

Billstedt an der Bille

Die städtebauliche Vision für Billstedts Zentrum



Eine Initiative der
Geschichtswerkstatt
Billstedt

Billstedt an der Bille – die Idee

Überdeckung der B5 auf einer Länge von knapp einem Kilometer (zwischen Moorfleeter Brücke und Spökelberg)

- Erschließung des Billeufers für das Billstedter Zentrum
- Zurückdrängung von Lärm und Abgasen
- Schaffung von großen Flächen für attraktiven Wohnungsbau (Lage am Wasser, Infrastruktur des Billstedter Zentrums, ÖPNV)
- Eröffnung einer Perspektive für die Umnutzung leerstehender gründerzeitlicher Fabrikgebäude in Billbrook
- massiver städtebaulicher Impuls für die Entwicklung des Billstedter Zentrums (seit 2006 im Programm der sozialen Stadtteilentwicklung)

Es war einmal...



Blick von Westen auf das Billstedter Zentrum um 1960: Abzweigung von Schiffbeker Weg (nach links) und Möllner Landstraße (nach links oben) von der Billstedter Hauptstraße



Blick von Norden auf die Situation an der Bille (1960er Jahre): Beide Ufer sind von Fabriken gesäumt, die Schnellstraße B5 verläuft noch über die Billstedter Hauptstraße

Die Verlegung der B5 an die Bille



Um den Stadtteil Billstedt vom Durchgangsverkehr (1967: 47.000 Fahrzeuge pro Tag) zu entlasten, wird die Schnellstraße B5 ab 1970 von der Billstedter Hauptstraße an den Fuß der Geestkante verlegt. Hierfür müssen die alten Fabriken am nördlichen Billeufer, die zum Teil bereits seit Jahren leerstehen, weichen. Der Stadtteil wird hierdurch von seinem namensgebenden Fluss getrennt. Zugleich wird der Schiff-beker Weg durch die vierspurige Moorfleeter Brücke über die Bille hinweg nach Billbrook weitergeführt. Auch wenn der Verkehr jetzt ungehemmter fließen kann, Verkehrslärm und Abgase von der Schnellstraße belasten den Stadtteil weiterhin.

Jenseits der B5 – ein verstecktes Idyll



Das Billstedter Zentrum



Alte Fabriken: das Metallwalzwerk



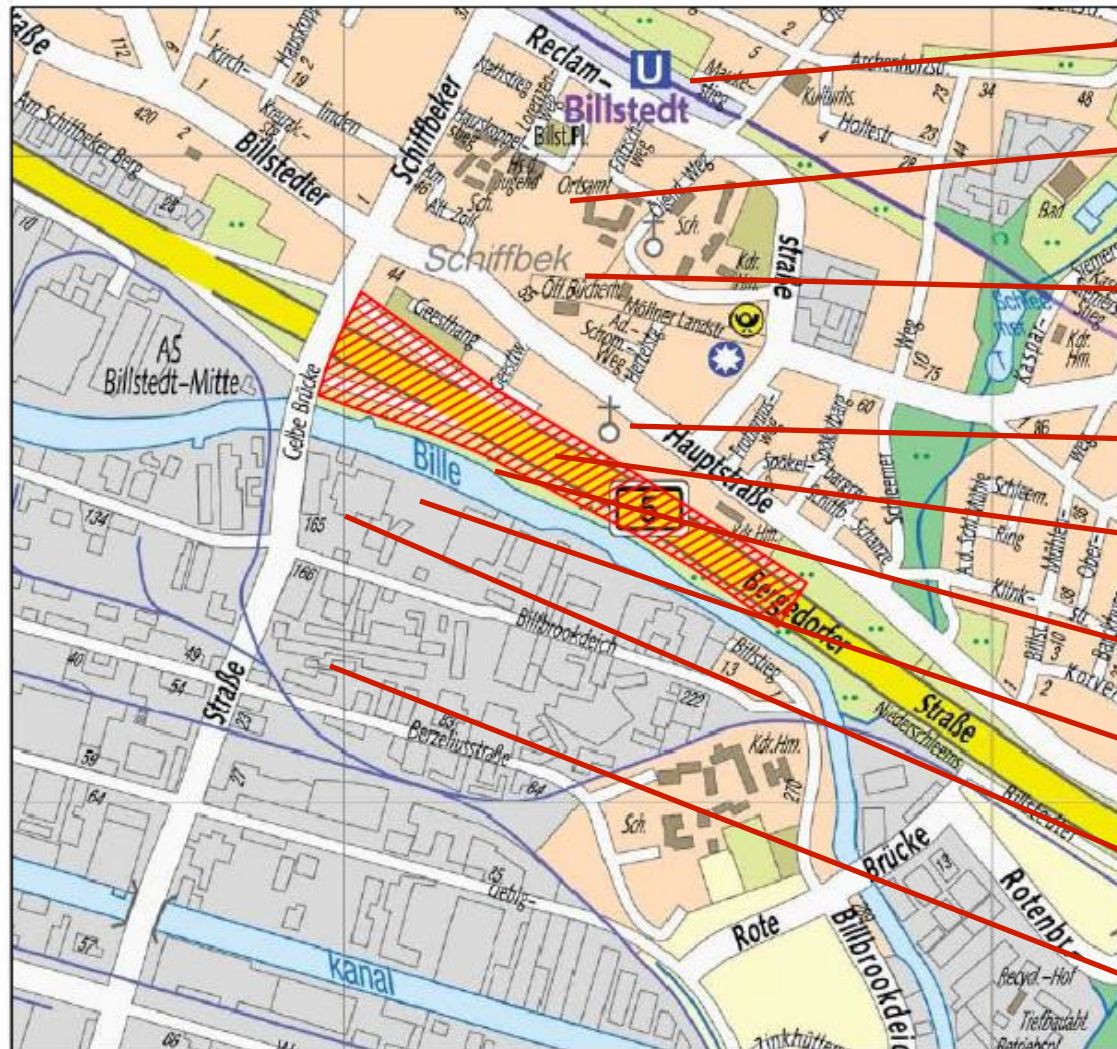
Mit freundlicher Genehmigung von Siegfried Stephan

