

<u>öffentlich</u>	Anfrage
--------------------------	----------------

Geschäftszeichen 2-61/KMa	Datum 16.06.2025	ANF/2025/005
------------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	01.07.2025

**Fraktion Bündnis90/Die Grünen; hier: Fragen und Anmerkungen zum
PLA 08.04.2024 Bebauungsplan Nr. 27 b "Hogschlag", 1. Änd.
"Teilbereich Ost"**

Anlage/n

- 1 Beantwortung Anmerkungen Grü 03.06.25 Hogschlag
- 2 Grü vom 03.06.2025 Hogschlag

Beantwortung der Fragen der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen (eingegangen am 03.06.2025) zum Bebauungsplan Nr. 27 b "Hogschlag", 1. Änd. "Teilbereich Ost"; ergänzt um Anmerkungen der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen aus September 2024.

1. Begründung

Frage: S. 19: Die nach der Landesbauordnung erforderlichen Spielplätze für Kleinkinder sind auf den einzelnen Baugrundstücken zu realisieren. Im städtebaulichen Konzept sind verteilt im Quartier drei Kleinkinderspielplätze geplant. Dies begrüßen wir, es entspricht unserer Anregung vom 03.09.2024; allerdings gibt es hierzu u.E. unklare Angaben, s. S. 39: Die Lage der notwendigen Kinderspielflächen innerhalb des Wohngebietes wird nicht festgesetzt. Im städtebaulichen Konzept ist ein möglicher Standort im Norden des Plangebiets (nördlich BF 1) vorgesehen. Ein Kinderspielplatz in diesem Bereich sollte durch eine Schallschutzmaßnahme entsprechend vor dem Verkehrslärm geschützt werden, z.B. durch eine mindestens 2,5 m hohe (über Fahrbahnoberkante) Schallschutzwand. Die Enden der Schallschutzwand sollten dabei mindestens 5 m zu beiden Seiten des Spielplatzes überstehen. Eine solche Schallschutzwand kann auch durch ein Ersatzbauwerk, wie z.B. einer Fahrradgarage oder ähnliches, ersetzt werden. Diese ist dann mit einer zur Straße (B431) geschlossenen Rückwand in entsprechender Höhe auszubilden. → Wir sehen einen Kinderspielplatz in unmittelbarer Nähe zur B431 immer noch als sehr ungünstig an. Es geht nicht nur um Lärm- sondern auch um Schadstoffbelastung.

Anmerkung aus September 2024: Den Kinderspielplatz in unmittelbarer Nähe zur B431 vorzusehen, empfinden wir als sehr ungünstig. Dort können z.B. oberirdische Stellplätze für Kfz oder überdachte Fahrradstellplätze vorgehalten werden, die Kinder sollten weiter weg von Lärm und Abgasen spielen können. Eine Idee wäre, Spielgelegenheiten zwischen den Gebäuden zu verteilen, ähnlich der Spielstraße Ernst-Thälmann- und Anne-Frank-Weg (auch wenn die Situation nicht ganz vergleichbar ist).

Antwort: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Kinderspielplätze die im Plangebiet entstehen sind für Kleinkinder, die im Gebiet wohnen und sollten in unmittelbarer Nähe zum Wohngebäude liegen. Daher auch mehrere Spielflächen. Die Lagen der notwendigen Kleinkinderspielflächen innerhalb des Wohngebietes werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Die nach Landesbauordnung erforderlichen Spielflächen sind auf den Baugrundstücken zu realisieren. Das städtebauliche Konzept sieht drei Kleinkinderspielflächen im Quartier verteilt vor. Dies ist sinnvoll, da sie sich direkt an den Wohngebäuden befinden. Eine verbindliche Festsetzung dieser Flächen erfolgt nicht, um im Rahmen der späteren Objekt- und Freianlagenplanung auf konkrete städtebauliche, freiraumplanerische und immissionsschutzfachliche Rahmenbedingungen flexibel reagieren zu können. Die im Konzept dargestellte Lage eines Spielplatzes im Norden des Gebiets stellt eine mögliche Option dar, die unter der Maßgabe entsprechender Schutzmaßnahmen, wie in diesem Fall mit Hilfe einer baulichen Abschirmung, steht. Dadurch kann auch eine mögliche Luftschadstoffbelastung vermieden werden.

Frage: S. 20: Zusätzlich sind die nicht überbauten Tiefgaragen mit einem mindestens 50 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. → Um welche Größenordnung geht es hier ca.?

