und Schulen
605 (insbesondere der Schulcampus) überzeugt, ebenso wie die vielen Sportflächen, die
606 im Rahmen der Active-City entstehen sollen. Ferner sind bei der Planung von
607 Oberbillwerder Standorte für die Offene Kinder- und Jugendarbeit und die
608 Familienförderung zu berücksichtigen.

609 Diese Pläne müssen konkretisiert werden. Ebenso wichtig ist es aber, die gebauten
610 Anlagen, Plätze, Flächen usw. dauerhaft sauber und in gutem Zustand zu halten. Um
611 dies sicherzustellen, müssen die bezirklichen Haushaltstitel für die Unterhaltung,
612 Instandsetzung, Sanierung und den Betrieb der Straßen, Wege, Grünflächen, Sport-

613 und Freizeitplätze im Zuge der Entwicklung von Oberbillwerder im auskömmlichen
614 Maße erhöht werden.

615
616 Oberbillwerder bietet aber auch die Chance, infrastrukturelle Bereicherungen für den
617 gesamten Bezirk zu realisieren. Hierbei ist z.B. an ein Ärztezentrum zu denken. Schon
618 lange kämpfen wir in Bergedorf engagiert für mehr Arztpraxen (insbesondere auch
619 Fachärzte). Für die Ansiedlung von Ärzten sind Flächen vorzuhalten, auch um die
620 unzureichende Ausstattung im Bezirk zu verbessern. Dadurch könnten sich die Wege
621 zum Arzt für viele Bergedorferinnen und Bergedorfer erheblich verkürzen.

622
623 Es gibt Bevölkerungsgruppen, die besondere Bedürfnisse bezüglich des Wohnraums
624 in Hamburg und Bergedorf haben. Dazu gehören z.B. Senioren. Möglicherweise
625 werden in Oberbillwerder zunächst viele junge Familien leben. Dies war auch bei der
626 Gründung des Stadtteils Neuallermöhe der Fall. Nach einigen Jahren wird die
627 Bevölkerung aber älter und Menschen wünschen sich seniorengerechte, barrierefreie
628 oder auch betreute Wohnmöglichkeiten. Von Letzteren gibt es z.B. in Neuallermöhe
629 nicht viele, sodass sich viele ältere Bewohner, die sich betreute Wohnformen
630 wünschen, gezwungen sehen, ihren Stadtteil zu verlassen, obwohl sie dort soziale
631 Kontakte haben. Um dies zu verhindern, sollten in Oberbillwerder von Anfang an
632 ausreichend barrierefreie Wohnungen entstehen und auch betreute
633 Wohnmöglichkeiten geschaffen werden. Darauf muss insbesondere auch das
634 Mobilitätskonzept des neuen Stadtteils ausgerichtet sein. Oberbillwerder darf kein
635 Stadtteil werden, der sich nur für junge und mobile Bewohner eignet.

636
637 Studierende suchen ohne große finanzielle Mittel in Hamburg oft lange nach einer
638 geeigneten Wohnung. Studierendenwohnheime sind eine gute Möglichkeit und
639 haben sich in Neuallermöhe positiv in den Stadtteil integriert. Ähnlich geht es
640 Auszubildenden, welche ebenso über ein geringes Einkommen verfügen und
641 Wohnraum suchen. In den nächsten Jahren sollten wir daher auch den Bau von
642 Azubi-Wohnheimen noch stärker fördern. Beide Unterkünfte, Azubi- und
643 Studierendenwohnheime, sollen in Oberbillwerder unbedingt ihren Platz finden. Im
644 Übrigen passt dies gut ins Nutzungskonzept, da Studierende und Azubis
645 erfahrungsgemäß oft bereit sind, ohne eigenen Pkw zu leben.

646
647 Oberbillwerder wird ein Stadtteil, der innerhalb Bergedorfs auffällt. In diesem Sinne
648 ist es sinnvoll, ihn auch mit überregionalen Funktionen auszustatten, ohne damit ein
649 massives Verkehrsaufkommen herbeizuführen. Die Idee der Markthalle in
650 unmittelbarer Bahnhofsnähe kann diese überregionale Funktion erfüllen.

651
652 Seit Jahren kämpft die Bergedorfer Bezirkspolitik für ein zweites Schwimmbad. Dies
653 dient als Möglichkeit der Freizeitgestaltung, aber in erster Linie dazu, die
654 Schwimmfähigkeiten der Kinder und Jugendlichen sicherzustellen. Die Wartelisten für
655 Schwimmkurse in Vereinen sind lang und viele Kinder lernen daher spät oder gar
656 nicht ausreichend Schwimmen. Die tragischen Unfälle, wie wir sie in den
657 vergangenen Jahren mehrfach z.B. am Allermöher See erleben mussten, zeigen, wie
658 wichtig es ist, dass alle Menschen über ausreichende Schwimmfähigkeiten verfügen.
659 Die Möglichkeit, in Oberbillwerder ein zweites Schwimmbad für Bergedorf zu
660 realisieren, ist unbedingt zu nutzen.

