

## **Vorschlag zur Stellungnahme des Beirates Hemelingen (Ausschuss für Stadtteilentwicklung) bzgl. des Ortsgesetzes zur Aufhebung des Ortsgesetzes über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes „Hemelingen“**

Dem vorliegenden Abschlussberichtes von SKUMS über das Sanierungsgebiet Hemelingen ist zu entnehmen, dass durch verschiedenste Maßnahmen in Form von Bau eines Tunnels und weiteren Straßenbaumaßnahmen sowie Kauf und Verkäufen von Grundstücken und anderen städtebaulichen Maßnahmen wie Grünanlagen und ähnliches die beschlossenen Sanierungsarbeiten aus Sicht der Behörde erfolgreich abgeschlossen worden sind.

Dieser Annahme kann der Beirat Hemelingen zwar in großen Teilen folgen, da jedoch auch aufgrund der durch die Sanierung erst möglich gemachten Ansiedlungen bzw. Erweiterungen von Gewerbeflächen neue gravierende Probleme erzeugt wurden, ist für den Beirat die Sanierung des Gebietes nicht abgeschlossen. Als Beispiele für neue oder weitere Sanierungsaufgaben benennen wir folgende Bereiche:

### **1. Ansiedlung/Erweiterung Coffein Compagnie**

Die Bereitstellung der Flächen für die Erweiterung der Verwaltungs- und Produktionsgebäude, die erst durch den Bau des Hemelinger Tunnels möglich wurde, hat nicht dazu beigetragen, dass sich an der dauerhaften Geruchs- und Lärmbelästigung für die umliegenden Wohnquartiere etwas geändert hat. Nach wie vor kann eine gewünschte Wohnbebauung auf der heutigen Parkfläche Tamar-Hemelingen-Park nicht umgesetzt werden. Und eine Nutzung des Parks für Erholung und Ruhe ist durch die Emissionen der Coffein Compagnie fast unmöglich.

### **2. Zunahme von Verkehr**

Durch Ansiedlung und/oder Erweiterung von Gewerbeflächen wie z.B. die im Bericht genannten Parkflächen bei STN ATLAS oder der Ausbau der Nutzungs- und Produktionsflächen bei Daimler AG und Coffein Compagnie haben zu einer deutlich gestiegenen Belastung der Bürger\*innen durch LKW-Zulieferverkehre und der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit PKW geführt. Besonders hervorzuheben ist hier der Autobahnzubringer Hemelingen. Der dort stadteinwärts fließende Verkehr führt direkt an Wohngebieten vorbei. Fehlender Lärmschutz und die Nicht-Ausschöpfung von Möglichkeiten für Ausweichstrecken für LKWs die Zulieferer z.B. für das Daimler Werk sind oder eine nicht frühzeitig und konsequent eingerichtete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, machen das Wohnen dort zur Tortur.

### **3. Ortsmitten**

Der Annahme des Abschlussberichtes, dass durch die Sanierungsarbeiten die Bereiche Schlegelstraße oder die Hemelinger Bahnhofstraße zu lebendigen Ortsteilmittelpunkten geworden sind, können wir so nicht folgen. Versuche diese „Ortsmitten“ zu beleben sind nicht erfolgreich gewesen. Die Ansiedlung von Supermärkten dient in erster Linie der Versorgung der Anwohner, dadurch zu erwarten, dass eine Ortsmitte entsteht ist naiv. Die Grünfläche an der Schlegelstraße bietet zwar etwas Aufenthaltsqualität aber bei genauer Betrachtung ist das Gebiet geprägt durch den mächtigen Straßenbau Autobahnzubringer und Unterführung Hannoversche Straße.

Die Hemelinger Bahnhofstraße hat noch das Potenzial eine Ortsmitte zu werden, wenn dort entsprechende Entwicklungsaufgaben weiterhin wahrgenommen werden. Die im Bericht erwähnte Ansiedlung eines Discounters und weiterer Ladenflächen in zweiter Reihe in Flachdachbauweise funktioniert als Ortsmitte allerdings ganz und gar nicht.