Antwort: Die konkrete Lage und Größe der Tiefgaragen steht noch nicht endgültig fest und wird im Baugenehmigungsverfahren finalisiert. Nach bisherigen Planungsstand beträgt die Fläche der nicht überbauten Tiefgaragendecken rund 530 m².

Frage: S. 21: ...naturnahe Grünfläche...→ Wer ist für die Bewirtschaftung zuständig? Sind das gleichzeitig Flächen, die die Stadt als Ausgleichsflächen veranschlagen kann?

Antwort: Im Bebauungsplan ist die Fläche als private Grünfläche festgesetzt und sie bleibt auch in Privatbesitz, somit ist der Eigentümer auch für die Pflege und Bewirtschaftung zuständig. Eine Anrechnung als kommunale Ausgleichsfläche ist somit nicht möglich. Eine Ausgleichsfläche im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Frage: S. 24: Die Freiflächen können mit Rasen oder Gras, Gehölz oder anderen Zier- oder Nutzpflanzen bedeckt sein. Die Wahl der Art und Beschaffenheit der begrünt bzw. bepflanzten Flächen bleibt den Verpflichteten überlassen. → Kann hier Einfluss im Sinne einer artenvielfaltsfreundlichen Bepflanzung genommen werden? S.u. Angebot des Nabu, Expertise einzubringen.

Antwort: Die getroffene Festsetzung (örtliche Bauvorschrift 2.4) entspricht im Wesentlichen auch der gesetzlichen Regelung nach LBO SH. Ein direkter Einfluss auf die konkrete Auswahl der Bepflanzung wird nicht genommen. Die Forderung nach artenvielfaltsfreundlicher Gestaltung ist durch die weiteren Festsetzungen planerisch aufgegriffen: Diese umfassen u. a. den Erhalt naturnaher Gehölzbestände, die Begrünung von Dachflächen mit standortangepassten Stauden und Gräsern, die Pflanzung einheimischer Laubbäume mit definiertem Stammumfang sowie die Begrünung nicht überbauter Tiefgaragenbereiche mit durchwurzelbarem Substrataufbau. Eine verbindliche Artenliste wird nicht aufgenommen. Sie würde die Gestaltungsfreiheit der Verpflichteten unverhältnismäßig einschränken und müsste regelmäßig angepasst werden. Die ökologische Zielrichtung der Planung wird in der Begründung deutlich gemacht.

Frage: S. 25: Für die Anfahrtsicht aus dem neuen Wohngebiet wurde eine Geschwindigkeit von 50 km/h auf der Holmer Straße zugrunde gelegt. Die sich ergebenden Schenkellängen für das Sichtdreieck in der übergeordneten Straße betragen demzufolge 70 m (in der Planzeichnung dargestellt). Die Schenkellänge der Anfahrtsicht auf die bevorrechtigten Radfahrer beträgt 30 m. → Das sollte bei guter Reaktionszeit reichen, wäre aber u.E. ein Argument für Tempo 30 an dieser Stelle.

Antwort: Die Anordnung von Tempo 30 km/h kann im Bebauungsplan nicht geregelt werden, dies obliegt der untere Verkehrsbehörde.

Frage: S. 26, Plan: Zu prüfen wäre ein Modalfilter am Ausgang Ansgariusweg auf die Holmer Straße, um den Stauvermeidungs-Durchgangsverkehr „auszusperren“, dann könnte der Ansgariusweg den zusätzlichen Hogschlag-Verkehr besser aufnehmen; s. auch S. 30.

Antwort: Lediglich die beiden südlichsten Gebäude (BF 5 und BF 6) werden über eine Grundstückszufahrt an den Ansgariusweg angeschlossen. Der Ansgariusweg wird durch das Bauvorhaben nicht maßgebend mehr belastet (6 Kfz/h in den Spitzenstunden). Das sehr geringe Verkehrsaufkommen kann problemlos über die Gemeindestraße und die angrenzenden vorfahrtgeregelten Knotenpunkte abgewickelt werden.

Frage: S. 27: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Das Plangebiet ist über die HVV-Buslinie 489, 589 und 594 an das ÖPNV-Netz der Metropolregion Hamburg angeschlossen, die tagsüber eine Anbindung jeweils im 30-Minuten-Takt zum S-Bahnhof Wedel und nach Blankenese verfügt. (...) Die Linien knüpfen in ihrem weiteren Verlauf insbesondere am Bahnhof Wedel an diverse weitere HVV-Schnellbahn- und -Buslinien an. Die Entfernung zum S-Bahnhof Wedel beträgt ca. 1,3 km. → Keine der genannten Linien fährt bis Blankenese. Es fehlt eine Erwähnung der Expressbuslinien X89 und X99 ab Ansgariusweg.