Alte Fabriken: die Zinkhütte



Mit freundlicher Genehmigung von Eckart Freiwald

Die Situation im Überblick



U-Bahn Billstedt

Billstedt-Center

Fußgängerzone und
Wochenmarkt

Kreuzkirche Schiffbek

Der Deckel über die B5

Billeufer

Schornstein

Metallwalzwerk

Zinkhütte

Modell mit Deckel: Blick von Südwest



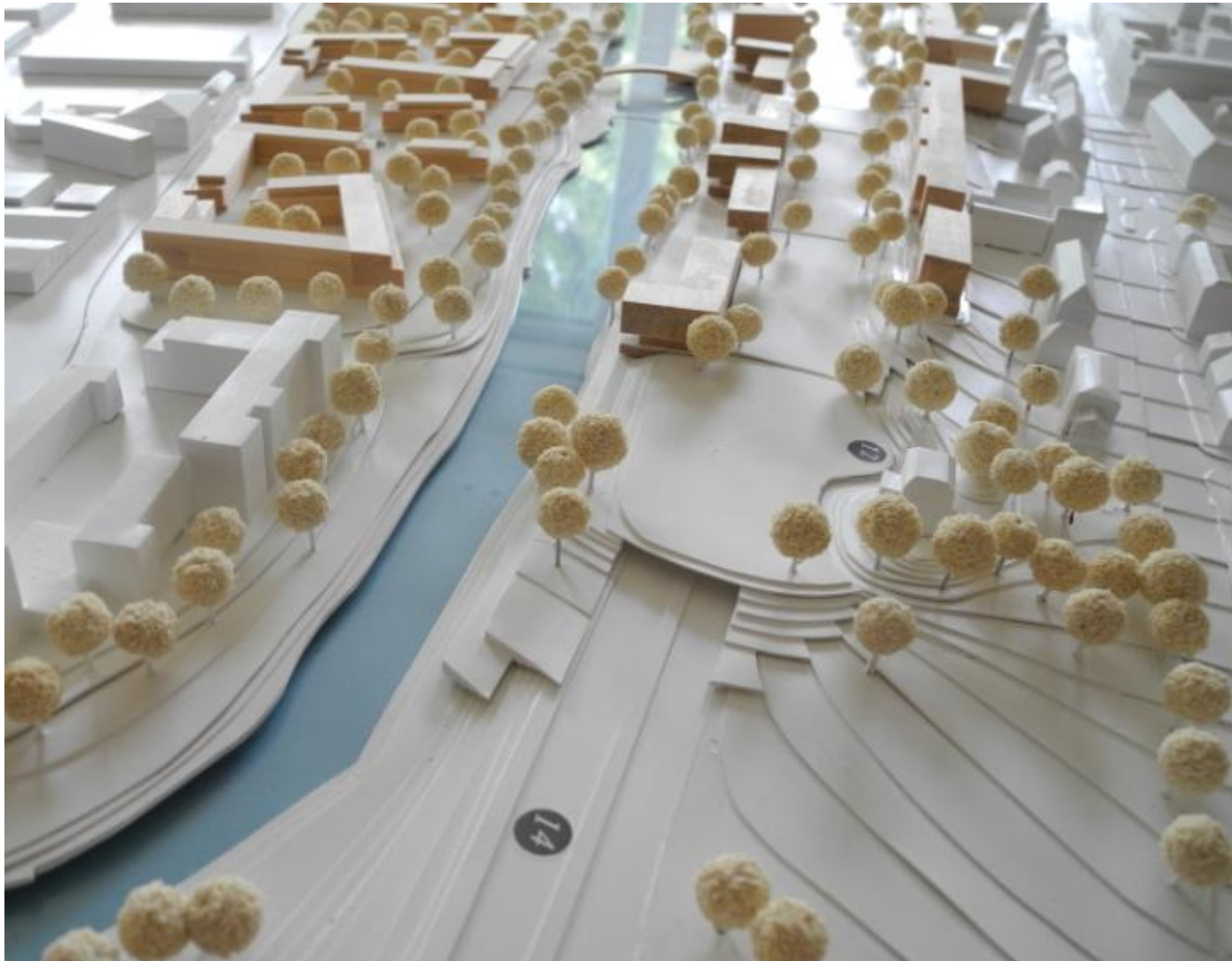
Modell mit Deckel: Blick von Süden



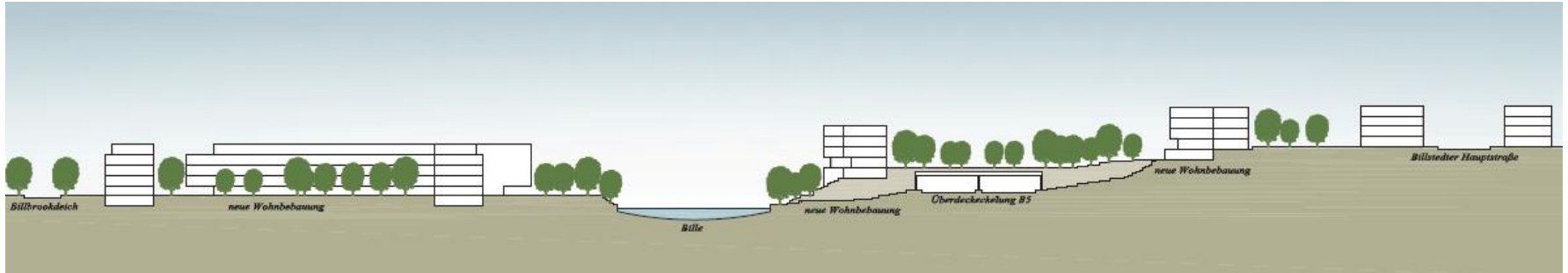
Modell mit Deckel: Blick von Westen



Modell mit Deckel: Blick von Osten



Geländeschnitt



Billbrook:

- Umwandlung von Gewerbeflächen in ein Wohngebiet
- Konversion gründerzeitlicher Fabrikgebäude zu Atelier-, Büro-, Freizeit- und Kulturräumen
- ca. 600 Wohneinheiten

Bille:

- Fußgängerbrücken zur Anbindung der Billbrooker Seite an Billstedt
- Entwicklung der Ufer zu attraktiven Promenaden mit Cafes, Bootsverleih, Wasserspielplätzen, einer Marina und Liegeplätzen für Hausboote

Billstedt:

- Geestkante bis zu 18m über der Bille
- Überdeckelung der B5
- Wohnungsbau auf der Böschung zum Deckel und auf der Böschung zur Bille
- Infrastruktur des Billstedter Zentrums unmittelbar angrenzend
- ca. 600 Wohneinheiten

Kostenvergleich A7 / B5

	A7	B5 (Kosten grob und tendenziell hoch geschätzt)
Länge	2.200m	850m
Breite	bis zu 8 Fahrspuren	4 Fahrspuren
Verkehrsaufkommen (tägl.)	125.000 Fahrzeuge	69.000 Fahrzeuge
Kosten	314 Mio €	< 125 Mio €
Flächen für Wohnungsbau	22-30 ha	14 ha
Kosten Hamburg (Anteil Bund 60%)	167 Mio €	< 50 Mio €
