

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Kurt Duwe (FDP) vom 06.05.19

und Antwort des Senats

Betr.: B+R-Fahrradparkhaus an der U-Bahn-Station Kellinghusenstraße

An der U-Bahn-Station Kellinghusenstraße soll ein B+R-Fahrradparkhaus errichtet werden (Loogeplatz 15), für das zahlreiche Bäume am Bahndamm gefällt wurden. Es ist zweifelhaft, ob die Baumfällungen überhaupt erforderlich waren. Darüber hinaus ist der Standort der Fahrradabstellplätze nicht optimal für Nutzer der U-Bahn-Station.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Grundlage für Verbesserungen für Radfahrrinnen und Radfahrer ist unter anderem das vom Senat beschlossene Bike+Ride-Entwicklungskonzept (Drs. 20/14485), das bis zum Jahr 2025 eine Erhöhung der Zahl der Abstellplätze an Schnellbahn-Haltestellen auf circa 28 000 Plätze vorsieht.

Im Bereich der U-Bahn-Station „Kellinghusenstraße“ haben die Untersuchungen einen sehr hohen Bedarf (circa 1 000 Abstellplätze) ergeben. Derzeit sind die Zugänge, besonders im Bereich „Goernestraße/Kellinghusenstraße/Loogestraße“ durch wahllos abgestellte Fahrräder erheblich eingeschränkt. Um den ermittelten Bedarf von mindestens 600 zusätzlichen Abstellplätzen in das städtebauliche Umfeld integrieren zu können, wird die Errichtung eines Fahrradparkhauses in unmittelbarer Nähe zur U-Bahn-Station von allen Beteiligten als bestmögliche Lösung favorisiert. Der Flächenbedarf wird durch diese Anordnung möglichst gering gehalten und die Verkehrsströme werden sinnvoll geordnet. Darüber hinaus werden die Abstellflächen im Umfeld der U-Bahn-Station neu geordnet und ergänzt, sodass dort insgesamt circa 400 Abstellplätze bereitgestellt werden können.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der P+R-Betriebsgesellschaft mbH (P+R) wie folgt:

- 1. Wie viele Bäume wurden zu welchem Zeitpunkt für den Bau des B+R-Fahrradparkhauses am Loogeplatz 15 gefällt? Welche Gründe gab es jeweils?*

Im Zeitraum vom 4. bis 8. März 2019 wurden insgesamt 14 Bäume und eine Baumgruppe mit 14 Bäumen gefällt. Um das Fahrradparkhaus im Bereich des U-Bahndamms bauen zu können, ist eine bauzeitliche Bahndammsicherung erforderlich. Der Arbeitsraum für die Maschinen muss frei von Bäumen sein, und es darf die Verkehrssicherheit des U-Bahn-Betriebes zu keinem Zeitpunkt gefährdet werden. Der Erhalt einzelner Bäume war aus diesen Gründen nicht möglich.

- 2. Welchen Umfang hatten die Bäume und wie alt waren diese jeweils?*

Berg-Ahorn (dreistämmig), Stammdurchmesser circa 25/25/30 cm; Robinie, Stammdurchmesser circa 50 cm; Eiche, Stammdurchmesser circa 60 cm; Spitz-Ahorn, Stammdurchmesser circa 25 cm; Berg-Ahorn, Stammdurchmesser circa 60 cm; Ulme,

Stammdurchmesser circa 60 cm; Ulme (doppelstämmig), Stammdurchmesser circa 75/80 cm; Robinie, Stammdurchmesser circa 40 cm; Robinie (doppelstämmig), Stammdurchmesser jeweils circa 50 cm, fünf Stück *Corylus colurna* (Baum-Hasel), Stammdurchmesser circa 20/20/20/25/30 cm; Baumgruppe 14 Stück, Stammdurchmesser circa 10 – 18 cm.

Bei den gefälltten fünf Baum-Hasel handelte es sich um öffentliche Bäume, die im Jahr 1996 gepflanzt wurden.

Bei dem Baumbestand auf der Bahnböschung handelte es sich um einen Bestand, der sich vermutlich wild ausgesät und über viele Jahre entwickelt hat. Eine Dokumentation, aus dem das Alter der Bäume abgeleitet werden kann, liegt nicht vor. Es ist davon auszugehen, dass der wesentliche Baumbestand auf der Bahnböschung schon Jahrzehnte vor der Pflanzung der Bäume im öffentlichen Raum vorhanden war.

3. *Wann wurde die Genehmigung zur Fällung der Bäume beantragt und wann erfolgte die Genehmigung?*

Dem Antrag zur Fällung der Bäume vom 4. Februar 2019 wurde im Rahmen der Teilbaugenehmigung vom 1. März 2019 entsprochen.