Antwort: Die Begründung wird dahingehend korrigiert.

Das Plangebiet ist über die Haltestelle „Wedel, Schauenburgerstraße“ mit den dort verkehrenden Buslinien 489 (Elmshorn - Uetersen - Holm - Wedel), 589 (Uetersen - Holm - Wedel) und 594 (Norderstedt - Quickborn - Pinneberg - Holm - Wedel) an das ÖPNV-Netz des Hamburger Verkehrsverbundes (hvv) angeschlossen. Die drei Buslinien ergänzen sich im Abschnitt Holm - S Wedel zu einem 20-Minuten-Takt, der in den Hauptverkehrszeiten verdichtet wird. Die Haltestelle befindet sich in einer Entfernung von ca. 120 m (Luftlinie bis Mitte Plangebiet). Südöstlich des Plangebietes befindet sich in einer Entfernung von ca. 280 m (Luftlinie bis Mitte Plangebiet) an der Holmer Straße die Haltestelle „Wedel, Ansgariusweg“ an der die XpressBus-Linien X89 und X99 verkehren. Die Linie X89 (Elmshorn - Uetersen - Wedel) verkehrt stündlich und wird in den Hauptverkehrszeiten durch die Linie X99 (Elmshorn - Uetersen - Wedel) stündlich so ergänzt, so dass sich in der Überlagerung ein 30-Minuten-Takt ergibt. Am Bahnhof Wedel besteht Anschluss an die S-Bahn-Linie S1 sowie an diverse weitere Buslinien. Die fußläufige Entfernung zum S-Bahnhof Wedel beträgt ca. 1,3 km.

Frage: S. 51: Klimaschutz: Was fehlt, sind Überlegungen, nachhaltige(re) Baumaterialien einzusetzen.

Antwort: Die Wahl der Baustoffe obliegt der Planung und Verantwortung der Bauherren. Die Entwicklung im Bereich nachhaltiger Bauprodukte ist dynamisch und stark vom jeweiligen Bauvorhaben abhängig. Allgemeine Aussagen hierzu bleiben entweder zu vage oder greifen zu weit in unternehmerische Entscheidungsprozesse ein. Zudem stehen viele Bauvorhaben unter dem Zwang, wirtschaftlich tragfähige Lösungen bei angespannten Baukosten zu realisieren

Die Gebäude sind nachhaltig geplant und erfüllen die hohen Anforderungen des Gebäudeenergiegesetzes (GEG). Die Gebäude erhalten zum Großteil außerordentlich langlebige und wartungsarme Verblendlfassaden. Die Dächer vieler Gebäude werden begrünt. Die Begrünung hat zusätzliche Vorteile hinsichtlich der Entwässerung. Die Massivbauweise der Gebäude erlaubt eine sichere und effiziente Herstellung und eine dauerhafte Nutzbarkeit der Gebäudestruktur über viele Generationen von Mietern und Eigentümern. Die Einhaltung wesentlicher Klimaschutzziele - etwa durch eine CO₂-neutrale Wärmeversorgung mittels moderner Wärmepumpen - ist bereits planerisch berücksichtigt. Die PV-Anlagen werden die Energieerzeugung unterstützen.

Frage: S. 52: Nachweis und Herstellung von öffentlich geförderten Wohnungen nach den Maßgaben der Sozialen Wohnraumförderung → Ist ein Benennungsrecht auf Seiten der Stadt vorgesehen?

Antwort: Die Verwaltung hat mit dem Investor dahingehend Gespräche geführt, ein Benennungsrecht ist nicht vorgesehen. Im städtebaulichen Vertrag wurde aufgenommen, dass die sozial geförderten Wohnungen vorrangig an in Wedel wohnende oder arbeitende Personen zu vermieten ist.

2. Dokument Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag:

Frage: Reine Fokussierung auf Verbotstatbestände ohne Vorschläge zu proaktiver Förderung der Artenvielfalt, s. Stellungnahmen von Nabu und BUND als Ergänzung.

