

Henning Matthes

22453 Hamburg, den 5. Juli 2016
Nirnheimweg 1
Tel.: 040-553 70 34

Sehr geehrter Herr Raschdorf,

Tarpenbeker Ufer

In einer Besprechung am 30.6.2016 in der Firma Otto Wulff wurden unter Beteiligung des Gastgebers, der Fa. konsalt, dem Kommunal-Verein Groß Borstel und mir Informationen zur 2. Anbindung ausgetauscht. Dabei wurde nicht in Frage gestellt, dass die Anbindung an die Straße Kellerbleek verkehrstechnisch ausreicht.

Uns besorgt weiterhin die unbefriedigende Vernetzung zwischen der Großsiedlung und dem alten Stadtteil bezüglich Identität, Kommunikation, Barrierefreiheit, Mobilität und selbstverständlicher Teilhabe am sozialen, kulturellen und ökonomischen Miteinander im Stadtteil. Schließlich sollen beide Teil ein Groß Borstel bilden.

Bisher waren die unüberwindliche Güterumgebungsbahn und die Tarpenbek mit hoher Böschung die bekannten hinderlichen Grenzen des Lokstedter Betriebsbahnhofs. Neu entsteht durch die enge Stellung der geplanten 5-geschossigen Südblocks eine dritte Grenze als Sperre gegen eine Straße zwischen Groß Borstel und der Sackgasse der neuen Siedlung. Wir glauben, dass diese neue Sperre ein ungewolltes Hindernis sein könnte, das aus der Lärmproblematik entstanden ist und nicht als beabsichtigte, endgültige Sperre gegen Groß Borstel geplant wurde.

Wesentlicher Punkt der Besprechung war die Machbarkeit unseres Vorschlages zur 2. Anbindung. Bisher hatte ich aus Informationsmangel über die Tiefgaragenplanung und die Art der Oberflächen-Entwässerung eine Lösung im Sinn mit den Komponenten:

1. größerer Durchlass zwischen den eng angeordneten 5-geschossigen südlichen Wohnblocks von Baufeld 9 + 10,
2. Verschieben eines Wohnblocks in Baufeld 10, um Platz zu schaffen
3. für Oberflächen-Entwässerung.

zu 2. In der Besprechung wurde aufgezeigt, dass die Wohnblocks vollständig auf den Tiefgaragen platziert sind und dass dadurch eine Verschiebung erheblichen Planungsaufwand erfordern würde.

zu 3. Außerdem wurde beschrieben, dass die Oberflächen-Wassermengen, die durch Gründächer und Begrünung der Tiefgaragen verzögert und reduziert anfallen, durch Mulden in der Gelände-Oberflächengestaltung aufgefangen werden, sodass sie dort versickern können. Ich habe mir ein aufwendiges unterirdisches Drainagesystem vorgestellt, aber der von mir dafür vermutete Platzbedarf entfällt.

Die Informationen haben meine Sicht auf die Planungsvorgaben geändert, sodass ich den bisherigen Lösungsvorschlag korrigiere. Das bedeutet, dass das Verschieben des Wohnblocks in Baufeld 10 entfällt und die Mulden für Versickerung wie geplant ausgeführt werden.

Damit reduziert sich der gegenwärtige Aufwand für die **Option** allein auf die **Verbreiterung** des Straßendurchlasses zwischen den südlichen Wohnblocks und damit auf den eigentlichen, den wesentlichen Kern des Anliegens.

Die Option als Vernetzungsmöglichkeit zwischen der neuen Großsiedlung und dem alten Stadtteil ist uns städtebaulich so wichtig und das Bauvolumen für die neue Siedlung so groß, dass die Korrektur im Erdgeschoss und ggf. geringfügig im 1. OG von zwei Blocks wirklich minimal erscheinen muss im Verhältnis zur Bedeutung des Anliegens und dessen Lösung. Wenn später Planung und Bau von Straße und Brücke gewünscht werden, werden sich mit den dann gesammelten Erfahrungen auch alternative Muldenformen finden lassen.

Glücklicherweise hat sich also nun herausgestellt, dass die Lösung des Problems wesentlich einfacher ist, als ich es mir aufgrund meiner knappen Unterlagen vorstellen konnte.

Damit ist eine praktikable Lösung des Problems aufgezeigt.

