

# **Bebauungsplan Kleiner Grasbrook 1 Grobabstimmung Scoping 15.11.2021**

## **Anmerkungen BVM (inkl. Hochbahn)**

### **Grobabstimmungspapier FNP LaPro**

1. Grenzen des Plangebietes
2. Zweck und Bedeutung der Planaufstellung
3. Beschreibung Plangebiet
4. Beschreibung Umgebung
  - VI: Die DB fertigt zurzeit eine Machbarkeitsuntersuchung zur Erneuerung der DB-Norderelbbrücken mit Prüfung der Erweiterung um zwei Gleise. Diese mögliche Erweiterung im Randbereich des Erschließungsgebietes muss entsprechend berücksichtigt werden.
5. Inhalt Änderung FNP / LaPro
  - VP: In der Information zur Grobabstimmung sollte unter Ziffer 5 auch die U4-Verlängerung aufgenommen werden.
  - Hochbahn: In der Plandarstellung zur Änderung des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms ist die U4 Grasbrook als neue Schnellbahnlinie einschließlich Haltestelle bzw. oberirdische Gleisanlagen dargestellt. Im Grobabstimmungspapier zur Änderung des FNP finden sich hierzu allerdings keinerlei Aussagen. Bei der Änderung des Flächennutzungsplans sind Strecke und Haltestelle der vorgesehenen Schnellbahnlinie auch im Hinblick auf mögliche Umweltauswirkungen abzuwägen.
6. Rechtlich beachtliche Tatbestände
7. Darstellung FNP
  - VP: Darstellung der Trasse nur bis einschließlich der Haltestelle Moldauhafen, entsprechend U4 Elbbrücken im aktuellen FNP. Der Entwurf sieht bereits ein Stück Strecke vor, das Richtung Westkorridor deutet und ein Präjudiz darstellt.
8. Darstellung LaPro
  - VP: Darstellung der Trasse nur bis einschließlich der Haltestelle Moldauhafen, entsprechend U4 Elbbrücken im aktuellen LaPro. Der Entwurf sieht bereits ein Stück Strecke vor, das Richtung Westkorridor deutet und ein Präjudiz darstellt.
9. Planstörende Absichten
10. Auswirkungen Planung
11. Terminierung der Planung
12. Besondere Diskussionspunkte
13. Umweltprüfung

## Grobabstimmungspapier B-Plan

### 1. Grenzen des Plangebiets

- VE: Darstellung der Straßenverkehrsflächen am östlichen Rand des Plangebietes nur bis zur Straßenmitte der Straße Am Moldauhafen.