4. *Warum war es nicht möglich, ein Fahrradparkhaus an dieser Stelle zu planen, ohne dass dafür zahlreiche schöne alte Bäume gefällt werden mussten?*

Die im Bereich Loogeplatz 15 zur Verfügung stehende Freifläche ist nicht ausreichend, um ein Fahrradparkhaus mit der Kapazität von 600 Stellplätzen zu errichten, sodass für den Bau auch auf einen Teil des Bahndamms der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) zurückgegriffen werden muss. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

5. *Wie viele Ersatzpflanzungen wurden als Ausgleich für die gefälltten Bäume festgelegt und wo wurden beziehungsweise werden diese gepflanzt?*

Auf der Bahndamböschung sind 26 Ersatzstandorte als Ausgleich festgesetzt. Weitere Ersatzpflanzungen sind für zwei der drei Straßenbäume am gleichen Standort vorgesehen.

6. *Warum mussten der Technikraum und der Raum für den Müll unmittelbar beim Eingang zur U-Bahn-Station angeordnet werden (dem besten Platz für Fahrräder), sodass dort keine Fahrräder abgestellt werden können? Stellt dieses aus Sicht des Senats einen sinnvollen Beitrag zur Förderung des Fahrradverkehrs dar?*

Im Bereich des Bahndammfußes befinden sich heute die Müllbehälter der HOCHBAHN und der Mieterinnen und Mieter im Haltestellengebäude. Um an dieser Stelle das Fahrradparkhaus errichten zu können, musste für diese Müllbehälter ein Ersatzstandort gefunden werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse im historischen Haltestellengebäude und des sensiblen Haltestellenumfelds stand die Integration in das Parkhaus als einzige Option zur Verfügung. Eine unmittelbare Nähe zum Haltestellenzugang und zur Fahrbahn ist aus betrieblichen Gründen unerlässlich. Die Fläche zwischen Treppenabgang und Bahndamm ist für das Abstellen von Fahrrädern nicht geeignet und wurde daher für den Müllraum genutzt. Die Fläche über dem Müllraum eignet sich ebenfalls nicht für das Abstellen von Fahrrädern und wird daher den notwendigen Technikraum aufnehmen.

7. *Ist es richtig, dass der Zugang zu beiden Geschossen auf der Seite der U-Bahn-Station nicht behindertengerecht ist?*

Wenn ja, warum war es nicht möglich, zumindest den Zugang im Erdgeschoss behindertengerecht herzurichten?

Der Zugang zum unteren Geschoss ist barrierefrei über eine Rampe möglich. Um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu minimieren, war es erforderlich, die Rampe im Bereich der Querung zum Loogeplatz vorzusehen. Dieser Bereich ist deutlich weniger frequentiert als der Gehweg zwischen U-Bahn-Haltestelle und Bushaltestelle.

8. *Warum wurde die Fahrradgarage nur zweistöckig geplant, wo sich doch der Senat einen sparsamen Umgang mit den Hamburger Flächen auf die Fahnen geschrieben hat? Warum war es zum Beispiel nicht möglich, in einem 2. OG gewerblich nutzbare Räume zu schaffen und so einen ökologischen Beitrag zu einem geringeren Flächenverbrauch zu leisten?*

Eine Entwicklung von gewerblichen Nutzflächen ist nicht Gegenstand des Bike+Ride-Entwicklungskonzepts (siehe Drs. 20/14485). Darüber hinaus ergibt sich die Gebäudehöhe des zu errichtenden Fahrradparkhauses aus der Vorgabe dieses in die Höhenentwicklung der umliegenden Gebäude und der denkmalgeschützten Haltestelle einzuordnen.

9. *Warum soll das Dach des Fahrradparkhauses nur extensiv und nicht intensiv begrünt werden?*

Eine intensive Dachbegrünung ist aus wirtschaftlichen und technischen Gründen nicht sinnvoll. Die erhöhten Anforderungen an die Bauwerkskonstruktion und der Aufwand für Pflege und Unterhalt stünden einem nur geringen ökologischen Nutzen gegenüber. Aus wirtschaftlichen und gestalterischen Gründen ist das Dach daher für eine extensive Begrünung ausgelegt, die zudem als Auflage aus der Fällgenehmigung der Bäume festgelegt wurde.

10. *Wie viele Stellplätze in den bereits gebauten Fahrradparkhäusern in Hamburg sind Stand 30.4.2019 jeweils vermietet und wie viele sind noch nicht vermietet? (Bitte für jeden Standort separat aufführen.)*

Die bestehenden Hamburger Fahrradparkhäuser (Radstation Bergedorf, Fahrradstation Dammtor) werden privat betrieben. Über die Anzahl vermieteter und nicht vermieteter Stellplätze liegen keine Informationen vor.