Antwort: Der Vorwurf einer reinen Fokussierung auf Verbotstatbestände trifft nicht zu. Die Planung enthält sehr wohl Festsetzungen zur Förderung der Artenvielfalt über die reine Vermeidung der Verbotstatbestände hinaus und trägt somit zur Förderung der Artenvielfalt bei. Es werden also über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Festsetzungen zum Artenschutz getroffen. Hierzu zählen:

- die extensive Dachbegrünung mit standortangepassten Stauden und Gräsern,
- die verpflichtende Pflanzung einheimischer Laubbäume mit offenen Vegetationsflächen,
- Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag,
- Vorgaben zur insektenfreundlichen Außenbeleuchtung,

Die ökologische Zielsetzung wird über die Begründung nachvollziehbar dargelegt.

Im städtebaulichen Vertrag wird vereinbart, dass die spätere Freiraumplanung mit dem Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung abzustimmen ist.

3. Dokument Stellungnahmen:

Frage: S. 12: In dem B-Plan sind keine Aussagen zu Kleinkinderspielplätzen getroffen. Diese ... sollten daher im B-Plan bereits mit eingeplant werden, um ggfs. die Eignung der vorgesehenen Fläche an dieser Stelle zu prüfen. → S.o., wir würden uns wünschen, dass der Stellungnahme gefolgt wird. Flexible und bedarfsgerechte Planung sollte nicht heißen, dass die Spielplätze am Ende als „Restflächen“ disponiert werden.

Antwort: siehe Antwort oben zu Kinderspielplatz

Frage: S. 20-21, Nabu: Wir würden uns freuen, wenn das Angebot des Nabu, dort zu findende Expertise zu nutzen, angenommen wird, v.a. in Hinsicht auf Anpflanzung heimischer Sträucher und Anbringung von Nisthilfen.

Antwort: Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Planungen beinhalten bereits umfangreiche Festsetzungen zum Schutz und zur Förderung der Biodiversität - darunter Maßnahmen zur Begrünung von Stellplätzen, Freiflächen und Dachflächen sowie zur Reduktion von Vogelschlag. Da keine bestehenden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten besonders geschützter Arten beeinträchtigt werden, besteht kein artenschutzrechtliches Ausgleichserfordernis. Eine ergänzende Einrichtung von Niststätten oder die Pflanzung heimischer Gehölze kann auf freiwilliger Basis durch Bauherren oder Eigentümer erfolgen. Ein zusätzlicher Regelungsbedarf ergibt sich nicht. Die ökologische Zielsetzung ist planerisch hinreichend berücksichtigt. Die Umsetzung weiterführender Maßnahmen bleibt freiwillig.

Frage: S. 22-33, BUND: Wichtige Anmerkungen zum Bauerfordernis und zu Alternativprüfungen insgesamt. Wir bitten um Beachtung folgender Anregung https://www.zsk.tum.de/fileadmin/w00bqp/www/PDFs/2023.03.30_-_Handreichung_barrierearm.pdf bei neuen Vorhaben.

Antwort: Die Handreichung „Handreichung barrierearm“ (richtig: digitale Planungsmethoden zur klimaresilienten Nachverdichtung) wird zur Kenntnis genommen. Das betrachtete Plangebiet ist gemäß Flächennutzungsplan als Wohnbauerwartungsland dargestellt und schließt unmittelbar an bestehende Wohnstrukturen an. Es handelt sich daher um eine sinnvolle Weiterentwicklung des Innenbereichs.

Frage: S. 34-37, ADFC: v.a. S. 36: Aus dem Entwurf des Bebauungsplans geht aktuell nicht hervor, wie eine Trennung des Geh- und Radverkehrs auf dem öffentlichen Weg im Plangebiet vom Kfz-Verkehr im Anschluss an den Ansgariusweg gewährleistet werden soll. Eine Trennung ist in unsere Augen zwingend einzuhalten. Antwort: Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärke auf den privaten Grundstücken ist eine Trennung nicht erforderlich. Es wird das Prinzip einer nur schwach durch Kfz-Verkehr genutzten Mischverkehrsfläche verfolgt. → In Aussicht gestellt wurde ein Geh- und Radweg, Mischverkehr bedeutet letztlich, dass Wege, die sowieso zur motorisierten Erschließung genutzt werden, begangen und beradelt werden können. Das ist etwas anderes als das, was durch die bisherige

Kommunikation nahegelegt wurde. Eine Trennung ist u.E. erforderlich, v.a. in Hinsicht auf Kinder (s. auch die Punkte 3-5 unserer Anfragen am 03.09.2024).