661
662 Zur Infrastruktur Oberbillwerders zählen natürlich auch Einkaufsmöglichkeiten. Wenn
663 Oberbillwerder so attraktiv sein soll wie Eppendorf oder Winterhude, dann muss es
664 möglich sein, Einkäufe zu Fuß, mit dem Bus oder mit dem Rad zu erledigen, nicht mit
665 dem PKW.
666

667 **3 Vernetzung mit den Nachbarstadtteilen**

668
669 Oberbillwerder soll mit seinen Nachbarstadtteilen gut vernetzt werden. Dies gilt
670 sowohl für Wegeverbindungen als auch für die Infrastruktur. Verbindungen zwischen
671 Oberbillwerder und Neuallermöhe ausschließlich für Fußgänger, Radfahrer und
672 Kommunalfahrzeuge würde ein fortschrittliches verkehrspolitisches Signal der SPD
673 darstellen. Oberbillwerder und alle Nachbarstadtteile sollen von diesem
674 gegenseitigen Miteinander profitieren. Wir müssen es verhindern, dass einzelne
675 Stadtteile durch andere geschwächt werden.

676 Ein wirkliches Miteinander der Stadtteile wird es nur dann geben, wenn die
677 Bewohner ihre jeweiligen Nachbarstadtteile als Bereicherung, nicht aber als
678 Belastung erfahren.

679 Oberbillwerder kann seine Nachbarstadtteile bereichern, indem neue Schulen, Kitas,
680 Sportplätze etc. zur Verfügung stehen, die auch die Angebotsvielfalt in anderen
681 Stadtteilen erhöhen.

682 Zur Vernetzung trägt es ebenso bei, wenn - wie erwähnt - Fahrradleihsysteme etc.
683 auch für die Nachbarstadtteile nutzbar sind.

684
685 Es sollte weiterhin möglich sein, Einkäufe für den täglichen Bedarf jeweils im eigenen
686 Stadtteil (z.B. Oberbillwerder, Neuallermöhe, Bergedorf-West) zu erledigen.

687 Oberbillwerder kann gerade auf dem Bereich der Gastronomie oder Bekleidung
688 natürlich eine Bereicherung für die Nachbarstadtteile darstellen, indem dort neue
689 Angebote entstehen.

690 Auch diese neuen Angebote dürfen nicht zu Lasten der Nachbarstadtteile entwickelt
691 werden. Ferner ist es wichtig, weiterhin in die Zentren der Nachbarstadtteile zu
692 investieren und deren Attraktivität zu steigern.

693

694

695 **4 Kommunikation im weiteren Verfahren**

696

697 Im weiteren Verfahren kommt es darauf an, die Bergedorferinnen und Bergedorfer
698 einzubeziehen und ihnen stets die Positionen und Entscheidungen der SPD
699 transparent zu machen.

700

701 Die Bergedorfer SPD kommuniziert, dass Oberbillwerder für Bergedorf Neuerungen
702 bedeuten wird und dass es auch zu Veränderungen z.B. bei der Verkehrsbelastung
703 und Verkehrsführung kommen wird. Diese Veränderungen abzustreiten, würde den
704 Sorgen und Bedenken der Bergedorferinnen und Bergedorfer nicht gerecht werden.

705

706 Die SPD Bergedorf kommuniziert aber offensiv, dass es immer das Ziel sein wird, dass
707 die Bevölkerung der Nachbarstadtteile und des gesamten Bezirks nicht unter der
708 Entwicklung Oberbillwerders leidet.

709 Die SPD sorgt im Gegenteil sogar dafür, dass die Lebensqualität auch in den
710 Nachbarstadtteilen und im gesamten Bezirk durch die Entwicklung von
711 Oberbillwerder steigt (z.B. Geschäfte, bessere ÖPNV-Angebote, Sportangeboten,
712 Schulen, Kitas, Schwimmbad, Ausweitung von Fahrradleihsystemen etc.).
713

714 Die SPD sorgt weiterhin dafür, dass die Zunahme der Lärmbelästigung in
715 Neuallermöhe, die bereits durch die A25 sehr hoch ist, durch Oberbillwerder
716 unterhalb von 1 dB(A) bleibt und der Verkehr im Henriette-Herz-Ring, in der Margit-
717 Zinke-Straße und im Felix-Jud-Ring um maximal 3% zunimmt.
718 Eine Anbindung, die dazu einlädt, zwischen der A25 und Oberbillwerder über die
719 genannten drei Straßen zu fahren statt über den Nettelburger Landweg schließt die
720 SPD aus.
721

722 Die Bergedorfer SPD hält sich in Bezug auf die verkehrliche Erschließung an die
723 Zusagen und Beschlüsse, die sie während des bisherigen Verfahrens gegenüber der
724 Öffentlichkeit kommuniziert hat.

725 Die SPD nimmt die Bedenken und Anregungen, die die Bewohner Bergedorfs in der
726 Bürgerbeteiligung geäußert haben, ernst. Sie sorgt dafür, dass die Bürgerinnen und
727 Bürger in anderen Stadtteilen keine wesentlichen Nachteile erleben, insbesondere in
728 Bezug auf die Wohnruhe.
729

730

731 **Zusammengefasst:**

732 Wenn es gelingt, die genannten Aspekte zu berücksichtigen und umzusetzen, sind wir
733 zuversichtlich, dass es gelingen kann, durch den Bau von Oberbillwerder ein
734 modernes Stück Bergedorf zu entwickeln, welches zu unserem Bergedorf passt und
735 unseren Bezirk bereichert.