### 2. Zweck und Bedeutung der Planaufstellung

#### 3. Planinhalt

- VE: Darstellung der Verkehrsflächen im Osten und Westen des Deutschen Hafenumsees als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung da ausschließlich Nutzung durch Fuß- und Radverkehr.
- VE: Anpassung Darstellung Moldauhafenbücke erforderlich, Anschluss nördliches Widerlager an Grasbrook Boulevard / Straßenverkehrsfläche, in Folge dessen müsste auch die Moldauhafenbrücke als Straßenverkehrsfläche dargestellt werden
- MF: Die Widerlager der geplanten Elbquerung und der Moldauhafenbrücke sind bei der Definition der öffentlichen Verkehrsflächen zu berücksichtigen. Der B-Planentwurf scheint zudem keine Verbindung zwischen Verkehrsfläche und Moldauhafenbrücke abzubilden.
- VE: Die Straßenverkehrsflächen im Kreuzungsbereich Sachsenbrücke und den beiden Einmündungen Nord und Süd sind abhängig von der geplanten Erschließung der Flächen östlich Moldauhafen und östlich Saalehafen. Für eine Beurteilung seitens BVM sind weitergehende Informationen erforderlich
- VE: Darstellung Erschließungsflächen zwischen BF 18, 19 und 20 > Gehrecht in Nord-Süd-Richtung zwischen BF 18 und 19 und in Ost-West-Richtung zwischen BF 19 und BF 20 erforderlich
- Hochbahn: In der Planzeichnung zum Bebauungsplanentwurf ist diese Schnellbahnlinie nicht dargestellt. Stattdessen findet sich nur eine offenbar unverbindliche Darstellung einer „vorgesehenen Fußgänger- und Radfahrerbrücke“ über den Moldauhafen sowie eine ebenso unverbindliche Darstellung einer „vorgesehenen Bahnanlage in Hochlage“. In der Planzeichnung muss zumindest deutlicher werden, dass die U4 auch im Bereich des Moldauhafens vorgesehen ist und dort neben einer „Fußgänger- und Radfahrerbrücke“ auch mit der Anlage einer Haltestelle zu rechnen ist.
- MF: Die Fahrradstraße Grasbrook soll für den MIV nur ausnahmsweise zu befahren sein. Dafür sind westlich des KVP und südlich der Moldauhafenbrücke versenkbare Poller vorgesehen. MF bittet um Prüfung, ob die dafür erforderliche Einschränkung des Gemeingebrauchs bereits in der B-Planerstellung berücksichtigt werden muss. > nicht Teil B-Plan Verfahren
- Hochbahn: Im Grobabstimmungspapier ist als Planinhalt genannt:  
„Zudem ist eine Verlängerung der U-Bahnlinie 4 über die Norderelbe auf den Grasbrook mit einer neuen Haltestelle über dem Moldauhafen geplant.“  
Die Trasse soll aber nur nachrichtlich übernommen und als vorgesehene Bahnanlage gekennzeichnet werden. Das muss entweder begründet werden oder es müssen verbindliche Festsetzungen im Hinblick auf die U4 in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Zumindest wird aber aus dem Grobabstimmungspapier deutlich, dass die U4 integraler Bestandteil der städtebaulichen Überlegungen ist. Aussagen zur Abwägung in Bezug auf die U4 enthält das Grobabstimmungspapier aber nicht.

### 4. Gegenwärtige Nutzung

VI: Die DB fertigt zurzeit eine Machbarkeitsuntersuchung zur Erneuerung der DB-Norderelbbrücken mit Prüfung der Erweiterung um zwei Gleise. Diese mögliche Erweiterung im Randbereich des Erschließungsgebietes muss entsprechend berücksichtigt werden.

### 5. Rechtlich beachtliche Tatbestände

6. Darstellung in Programm – und Entwicklungsplänen

7. Darstellung FNP

8. Darstellung LaPro

9. Planstörende Absichten

10. Auswirkungen Planung

11. Realisierung der Planung

12. Besondere Diskussionspunkte

- Abgrenzung im Bereich Stadtteileingang. Können alle Erschließungsnotwendigkeiten im derzeitigen Plangebiet abgedeckt werden?

VE4: Eine Rückmeldung ist erst nach Vorliegen der Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knoten möglich. Verkehrsdaten wurden von BVM/VE an argus übermittelt, Leistungsfähigkeitsberechnung liegt voraus. Dezember 2021 vor, voraus. keine zusätzlichen Gutachten erforderlich

- Festsetzung der grünen Wegeverbindungen und der nördlichen Parkpromenade (als Teil der Parkanlage oder Fläche besonderer Zweckbestimmung?)

VE: grüne Wegeverbindung

- Festsetzung als Verkehrsfläche und nicht als Grünfläche in Ordnung
- im weiteren Verlauf Klärung ob vollständige Festsetzung als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung oder außen als Straßenverkehrsfläche und innen Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- Vgl. Anlage 4 Grobabstimmungspapier B-Plan, 3. Planinhalt: *“Insbesondere die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßenverkehrsflächen sollen den Charakter von Grünzügen mit Fuß- und Radverkehr haben und als Teil der Parkanlage wahrgenommen werden. Der Individualverkehr soll hier weitgehend herausgehalten werden und nur in seltenen Fällen – wie bei Wohnungs-Umzügen – diese Flächen befahren können. Anlieferverkehre sollen auf Ladezonen und zeitlich stark beschränkt zugelassen werden. Sie werden deshalb als Fläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Eine Befahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr soll geben sein.“*