Anmerkung aus September 2024: Wie wird der Radverkehr von Lülanden zum neuen Fuß- und Radweg im Plangebiet geführt? Wie wird der Radverkehr von der Holmer Straße zum neuen Fuß- und Radweg im Plan-gebiet geführt? Wie werden die 4 m Fuß- und Radweg aufgeteilt, ist getrennte oder gemischte Nutzung vorgesehen?

Antwort: Die Planung sieht am Ostrand des Plangebiets einen durchgängigen Geh- und Radweg vor, der die fußläufige und fahrradbezogene Erschließung sicherstellt. Dieser Weg übernimmt zugleich die Erschließungsfunktion für private Stellplätze im südlichen Bereich sowie - abschnittsweise - für die Tiefgaragenzufahrt im nördlichen Bereich. Zusätzlich ist er für die Durchfahrt von Müll- und Rettungsfahrzeugen dimensioniert.

Vor diesem Hintergrund ist keine vollständige bauliche Trennung zwischen Geh-, Rad- und Kfz-Verkehr vorgesehen. Es handelt sich um eine schwach befahrene Verkehrsfläche. Eine bauliche Trennung von Geh- und Radverkehr zum Kfz-Verkehr ist aufgrund der geringen Verkehrsintensitäten, der geringen Geschwindigkeiten und der geplanten Gestaltung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen nicht erforderlich. Die Belange von Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen werden bei der Detailplanung berücksichtigt. Die angestrebte Verkehrsberuhigung gewährleistet die sichere Nutzbarkeit des Erschließungswegs für alle Verkehrsteilnehmer.

Frage: S. 46, Private: ...15 bzw. 15,3 m die Hochpunkte der geplanten Bebauung... → Warum kann daran nicht mehr gerüttelt werden, darauf bezieht sich doch ein Großteil der Ablehnung, vgl. auch unseren Vorschlag vom 03.09.2024 (... wenn nicht wie geplant das zentrale Gebäude (Nr. 3) aufgestockt wird, sondern Nr. 5 und/oder Nr. 6? Da das Gelände leicht abfällt, wirkt das evtl. weniger massiv...), auf den wir bisher keine Antwort erhalten haben.

Anmerkung aus September 2024: Würde die bestehende Nachbarschaft weniger von Verschattung betroffen sein, wenn nicht wie geplant das zentrale Gebäude (Nr. 3) aufgestockt wird, sondern Nr. 5 und/oder Nr. 6? Da das Gelände leicht abfällt, wirkt das evtl. weniger massiv. Auch wenn der stufenförmige An- und Abstieg für sich genommen ansprechend ist, fügt sich ein anderer Aufstockungsplan-plan evtl. besser in die bestehende Struktur ein.

Antwort: Mit Vorstellung des städtebaulichen Konzepts und der darin dargestellten Geschossigkeit im Planungsausschuss und der anschließenden Beschlussfassung des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplans Nr. 27 b „Hogschlag“, 1. Änderung „Teilbereich Ost“, auf Grundlage von diesem vorgestellten Entwurf, gibt es einen klaren politischen Auftrag an die Verwaltung das Planverfahren durchzuführen. Bezahlbarer Wohnraum und Baugrund ist mehr denn je Mangelware. Deshalb ist die Entwicklung an dieser Stelle mit der geplanten Geschossigkeit sehr sinnvoll. Mehrgeschossige Gebäude tragen dazu bei, den Flächenverbrauch zu reduzieren und somit die Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren. Das städtebauliche Konzept ist auf Seite 17/ 18 beschrieben. Eine Verlagerung der Höhenentwicklung auf die Randbereiche (z. B. Gebäude 5 und 6) wurde planerisch geprüft, führt jedoch zu stärkeren Auswirkungen auf angrenzende Nachbarbebauung, insbesondere durch größere Verschattungen und höhere Einsehbarkeit von außerhalb des Quartiers. Die Gebäudehöhen wurden so gewählt, dass die nachbarschützenden Abstandsflächen eingehalten werden.

Frage: S. 56, Private: Ebenfalls ist die Verkehrsanalyse aus 2021 ... Es müsste eine aktuelle Analyse erstellt werden. Antwort: Der Zähltag zur Verkehrszählung ... wird als belastbar eingestuft. ... Trotz möglicher Auswirkungen der Corona-Pandemie ist die Verkehrszählung von 2021 daher als belastbar anzusehen... → Die Plausibilität des Verkehrsgutachtens wird

an verschiedenen Stellen in Frage gestellt. Sommer 2021 erscheint spontan nicht gerade als „Worst Case“ Szenario.

