

Stellungnahme zum Bebauungsplan-Entwurf Rothenburgsort 17 (Ehemaliger Huckepackbahnhof)

Stand: Dez. 2011

Bezug: Bebauungsplan-Entwurf, Stand 5.9.2011
Masterplan Elbbrücken, 2003, 2007



1.) Beteiligung

Eine neue Bauleitplanung für den Bereich des ehemaligen Huckepackbahnhofs hat weitreichende Auswirkungen auf das südlich gelegene Wohnviertel von Rothenburgsort, ein neuer Flächennutzungs- und Bebauungsplan bedeutet Chancen und Risiken für die Zukunft des Quartiers. Insbesondere damit zusammenhängende Fragen der überörtlichen Verknüpfung, des Verkehrs und des Wohnens berühren Themen der Stadtteilentwicklung, die hier seit vielen Jahren auch im Rahmen des Stadtteilentwicklungsprogramms diskutiert und bearbeitet werden.

Die Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligung an der Bebauungsplanung nach § 3 BauGB im Bezirk Hamburg-Mitte ist nach unseren Erfahrungen nicht geeignet, um Perspektive, Expertise und Interessen der Menschen im Stadtteil zu berücksichtigen und ihre Akzeptanz und Mitwirkung zu erreichen.

Für die Bauleitplan-Entwicklung (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) Ro 17 ist deshalb eine wirksame Anwohnerbeteiligung nach § 3 BauGB sicher zu stellen, unter anderem durch:

- gebündelte Veröffentlichung aller Unterlagen zum Verfahren (Entwürfe, Pläne, Gutachten, Beschlüsse, Protokolle, ...) im Internet sobald sie vorliegen,
- Einrichtung einer öffentlich zugänglichen Informationsstelle im Stadtteil (z. B. Stadtteilzentrum „Die RothenBurg“), bei der alle vorliegenden Pläne und Unterlagen zur Einsicht vorgehalten werden, und bei der Stellungnahmen, Fragen und Anmerkungen unbürokratisch eingereicht werden können,
- regelmäßige öffentliche Information vor Ort über die Entwicklungen im Verfahren, die Möglichkeiten der Beteiligung und den Stand der Bearbeitung der Stellungnahmen und Fragen von Anwohnern und Stadtteilgremien.

2.) Grünzug nach Masterplan verwirklichen

Im Gegensatz zum Masterplan Elbbrücken von 2007 sieht der B-Plan-Entwurf einen Grünzug, der das Gebiet des ehemaligen Huckepackbahnhofs in nord-südlicher Richtung durchläuft, nicht vor (vgl. Abb. 1).

Eine direkte Verbindung zwischen Bille und Billhorner Mühlenweg als Teil einer grünen Alster-Bille-Elbe-Verbindung abseits der Hauptverkehrsstraßen war aber ein entscheidendes funktionales und strukturelles Element des Masterplans Elbbrücken und des zugehörigen Senatsbeschlusses vom Juni 2007. Dort heißt es:

„Durch Rothenburgsort und das ehemalige Gewerbeareal des ehemaligen Huckepackbahnhofs wird der Alster-Elbe-Grünzug als Bogen in Verlängerung des Billhorner Mühlenwegs bis Entenwerder gespannt. Dies gelingt nur durch einen Tunnelndurchstich für Fußgänger und Radfahrer durch den Bahndamm. Diese Erschließungslösung bildet ein funktionales Gesamtkonzept mit der südlichen Erschließungslösung für das Masterplankonzept des Huckepackbahnhofs.“

(Senatsdrucksachenentwurf „Masterplan Elbbrücken“ / Fassung 08.06.07)