VE: nördliche Parkpromenade

- Erschließung Gebäude an Nordkante Parkanlage ggf. Festsetzung „Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung erforderlich“
- Weitere Informationen zur Erschließung der Gebäude erforderlich

- Festsetzung des Aktivitätsbandes (Sport- und Freizeitnutzungen) in Nord-Süd-Richtung entlang des Hochbahn-Viadukts

Hochbahn: Das Aktivitätsband für Sport- und Freizeitnutzung muss in Zusammenhang mit der übrigen Stadt- und Verkehrsplanung betrachtet werden. Die daraus resultierenden Anforderungen hat HCH in einem Restriktionsplan zusammengefasst.

Dieser Restriktionsplan wird derzeit mit HCH abgestimmt.

Zur Festlegung möglicher Stützenstellungen sind in diesem Plan Schleppkurven enthalten. Diese Schleppkurven berücksichtigen die Fahrzeuge der HPA zur Kaizonenerschließung und Feuerwehrfahrzeuge.

Im Bereich des Viaduktes befinden sich drei Querungen:

- 1) Im nördlichen Bereich die Elbpromenade im direkten Anschluss an die Brücke über die Nordereibe
- 2) Im mittleren die Stadtteilerschließungsstraße

- 3) Im südlichen Bereich der zentrale Platzraum im direkten Anschluss an die Brücke über den Moldauhafen  
Diese drei Felder haben eine gegenüber den übrigen Feldern vergrößerte lichte Weite von ca. 35 m.

Im Restriktionsplan ist bis auf das Bauwerk Nr. 2) in allen Feldern eine lichte Höhe von 4,50 m vorgesehen. Bei den Bauwerken zu Nr. 1) und 3) kann jedoch nur eine lichte Höhe von 4 m gewährleistet werden. Bei dem Bauwerk zu Nr. 2) ist eine lichte Höhe von 4,70 m geplant.

Aus Sicht der Hochbahn ist zumindest bei den Bauwerken Nr. 1) und 3) eine Anpassung erforderlich. Die übrigen Bauwerke müssen im Bereich der Portalrahmen noch geprüft werden. Bei allen für die lichte Höhe angenommenen Konstruktionshöhen der Bauwerke handelt es sich um eine vorläufige Grobabschätzung. Eine Konkretisierung kann erst im Laufe der weiteren Planung erfolgen. Darüber hinaus muss die Zugänglichkeit des Viaduktes für Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen jederzeit gewährleistet werden.

### 13. Umweltprüfung

- Hochbahn: Aus dem Scoping-Papier wird deutlich, dass die Schall- und Erschütterungsauswirkungen der U4 zu ermitteln sein werden. Da die U4 integraler Planungsbestandteil ist, ist das auch zwingend. Der Nutzen der U4 muss gegenüber den damit verbundenen Nachteilen und Beeinträchtigungen im Bebauungsplanverfahren auch dann abgewogen werden, wenn die eigentliche Vorhabenzulassung einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren überlassen werden soll. Art, Lage und Anordnung immissionsempfindlicher Nutzungen im Bebauungsplangebiet sind daher auch im Hinblick auf die Emissionen aus dem U-Bahn-Verkehr zu bestimmen. Die weitere Vorhabenzulassung für die U4 darf nur dann auf ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren delegiert werden, wenn die Abwägung im Bebauungsplanverfahren zu dem begründeten Ergebnis kommt, dass die U4 im Plangebiet mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auch planfestgestellt werden kann. Daher ist in der Abwägung insbesondere zu ermitteln und abzuwägen, ob die Vorgaben des § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV sowie die Vorgaben der TA Lärm für den Betrieb der U4 mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eingehalten werden können. Es wird auch zu betrachten sein, ob die ggf. erhöhten Anforderungen an den Immissionsschutz, die sich aus einer Gesamtlärbetrachtung ergeben könnten, mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eingehalten werden können. Wenn dazu Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Einhausungen oder Lärmschutzwände oder eine veränderte Art, Lage oder Anordnung städtebaulicher Nutzungen im Einwirkungsbereich der U-Bahn erforderlich sein können, ist auch dies in die Abwägung mit aufzunehmen.
- VE: 4.1 Schutzgut Mensch: Lärm und Erschütterung, Hinweis auf Erweiterung DB Fernbahngleise ergänzen, Klärung Inhalt des Erschütterungsgutachtens mit Hochbahn erforderlich (Rückwirkung auf das Planfeststellungsverfahren)