Antwort: Der Verkehrsgutachter kommt zum Schluss, dass der Zähltag zur Verkehrszählung, die die Grundlage für das Verkehrsgutachten darstellt, als belastbar eingestuft wird s. ergänzende Stellungnahme zum Verkehrsgutachten letzter Absatz. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Wohnbauentwicklung beträgt 506 Kfz/24h im Tagesverkehr und jeweils 35 Kfz/h in den maßgebenden Spitzenstunden. Der betrachtete Knotenpunkt ist auch im Prognose-Planfall in einem leistungsfähigen Zustand. Im Rahmen des Knotenpunktausbaus Holmer Straße / Lüländen wird die Signalsteuerung angepasst und dadurch der Verkehrsfluss verbessert. Die Helgolandstraße und im weiteren Verlauf der Ansgariusweg bieten keine attraktive Umfahrungsmöglichkeit. Hinweise auf einen signifikanten gebietsfremden Durchgangsverkehr in der Helgolandstraße liegen demnach nicht vor. Der Ansgariusweg wird durch das Bauvorhaben nicht maßgebend mehr belastet (6 Kfz/h in den Spitzenstunden).

Frage: S. 66, Private: ...Car-Sharing ist in absehbarer Zeit nicht vorhanden. ...Antwort: ... Das Thema Carsharing wird auf politischer Ebene für ganz Wedel sehr wohl diskutiert und an Lösungen wird gearbeitet. → Das würden wir uns auch wünschen, momentan arbeitet v.a. eine private Initiative gegen politische Widerstände an einer Lösung. Ist ein CarSharing-Angebot zumindest für zukünftige Bewohner*innen geplant?

Antwort: Nein, Carsharing ist nach Aussagen des Investors nicht vorgesehen.

Frage vom September 2024: Kann das im Altstadt-Quartier erfolgreich umgesetzte Schwammstadt-Konzept auf die kleineren Zwischenräume zwischen den Baukörpern übertragen werden?

Antwort: Nach Vorgabe der Stadtentwässerung Wedel ist eine Einleitmengenbeschränkung für Regenwasser in das städtische Netz von 10,0 l/s zu berücksichtigen. Die festgesetzten Gründächer mindern den Abflussbeiwert bereits, dennoch ist eine weitere Rückhaltung der Abflussmenge notwendig. In einer Baugrundbeurteilung (Büro Eickhoff & Partner, Beratende Ingenieure für Geotechnik, März 2024) wurden die Baugrundverhältnisse hinsichtlich der Versickerungsfähigkeit untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Bodenverhältnisse und das bis Geländeniveau ansteigende Grund- bzw. Schichtenwasserspiegels für eine Versickerung nicht geeignet sind. Auf dem Grundstück sind daher Rückhaltevolumina sowohl aufgrund der Einleitmengenbeschränkung als auch für den Überflutungsnachweis für ein 30-jährliches Regenereignis notwendig. Während das Überflutungsvolumen zumindest teilweise oberflächlich in Mulden zurückgehalten werden sollte, wird das Volumen wegen der Einleitmengenbegrenzung gänzlich unterirdisch mittels Rigolkörperkästenmodule sichergestellt, bevor es an die öffentliche Kanalisation weitergeleitet wird.

Fachdienst Stadt- und Landschaftsplanung, 16.06.2025

Fragen und Anmerkungen zum PLA 08.04.2024_PG

Ö5: Bebauungsplan Nr. 27 b "Hogschlag", 1. Änd. "Teilbereich Ost"

Wie in der Sitzung am 08.04.2025 angekündigt, hat die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen Detailfragen zum Projekt, die schriftlich nachgereicht werden sollten (s. Protokoll). Wir bitten um Entschuldigung für die Verzögerung, geplant war eigentlich, diese Detailfragen vor der Protokollerstellung einzureichen, was wir leider nicht geschafft haben. Wir bitten um Berücksichtigung der folgenden Anmerkungen bei der allgemeinen Abwägung, die sich an die noch laufenden Beteiligungsverfahren anschließt. Wir würden uns freuen, bei dieser Gelegenheit auch Antworten auf unsere am 03.09.2024 gestellten Fragen zu erhalten, die teilweise nicht beantwortet, v.a. durch die Stellungnahmen aber wieder aktualisiert wurden.