Im Masterplan Elbbrücken wird die Bedeutung einer Grünachse über den Huckepackbahnhof mit einer eigenständigen Rad- und Fußweg-Unterquerung der Bahnlinie in Verlängerung des Billhorner Mühlenwegs als „qualitätsstiftendes Freiraumelement“ besonders betont: *„Die neue Siedlungsfläche des ehemaligen Huckepackbahnhofes sollte möglichst intensiv mit den angrenzenden Stadtgebieten vernetzt und insbesondere die Grünverbindung im Zuge des verlängerten Billhorner Mühlenweges herausgearbeitet werden.“* Der Masterplan sieht in dieser Entwicklungsstrategie für das Gewerbegebiet ehem. Huckepackbahnhof eine „Chance, Rothenburgsort insgesamt aufzuwerten und die Anbindung an die Innenstadt zu stärken.“

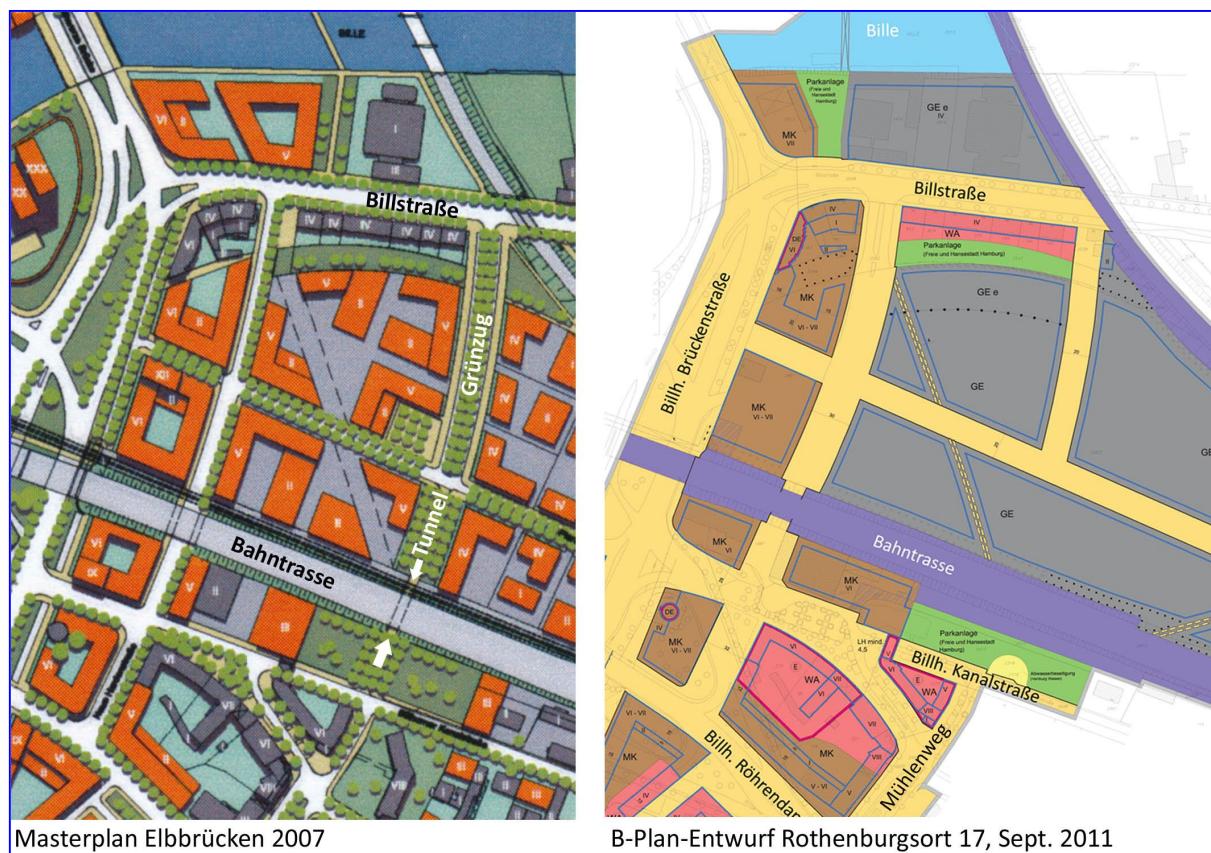


Abb. 1: Masterplan mit Alster-Bille-Elbe Grünzug; B-Plan Entwurf v. 2011

Über diese strukturelle Bedeutung hinaus würde eine Grünverbindung entsprechend des Masterplans die Dämpfung von Lärm- und Staubimmissionen innerhalb des Gebiets bewirken und zur Verbesserung des Mikroklimas beitragen. Sie wäre auch als Naturraum zur Verknüpfung der Biotopstrukturen von Bille und Elbe ökologisch bedeutsam.

