

A. Anmerkung zum Kontext der Erschließung des Plangebiets Ro 17 für den Kfz-Verkehr

Die bisher vorliegende Planung, das Plangebiet/Huckepackbahnhof mit einem Durchstich durch den Bahndamm und zwei südlich vorgeschalteten Ampel-Kreuzungen (Röhrendamm, Brückenstraße) sowie einem Kreisverkehr für den Kfz-Verkehr zu erschließen, wird von der Arbeitsgruppe als unzureichend und negativ für den Stadtteil beurteilt und abgelehnt. Sie betrachtet die Planung als Notlösung, die dem Wohnquartier Rothenburgsort zusätzliche Belastungen aufbürdet und es weiter isoliert.

Es bestehen Zweifel an den dem Verkehrsgutachten zugrunde liegenden Zahlen. Spitzenlasten und prognostizierte Steigerungen des Verkehrsaufkommens sind nicht berücksichtigt, die Februar-Erhebung allein ist zur Hochrechnung der Zahlen nicht geeignet.

Nicht bzw. unzureichend berücksichtigt sind absehbare städtebauliche Entwicklungen im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets, die jede für sich neue Verkehre erzeugen und jeweils eigene Anforderungen an den Knotenpunkt Elbrücken/Brückenstraße stellen. Zu nennen sind hier unter anderem: die kulturelle Nutzung des Großmarktes, das Elbrückenzentrum im Bereich Zweibrückenstraße, der Ausbau der HafenCity Ost, der Bau der U- und S-Bahn-Stationen Elbrücken; Flächenerschließungen im Bereich des Kleeblatts/Brandshof sowie Billhorner Mühlenweg/Marckmannstraße.

Zu berücksichtigen sind ebenfalls weiträumige Verkehrsbeziehungen und verkehrslenkende Maßnahmen/Absichten wie die Erschließung des Gewerbegebiets Billstraße/Großmannstraße über die Autobahnzufahrt Moorfleet.

Insgesamt erweist sich der Knotenpunkt an den Elbrücken in der bisherigen Form den in näherer Zukunft zu erwartenden Ansprüchen und zusätzlichen Belastungen nicht gewachsen. Statt mit immer neuen Teillösungen und isolierten Ausbaumaßnahmen zu reagieren, ist deshalb eine integrierte, gesamtstädtisch angelegte Neuplanung zu entwickeln, die die neu entstehenden Bedarfe berücksichtigt.

In diesen Rahmen könnte sich eine westliche Erschließung des Plangebiets Ro 17 von der Billhorner Brückenstraße einfügen.

B. Empfehlungen

1.) Erschließung via Brückenstraße

Die Erschließung des Gebiets Ro 17/Huckepackbahnhof muss mit Ein- und Ausfahrt über die Billhorner Brückenstraße nördlich der Bahnunterführung erfolgen. Die Einbindung dieser Lösung in eine Neuplanung des Knotenbereichs ist dringend angezeigt.

Damit entfällt auch der im Verkehrsgutachten vorgeschlagene Kreisel. Deshalb muss eine andere Zufahrt aus Richtung Elbrücken in den Stadtteil vorgesehen werden. Hier bietet sich eine Abfahrt in ähnlicher Lage wie bisher an. Von ihr ist eine direkte Abbiegemöglichkeit in die Hardenstraße zu schaffen. Denkbar ist dabei auch eine in die die Straße begrenzende Bebauung integrierte Straßenführung.

Die im Verkehrsgutachten vorgeschlagene Abfahrt über die Billstraße erscheint sinnvoll.

2.) Busknoten erhalten und ausbauen

Der Kreuzungsbereich Billhorner Brückenstraße/Billhorner Röhrendamm muss als Busknotenpunkt erhalten und ggf. ausgebaut werden und direkte – möglichst ebenerdige und barrierefreie – Umsteigemöglichkeiten zwischen allen vorhandenen Linien des ÖPNV bieten.

3.) S-Bahnhof Rothenburgsort besser einbinden

Der S-Bahnhof Rothenburgsort sollte zur Erschließung des Plangebiets aktiviert und barrierefrei ausgebaut werden. Dazu ist eine Verlängerung oder Verlagerung des Bahnsteigs auf die westliche Seite des Billhorner Deichs bzw. ein Brückenbahnsteig sinnvoll. Er sollte sowohl aus dem Plangebiet heraus (von Westen) als auch vom Billhorner Deich (von Osten) zugänglich sein (vgl. H-J. Kämpf: „Gedanken zur Erneuerung der Bahnsteiganlage Hp Rothenburgsort“; Anlage).

Zur Anbindung der Billstraße und des neuen Alster-Bille-Elbe-Grünzugs ist eine Fuß-/Radwegführung am süd-westlichen Fuß des Bahndamms zwischen S-Bahnhof und Billstraße vorzusehen.

4.) Rad- und Fußgängerverkehr fördern

Die Einbindung des Plangebiets in den Alster-Bille-Elbe-Grünzug ermöglicht eine attraktive Verknüpfung des Gebiets mit dem überörtlichen Netz des nicht-motorisierten Individualverkehrs. Voraussetzung ist, dass der Grünzug als eigenständiger Weg für Fußgänger und Radfahrer möglichst geradlinig durch das Gelände führt. Zur südlichen Weiterführung ist ein Durchstich/Unterführung zum Billhorner Mühlenweg notwendig. Nördlich ist der Weg an den Grünzug am Hochwasserbassin anzuschließen, wobei die Querung der Bille unmittelbar an der vorhandenen Eisenbahnbrücke geplant werden sollte. Hier bietet es sich an, den Weg auf dem Höhenniveau der neuen Bille-Brücke nach Süden in Hochlage bis über die Billstraße zu führen.