#### **4. Bahnhöfe**

Die Fußgängertunnel/Unterführungen am Sebaldsbrücker als auch am Hemelinger Bahnhof sind nach wie vor Orte des Schreckens und alles andere als „attraktiver“ geworden. Verunreinigungen und unzureichende Beleuchtung, Vandalismus usw. sind nach wie vor ein Problem und beschäftigen den Beirat fortlaufend. Die im Bericht aufgeführten Maßnahmen waren nicht ausreichend. Insbesondere beim Bahnhof Sebaldsbrück ist weiterer Sanierungsbedarf zwingend notwendig. Zumal dieser Bahnhof nun deutlich länger in Betrieb bleiben wird als ursprünglich geplant. Sanitäre Anlagen auf der Seite Sebaldsbrücker Heerstraße wären dringend erforderlich ebenso wie eine behindertengerechte Erreichbarkeit der Bahngleise. Auch bei der geplanten Verschiebung des Hemelinger Bahnhofes Richtung Tunnel gibt es berechtigte Zweifel, ob dort dann eine behindertengerechte Erreich- und Nutzbarkeit ermöglicht werden kann.

Der Beirat Hemelingen fordert eine Weiterführung der durch das Sanierungsverfahren begonnenen Schritte zur Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität im Stadtteil Hemelingen. Gerade weil in großen Teilen erst durch die Sanierung entstandene Probleme nachgebessert werden müssen und weil die eingesetzten Maßnahmen nicht immer die angestrebte Wirkung erzielt haben. In diesem Sinn bitten wir auch um Prüfung und ggf. Inanspruchnahme eines IEK – integriertes Entwicklungskonzeptes wie bereits 2014 in Gröpelingen erfolgt. Hemelingen ist wie Gröpelingen ein Stadtteil mit schwieriger Sozialstruktur, zudem durch die extrem hohe Ansiedlung von Industrie und Gewerbe ein Wohnort mit ganz besonderen Herausforderungen und vielschichtigen Problemen. Wir berufen uns für die Maßnahme eines IEK auf das:

#### **Baugesetzbuch \*) (BauGB)**

##### **§ 171e Maßnahmen der Sozialen Stadt**

(1) Städtebauliche Maßnahmen der Sozialen Stadt in Stadt- und Ortsteilen, deren einheitliche und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen, können auch anstelle von oder ergänzend zu sonstigen Maßnahmen nach diesem Gesetzbuch nach den Vorschriften dieses Teils durchgeführt werden.

(2) Städtebauliche Maßnahmen der Sozialen Stadt sind Maßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung von durch soziale Missstände benachteiligten Ortsteilen oder anderen Teilen des Gemeindegebiets, in denen ein besonderer Entwicklungsbedarf besteht. Soziale Missstände liegen insbesondere vor, wenn ein Gebiet auf Grund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen erheblich benachteiligt ist. Ein besonderer Entwicklungsbedarf liegt insbesondere vor, wenn es sich um benachteiligte innerstädtische oder innenstadtnah gelegene Gebiete oder verdichtete Wohn- und Mischgebiete handelt, in denen es einer aufeinander abgestimmten Bündelung von investiven und sonstigen Maßnahmen bedarf.

(3) Die Gemeinde legt das Gebiet, in dem die Maßnahmen durchgeführt werden sollen, durch Beschluss fest. Es ist in seinem räumlichen Umfang so festzulegen, dass sich die Maßnahmen zweckmäßig durchführen lassen.

(4) Grundlage für den Beschluss nach Absatz 3 ist ein von der Gemeinde unter Beteiligung der Betroffenen (§ 137) und der öffentlichen Aufgabenträger (§ 139) aufzustellendes Entwicklungskonzept, in dem die Ziele und Maßnahmen schriftlich darzustellen sind. Das

Entwicklungskonzept soll insbesondere Maßnahmen enthalten, die der Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie der Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen dienen.

(5) Bei der Erstellung des Entwicklungskonzeptes und bei seiner Umsetzung sollen die Beteiligten in geeigneter Form einbezogen und zur Mitwirkung angeregt werden. Die Gemeinde soll die Beteiligten im Rahmen des Möglichen fortlaufend beraten und unterstützen. Dazu kann im Zusammenwirken von Gemeinde und Beteiligten eine Koordinierungsstelle eingerichtet werden. Soweit erforderlich, soll die Gemeinde zur Verwirklichung und zur Förderung der mit dem Entwicklungskonzept verfolgten Ziele sowie zur Übernahme von Kosten mit den Eigentümern und sonstigen Maßnahmenträgern städtebauliche Verträge schließen.

(6) Die §§ 164a und 164b sind im Gebiet nach Absatz 3 entsprechend anzuwenden. Dabei ist § 164a Absatz 1 Satz 2 über den Einsatz von Finanzierungs- und Fördermitteln auf Grund anderer gesetzlicher Grundlage insbesondere auch auf sonstige Maßnahmen im Sinne des Absatzes 2 Satz 3 anzuwenden.