Der vorliegende B-Plan-Entwurf rückt von den zentralen Vorgaben des Masterplans bzw. des Senatsbeschlusses in diesem Punkt ab. Die Querung der Billstraße ist am bestehenden Überweg an der Einmündung Billhorner Brückenstraße vorgesehen. Der Entwurf verlegt den durchfahrenden Rad- und Fußverkehr an die neue westliche Erschließungsstraße des Gewerbegebiets. Das „grüne“ Element besteht im Entwurf aus einem möglichen vier Meter breiten Mittelstreifen an dieser Straße. Die Unterquerung der Bahnlinie erfolgt für nicht-motorisierten Verkehr straßenbegleitend entlang der Erschließungsstraße. Eine Querung der Bahnlinie, die Radfahrern und Fußgängern vorbehalten ist, entfällt. Von der Erschließungsstraße verläuft der Rad- und Fußverkehr auf verwinkelten Umwegen zum Billhorner Mühlenweg (vgl. Abb. 2).

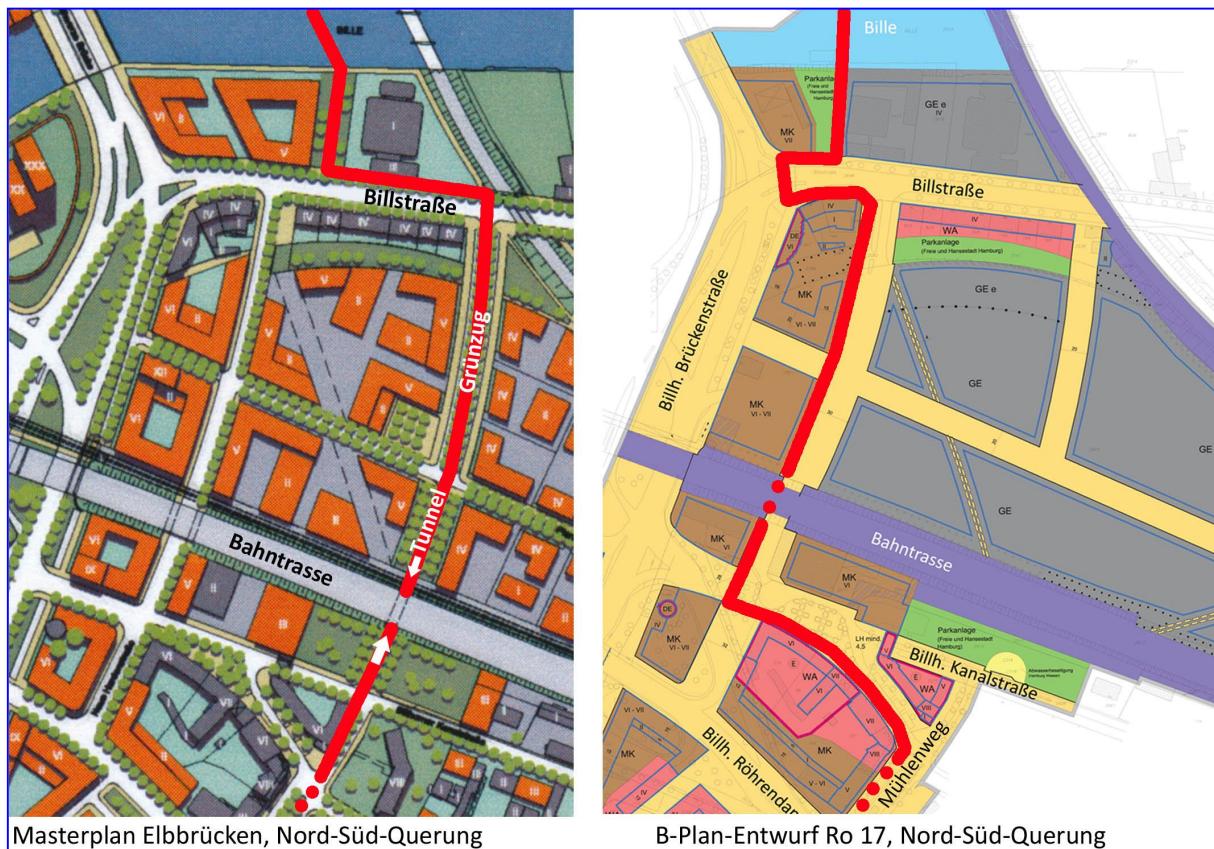


Abb. 2: Gegenüberstellung der Verläufe der Nord-Süd-Querung für Radfahrer/Fußgänger aus Masterplan und B-Plan-Entwurf

Die im B-Plan-Entwurf vorgesehene Führung für Fuß- und Radverkehr ist umständlich und kreuzungsreich und daher unattraktiv. Die vorgeschlagene Lösung ist nicht dazu geeignet, den Fuß- und Radverkehr zu fördern. Sie schöpft zudem in keiner Weise das Potential aus, das die Entwicklung des Huckepackbahnhofs im Sinne des Masterplans Elbbrücken für die Aufhebung der Isolierung Rothenburgsorts bietet. In einer grünen Alster-Bille-Elbe-Verbindung stellt sie eine Lücke dar. Sie macht kein geeignetes Angebot für die im Gebiet Beschäftigten, ihre Arbeitsplätze mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

3.) Bille-Querung als kluge Verknüpfung gestalten