Dokument Begründung:

S. 19: *Die nach der Landesbauordnung erforderlichen Spielplätze für Kleinkinder sind auf den einzelnen Baugrundstücken zu realisieren. Im städtebaulichen Konzept sind verteilt im Quartier drei Kleinkinderspielplätze geplant.* → Dies begrüßen wir, es entspricht unserer Anregung vom 03.09.2024; allerdings gibt es hierzu u.E. unklare Angaben, s. S. 39: *Die Lage der notwendigen Kinderspielflächen innerhalb des Wohngebietes wird nicht festgesetzt. Im städtebaulichen Konzept ist ein möglicher Standort im Norden des Plangebiets (nördlich BF 1) vorgesehen. Ein Kinderspielplatz in diesem Bereich sollte durch eine Schallschutzmaßnahme entsprechend vor dem Verkehrslärm geschützt werden, z.B. durch eine mindestens 2,5 m hohe (über Fahrhahnoberkante) Schallschutzwand. Die Enden der Schallschutzwand sollten dabei mindestens 5 m zu beiden Seiten des Spielplatzes überstehen. Eine solche Schallschutzwand kann auch durch ein Ersatzbauwerk, wie z.B. einer Fahrradgarage oder ähnliches, ersetzt werden. Diese ist dann mit einer zur Straße (B431)geschlossenen Rückwand in entsprechender Höhe auszubilden.*

→ Wir sehen einen Kinderspielplatz in unmittelbarer Nähe zur B431 immer noch als sehr ungünstig an. Es geht nicht nur um Lärm- sondern auch um Schadstoffbelastung.

S. 20: *Zusätzlich sind die nicht überbauten Tiefgaragen mit einem mindestens 50 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen.* → Um welche Größenordnung geht es hier ca.?

S. 21: *...naturnahe Grünfläche...* → Wer ist für die Bewirtschaftung zuständig? Sind das gleichzeitig Flächen, die die Stadt als Ausgleichsflächen veranschlagen kann?

S. 24: *Die Freiflächen können mit Rasen oder Gras, Gehölz oder anderen Zier- oder Nutzpflanzen bedeckt sein. Die Wahl der Art und Beschaffenheit der begrüneten bzw. bepflanzen Flächen bleibt den Verpflichteten überlassen.* → Kann hier Einfluss im Sinne einer artenvielfaltsfreundlichen Bepflanzung genommen werden? S.u. Angebot des Nabu, Expertise einzubringen.

S. 25: *Für die Anfahrtsicht aus dem neuen Wohngebiet wurde eine Geschwindigkeit von 50 km/h auf der Holmer Straße zugrunde gelegt. Die sich ergebenden Schenkellängen für das Sichtdreieck in der übergeordneten Straße betragen demzufolge 70 m (in der Planzeichnung dargestellt). Die Schenkellänge der Anfahrtsicht auf die bevorrechtigten Radfahrer beträgt 30 m.* → Das sollte bei guter Reaktionszeit reichen, wäre aber u.E. ein Argument für Tempo 30 an dieser Stelle.

S. 26, Plan: Zu prüfen wäre ein Modalfilter am Ausgang Ansgariusweg auf die Holmer Straße, um den Stauvermeidungs-Durchgangsverkehr „auszusperren“, dann könnte der Ansgariusweg den zusätzlichen Hogschlag-Verkehr besser aufnehmen; s. auch S. 30.

S. 27: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Das Plangebiet ist über die HVV-Buslinie 489, 589 und 594 an das ÖPNV-Netz der Metropolregion Hamburg angeschlossen, die tagsüber eine Anbindung jeweils im 30-Minuten-Takt zum S-Bahnhof Wedel und nach Blankenese verfügt. (...) Die Linien knüpfen in ihrem weiteren Verlauf insbesondere am Bahnhof Wedel an diverse weitere HVV-Schnellbahn- und -Buslinien an. Die Entfernung zum S-Bahnhof Wedel beträgt ca. 1,3 km. → Keine der genannten Linien fährt bis Blankenese. Es fehlt eine Erwähnung der Expressbuslinien X89 und X99 ab Ansgariusweg.

S. 51: Klimaschutz: Was fehlt, sind Überlegungen, nachhaltige(re) Baumaterialien einzusetzen.

S. 52: Nachweis und Herstellung von öffentlich geförderten Wohnungen nach den Maßgaben der Sozialen Wohnraumförderung → Ist ein Benennungsrecht auf Seiten der Stadt vorgesehen?

Dokument Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag:

Reine Fokussierung auf Verbotstatbestände ohne Vorschläge zu proaktiver Förderung der Artenvielfalt, s. Stellungnahmen von Nabu und BUND als Ergänzung .

