



Liegenschafterschließung BS2 Mesterkamp

Stellungnahme zur Aktualität des Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätskonzept wurde im Rahmen der Entwicklung der Fläche „Mesterkamp“ als fachliche Grundlage entwickelt, um den Grundgedanken eines möglichst autoarmen Quartiers zu forcieren und einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten. Es diente insbesondere dazu, Maßstäbe und Leitlinien für die Mobilitätsentwicklung im Plangebiet zu definieren und diese in die weiteren Instrumente der Grundstücksvergabe und Konzeptausschreibungen einzubringen. Darüber hinaus fanden die Inhalte des Mobilitätskonzepts Eingang in die Ausgestaltung der Erschließungsplanung sowie in die planerische Entwicklung des Quartiersplatzes. Die städtebauliche Grundkonzeption war zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits festgelegt.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens wurden die wesentlichen Zielsetzungen – wie die Anordnung der Stellplätze in Tiefgaragen, die autoarme bis autofreie Ausgestaltung des Quartiersinneren/ des Quartiersplatzes, die Steuerung und Begrenzung der Zahl der Parkstände im öffentlichen Raum und die Wegeverbindungen für Fuß- und Radfahrer – in den Bebauungsplan, die Erschließungsplanung und die Grundstückskaufverträge übernommen und verbindlich gesichert. Diese Festlegungen bilden weiterhin die maßgebliche Grundlage für die Mobilitätsentwicklung im Quartier und sind für die weitere Ausgestaltung, insbesondere im Rahmen der Grundstücksvergabe und Konzeptausschreibungen, handlungsleitend.

Seit Erstellung des Mobilitätskonzepts haben sich verschiedene Rahmenbedingungen weiterentwickelt, insbesondere im Hinblick auf die ÖPNV-Anbindung (z. B. Linienführungen und Haltestellenangebot), das Radverkehrsnetz (u. a. neue Radrouten und Maßnahmen des LSBG), aktuelle Mobilitätsdaten (wie MiD 2023 und MobiHam), die Einführung neuer Mobilitätsangebote (z. B. hvv switch, MOIA, E-Scooter, E-Mopeds) sowie die bauordnungsrechtlichen Vorgaben zur Stellplatzherstellung und zum Mobilitätsnachweis. Das Mobilitätskonzept ist daher in Teilen nicht mehr aktuell. Weiterhin wurde die Planung der Planstraße 2 angepasst, da die zur Umsetzung erforderlichen privaten Flächen für einen Durchstich zur Nebenfahrbahn der Hamburger Straße nicht einvernehmlich in öffentliches Eigentum überführt werden konnten.

Die im Mobilitätskonzept enthaltenen Ausführungen und Schlussfolgerungen waren zum Zeitpunkt der Erstellung fachlich zutreffend und bildeten eine tragfähige Grundlage für die Entwicklung der Mobilitätsangebote im Quartier. Die maßgeblichen Anforderungen an die Mobilität sind durch die genannten Instrumente gesichert. Eine materielle Verschlechterung der Mobilitätssituation im Plangebiet ist durch die zwischenzeitlichen Entwicklungen nicht eingetreten. Detailparameter, wie Stellplatzschlüssel oder die konkrete Anzahl der Parkstände, werden im Erschließungs- oder Baugenehmigungsverfahren ohnehin entsprechend aktueller fachlicher und rechtlicher Anforderungen sowie auf Grundlage der Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden umgesetzt.

Im Bebauungsplanverfahren wurde die Erschließung (Planstraße 2) insoweit angepasst, dass nun eine Wendeanlage integriert ist. Die geplante Wegeverbindung für Fuß- Radfahrer im urbanen Gebiet bleibt aber über ein öffentliches Geh- und Fahrrecht erhalten. Insoweit ergeben sich keine wesentlichen Abweichungen von den Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts.

Vor diesem Hintergrund ist eine Aktualisierung des Mobilitätskonzepts im Rahmen des laufenden Bebauungsplanverfahrens nicht erforderlich. Die Belange der Mobilität sind im Rahmen der Abwägung umfassend berücksichtigt und durch verbindliche Festsetzungen und Regelungen gesichert. Eine Aktualisierung des Konzepts lässt keine relevanten neuen Erkenntnisse oder Änderungen erwarten.