Unter der Voraussetzung, dass eine grüne Nord-Süd-Querung – wie hier vorgeschlagen (s. o. Kap. 1.) und im Masterplan Elbbrücken vorgesehen – in die Bauleitplanung aufgenommen wird:

Es bietet sich an, den Grünzug Huckepackbahnhof als Fuß- und Radweg entlang der Bahnlinie im Norden über die geplante neue Billebrücke an den Grünzug Hochwasserbassin anzuschließen. Dazu wäre die geplante Billebrücke gegenüber dem Entwurfsstand nach Osten direkt an die Bahnbrücke zu verlagern.

Es wäre in dieser Konstruktion möglich, einen Weg auf dem Höhenniveau der Bille-Querung von dort parallel zur Bahnlinie als Hochweg weiter in Richtung Süden zu führen, in Hochlage die Billstraße zu überqueren und von dort ebenerdig an den Grünzug Huckepackbahnhof anzuschließen (vgl. Abb. 3).

Auf diese Weise könnte im Verlauf des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs eine für Fußgänger und Radfahrer sehr attraktive Verknüpfung zwischen den Abschnitten „Hochwasserbassin“ und „Huckepackbahnhof“ mit gradliniger Weiterleitung durch den Fuß-Rad-Tunnel (s. o. Kap. 2.) zum Billhorner Mühlenweg und zur Elbe geschaffen werden. Ein solcher Hochweg würde zudem das Problem der gefährlichen Querung der Billstraße im Verlauf des Grünzugs lösen. Er wäre vermutlich auch unter Kostengesichtspunkten vorteilhaft (geringere Flächenbeanspruchung am Südufer der Bille).

Zur Kosten sparenden Umsetzung wäre zu überlegen, die bestehende Fußgängerbrücke über die Billhorner Brückenstraße als Teilstück des Hochwegs zu verwenden. Sie wäre am bisherigen Ort entbehrlich, wenn hier eine neue ebenerdige und barrierefreie Querungsmöglichkeit für Fußgänger geschaffen würde.