### Vorprüfung Hafenplanungsverordnung

- VE: 2.4.1 Schutzgut Mensch, Verkehrslärm und Erschütterung: Hinweis auf Erweiterung DB Fernbahngleise ergänzen, Klärung Inhalt des Erschütterungsgutachtens mit Hochbahn erforderlich (Rückwirkung auf das Planfeststellungsverfahren)

### Sonstige Hinweise

- MF: Die übergeordnete Radverkehrsbeziehung zwischen Radschnellweg und Moldauhafenbrücke / neuer Elbquerung durch das Hafentorquartier sollte nach Meinung von MF bis zum Knoten Planstraße HTQ / Moldauhafenbrücke am ISPS-Zaun entlang geführt werden, da die Führung im Mischverkehr durch zeitweise hohes Kfz-Verkehrsaufkommen am HHLA-Parkhaus keine der Bedeutung im Radverkehrsnetz

entsprechende Radverkehrsqualität bietet. Eine Einigung mit HCH hierüber steht noch aus > Klärung Berücksichtigung im weiteren Verfahren erforderlich

- VE, VP, Hochbahn: Zu Anlage 6 Grasbrook Funktionsplan: Die U4-Trasse bis zur Haltestelle Moldauhafen ist in ihrer Lage korrekt dargestellt. In ihrer Weiterführung wird allerdings nur die Variante über den westlichen Grasbrook dargestellt. Aktuell liegt allerdings noch keine Favorisierung einer Variante vor. Bitte anpassen und beide Trassenvarianten (Westkorridor und Südkorridor) gleichberechtigt abbilden d.h. Anpassung BF 31, Vereinheitlichung Darstellung, Linienfarbe und Strichstärke erforderlich
- VI: Die Erschließung des Kleinen Grasbrooks verursacht im Umfeld verschiedene Anpassungen im Straßennetz. Die Finanzierung dieser äußeren Erschließungsmaßnahmen ist rechtzeitig zu sichern.
- VI: Derzeit befindet sich ein Erschließungsrahmenvertrag zwischen BVM, Bezirksamt Hamburg-Mitte, HPA, HCH und SoV in der Abstimmung.
- VI: Die vorgesehenen Brücken, Moldauhafenbrücke, Moldauhafensteg Ost und die Hochbahnbrücke Moldauhafen werden lediglich angedeutet. Es ist zu berücksichtigen, dass mit dem Bau der Brücken klar sein muss, wer Eigentümer dieser Brücken sein wird.
- VI: Zur Brückenrealisierung ist es erforderlich, dass das Eigentum am Grundstück bei der FHH liegt, mit diesem Funktionsplan liegt das Eigentum des südlichen Ufers des Moldauhafens noch bei HPA.
- VI: Die Lage (Achse und Tiefe, nördlich wie südliches Ufer des Moldauhafens) der Leitungs- und Medientrassen, die in oder an den Brücken über den Moldauhafen überführt werden müssen, sind rechtzeitig mit dem Brückenbau abzustimmen.
- VI: Für die weitere Betrachtung der Brücken ist die Nutzung des Moldauhafens frühzeitig zu klären, da die Durchfahrtshöhen des zugelassenen Schiffverkehrs ggf. Einfluss auf die Brückenkonstruktionen haben.