Dokument Stellungnahmen

S. 12: In dem B-Plan sind keine Aussagen zu Kleinkinderspielplätzen getroffen. Diese ... sollten daher im B-Plan bereits mit eingeplant werden, um ggfs. die Eignung der vorgesehenen Fläche an dieser Stelle zu prüfen. → S.o., wir würden uns wünschen, dass der Stellungnahme gefolgt wird. Flexible und bedarfsgerechte Planung sollte nicht heißen, dass die Spielplätze am Ende als „Restflächen“ disponiert werden.

S. 20-21, Nabu: Wir würden uns freuen, wenn das Angebot des Nabu, dort zu findende Expertise zu nutzen, angenommen wird, v.a. in Hinsicht auf Anpflanzung heimischer Sträucher und Anbringung von Nisthilfen.

S. 22-33, BUND: Wichtige Anmerkungen zum Bauerfordernis und zu Alternativprüfungen insgesamt. Wir bitten um Beachtung folgender Anregung
[https://www.zsk.tum.de/fileadmin/w00bqp/www/PDFs/2023.03.30 - Handreichung_barrierearm.pdf](https://www.zsk.tum.de/fileadmin/w00bqp/www/PDFs/2023.03.30_-_Handreichung_barrierearm.pdf) bei neuen Vorhaben.

S. 34-37, ADFC: v.a. S. 36: Aus dem Entwurf des Bebauungsplans geht aktuell nicht hervor, wie eine Trennung des Geh- und Radverkehrs auf dem öffentlichen Weg im Plangebiet vom Kfz-Verkehr im Anschluss an den Ansgariusweg gewährleistet werden soll. Eine Trennung ist in unsere Augen zwingend einzuhalten. Antwort: Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsstärke auf den privaten Grundstücken ist eine Trennung nicht erforderlich. Es wird das Prinzip einer nur schwach durch Kfz-Verkehr genutzten Mischverkehrsfläche verfolgt. → In Aussicht gestellt wurde ein Geh- und Radweg, Mischverkehr bedeutet letztlich, dass Wege, die sowieso zur motorisierten Erschließung genutzt werden, begangen und beradelt werden können. Das ist etwas anderes als das, was durch die bisherige Kommunikation nahegelegt wurde. Eine Trennung ist u.E. erforderlich, v.a. in Hinsicht auf Kinder (s. auch die Punkte 3-5 unserer Anfragen am 03.09.2024).

S. 46, Private: ...15 bzw. 15,3 m die Hochpunkte der geplanten Bebauung.... → Warum kann daran nicht mehr gerüttelt werden, darauf bezieht sich doch ein Großteil der Ablehnung, vgl. auch unseren Vorschlag vom 03.09.2024 (... wenn nicht wie geplant das zentrale Gebäude (Nr. 3) aufgestockt wird, sondern Nr. 5 und/oder Nr. 6? Da das Gelände leicht abfällt, wirkt das evtl. weniger massiv...), auf den wir bisher keine Antwort erhalten haben.

S. 56, Private: Ebenfalls ist die Verkehrsanalyse aus 2021 ... Es müsste eine aktuelle Analyse erstellt werden. Antwort: Der Zähltag zur Verkehrszählung ... wird als belastbar eingestuft. ... Trotz möglicher Auswirkungen der Corona-Pandemie ist die Verkehrszählung von 2021 daher als belastbar anzusehen... → Die Plausibilität des Verkehrsgutachtens wird an verschiedenen Stellen in Frage gestellt. Sommer 2021 erscheint spontan nicht gerade als „Worst Case“ Szenario.

S. 66, Private: ...Car-Sharing ist in absehbarer Zeit nicht vorhanden. ...Antwort: ... Das Thema Carsharing wird auf politischer Ebene für ganz Wedel sehr wohl diskutiert und an Lösungen wird

gearbeitet. → Das würden wir uns auch wünschen, momentan arbeitet v.a. eine private Initiative gegen politische Widerstände an einer Lösung. Ist ein CarSharing-Angebot zumindest für zukünftige Bewohner*innen geplant?

Insgesamt bitten wir um konkrete Antworten; in der Sitzung am 08.04.2025 ist noch einmal klargeworden, dass der Unwille der Einwohner*innen sich zu einem nicht unwesentlichen Teil dagegen richtet, (wiederholt) erklärt zu bekommen, warum alles gar nicht anders sein kann. Wir möchten gerne – wie viele andere auch – zu einer offenen Diskussion kommen.

*für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen:
Petra Goll, Tobias Kiwitt, Willi Ulbrich*