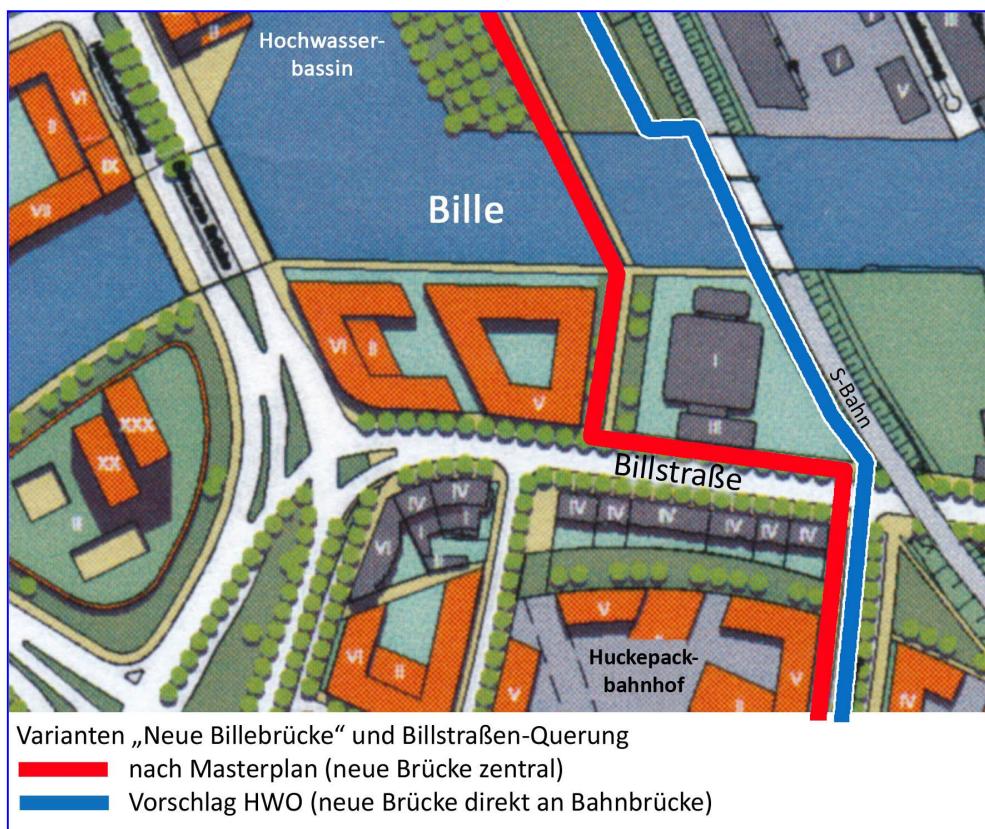


Abb. 3: Nördliche Verknüpfung des Alster-Bille-Elbe-Grünzugs über Billebrücke/Billstraße in Masterplan und Vorschlag HWO

4.) Mehr Wohnbebauung ermöglichen

Der vorliegende B-Plan-Entwurf sieht für den Bereich des ehemaligen Huckepackbahnhofs keine Ausweisung von Wohnen vor. Dies ist weder im Hinblick auf die wohnungspolitischen Ankündigungen des Senats noch im Hinblick auf die Stadtteilentwicklung in Rothenburgsort, deren Ziel die Ansiedlung zusätzlicher Bewohner ist, zufriedenstellend.

HWO erkennt an, dass die Festsetzung von Wohnen im Bereich Huckepackbahnhof aus fachlicher Sicht insbesondere wegen der Lärmemissionen der angrenzenden Verkehrstrassen problematisch ist. Eine Bebauungsplanung sollte aber gerade solche Problemlagen im Hinblick auf eine positive zukünftige Entwicklung lösen. Hierzu wären Fachgutachten unter der Fragestellung zu beauftragen, wie die Emissions-/Immissionslage so beeinflusst werden kann – beispielsweise durch aktiven Lärmschutz oder abschirmende Randbebauungsstrukturen –, dass Wohnnutzung im Gebiet möglich und zulässig wäre (s. u. Kap. 5. und 6.).