Der Henning Matthes

Anlage: 3 Freizeitanlagen Tarpenbeker Ufer

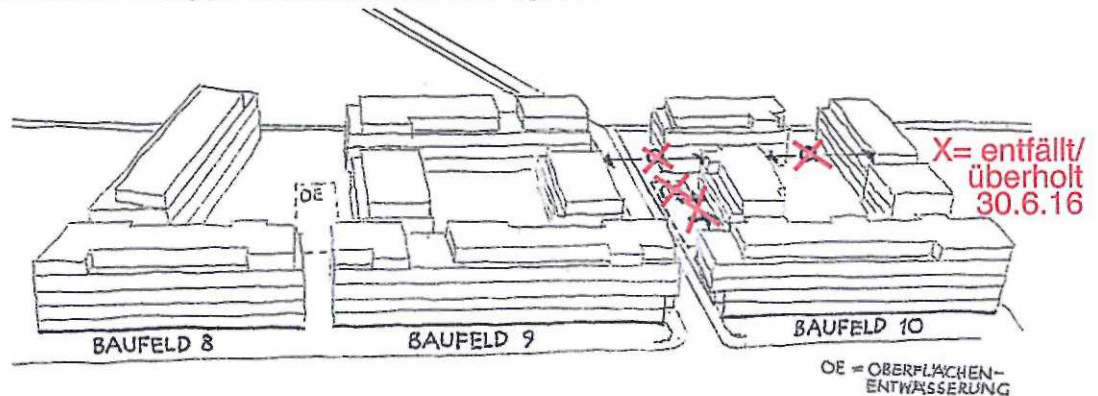
3 Grenzen Tarpenbeker Ufer

1. Die Güterumgehungsbahn ist eine eiserne Grenze.
2. Die Tarpenbek kann durch die nördliche Wohn- und Gewerbebebauung nur an zwei Stellen überbrückt werden: neben dem Sportplatzzaun westlich und östlich. Westlich ist aber für eine Straße ungeeignet (siehe Straßenvorschläge 1 a/b und 2 a/b vom August 2012). Ein großer Teil der Parkanlage und der Stichwanderweg zum Brödermannsweg hätten geopfert werden müssen. Deswegen ist westlich nur eine Fußgängerbrücke vorgesehen mit einer Böschungstreppe und einer Zick- Zack-Rampe.
3. Und östlich des Sportplatzzaunes? Die engen Abstände der geplanten südlichen Wohnblocks entlang der Erschließungsstraße lassen – ohne Korrektur – keinen Straßenanschluss an die Erschließungsstraße des Plangebietes zu.

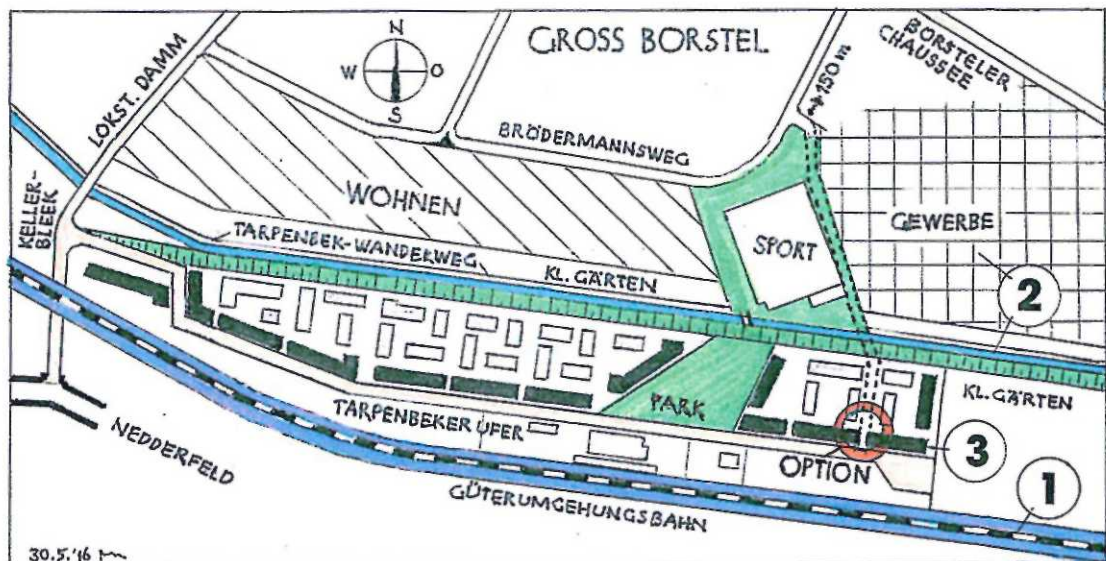
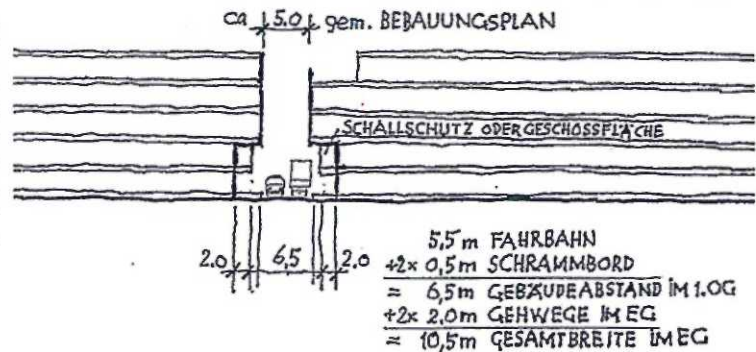
Es droht also eine dritte Grenze zu entstehen.

Mit der vorgesehenen Bebauung mit zu engen Zwischenräumen ist eine mögliche Straßenerschließung von Norden (Groß Borstel) über die Tarpenbek endgültig ausgeschlossen! Das muss nicht sein. Mit einer Verbreiterung eines Gebäudeabstandes (siehe Skizze) im Erdgeschoss und z.T. im 1. Obergeschoss kann eine Option für eine zukünftige Verbindung mit Groß Borstel geschaffen werden, ohne dass Straße und Brücke sofort gebaut werden müssen.

Es wäre ein nachhaltiger städtebaulicher Fehler, heute die Möglichkeit einer 2. Anbindung auszuschließen und damit auch das erklärte Ziel der Vitalisierung des Groß Borsteler Zentrums zu verpassen.



Die dargestellten 3 Baufelder sind nur 1/3 der vorgesehenen Bebauung. Nach Westen schließen sich noch 7 weitere Baufelder an. Das ergibt 750 Wohnungen für ca. 2.000 neue Bewohner, die in Groß Borstel willkommen sein wollen und sollen. Auch dafür ist die Straße da – vorerst nur die Option.



30.5.16