Erlös aus dem Verkauf freigewordener Flächen	126 Mio € (Trabrennbahn 24 Mio €)	14 Mio € (7 ha zu 200 €/qm, niedrig geschätzt)
Finanzierungslücke	41 Mio €	< 36 Mio €
Wohnungsbauvolumen	1600-1900 WE	1200 WE
neue Bewohner	4000-4800	3000
Steuer Mehreinnahmen pro Jahr	12 – 14,5 Mio €	9 Mio €

Einschätzung/Empfehlungen durch einen renommierten Verkehrsplaner

- kein Zuschuss des Bundes da kein Neubau
- Kosten für Deckel etwa 55-60 Mio €
- dichtere Bebauung als im Entwurf
- Beteiligung der Grundstückseigentümer in Billbrook an den Deckel-Kosten, da die Flächen durch die Umwidmung aufgewertet werden
- Beauftragung einer Machbarkeitsstudie (in Harburg gegenwärtig 30.000 € für Gutachten zu Landschaftsbrücken zwischen Innenstadt und Hafengebiet)

Fazit zum Kostenvergleich

- Die Projekte sind aus Hamburger Sicht hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Relation vergleichbar.
- Auch ohne Zuschuss des Bundes ist bei dem Billstedter Projekt in die Finanzierungslücke ähnlich hoch wie an der A7.
- Nimmt man die Flächen der Trabrennbahn, die in keinem unmittelbaren Bezug zum Deckel stehen, aus der Kalkulation für die A7 heraus, ist das Projekt in Billstedt deutlich günstiger.
- In Billstedt würde man Flächen mit sehr hoher Lagequalität erschließen. Zum einen würde man zwei Kilometer Wasserkante für den Wohnungsbau erschließen. Zum anderen könnte das neue Quartier von der hervorragenden Infrastruktur des Billstedter Zentrums profitieren.