Die Zielsetzung der Bauleitplanung ist an diese Überlegungen anzupassen. Ein Gewerbegebiet Huckepackbahnhof wäre als Manövriert- und Ausweichfläche für andernorts zu verlagernde emittierende Gewerbe, wie im B-Plan-Entwurf offenbar vorgesehen, unterbewertet. In dieser Form wäre es für den Stadtteil insgesamt eine große zusätzliche Belastung. Die besondere Lage und die Größe des Gebiets bieten eine hochwertige Nutzung an, in der verträgliches Miteinander von Wohn- und Gewerbenutzungen denkbar und wünschenswert ist. Der Vorschlag der Handelskammer Hamburg zur Einrichtung eines „HIP Hamburg Innovations Park“ auf dem Gelände weist klar in diese Richtung und sollte im Planverfahren aufgegriffen werden.

5.) Verkehrsauswirkungen untersuchen und einbeziehen

Verkehrsführung, Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmengen bleiben in den vorliegenden Darstellungen des B-Plans ungeklärt. Dazu müssen mögliche Varianten in einem ausführlichen Verkehrsgutachten durchgeprüft und dargestellt werden. Insbesondere auch die Ströme und Führungen des unmotorisierten Verkehrs und der Anschluss des Gebiets an den ÖPNV muss im Detail für unterschiedliche Rahmenszenarien (einschließlich der in Kap. 2. dargestellten Variante mit Grünzug und Fuß-Rad-Tunnel) untersucht und dargestellt werden.

Dabei ist insbesondere auch der S-Bahnhof Rothenburgsort einzubeziehen. Der B-Plan sollte unbedingt die Planungen der Bahn für dessen Modernisierung abfragen und einbeziehen. Dabei wäre eine westliche Erweiterung der Bahnsteige (über den Billhorner Deich) mit einem neuen westlichen Zugang ggf. anzuregen und zu berücksichtigen, da sie eine direkte S-Bahn-Anbindung für das Gebiet schaffen könnte.

Ein vertieftes Verkehrsgutachten ist für eine angemessene und nachvollziehbare Planung unverzichtbar. Ohne klare Zahlen und Analysen zu diesem Thema bleibt die B-Planung spekulativ und unverständlich. Die begleitende Verkehrsuntersuchung zum Masterplan Elbbrücken weist ausdrücklich darauf hin, dass „eine differenzierte Leistungsfähigkeitsberechnung für das Knotenpunktsystem“ im Rahmen der planungsrechtlichen Umsetzung erforderlich ist (IG Stolz, 2003; S. 11).

6.) Lärmschutz integrieren

Der Lärm der anliegenden Straßen, insbesondere aber der Bahn- bzw. S-Bahnlinien wertet das Gebiet ab. Während die Billhorner Brückenstraße teilweise durch Gebäuderiegel abgeschirmt werden kann, emittieren S-Bahn-Trasse (im Nordosten des Gebiets) und Bahn-Trasse (im Süden) großflächig. Ein aktiver Lärmschutz an den Trassen zusammen mit einer Dämmung der Brücken, Geschwindigkeitsbegrenzung und anderen geeigneten Maßnahmen würde das Gebiet aufwerten und könnte hier – bei geeigneter Architektur und Baustruktur – auch Wohnen ermöglichen.

Zur Vorbereitung des B-Plans ist eine Lärmuntersuchung in Auftrag zu geben, die unterschiedliche Varianten der Bebauung und Verkehrsführung berücksichtigt. Dabei wäre auch abzufragen, unter welchen baulichen Voraussetzungen (Riegelbebauung, Lärmschutz etc.) hier Wohnen lärmschutzrechtlich möglich wäre.