

Aufgaben 20.09.1980

B e g r ü n d u n g
zum Bebauungsplan Altona-Nord 15/
Altona-Altstadt 24 / Ottensen 8

Freie und Hansestadt Hamburg
Baubehörde
Landesplanungsamt
2 Hamburg 36, Stadthausbrücke 8
Ruf 35 10 71

Archiv

I

v. 11.4.78

Grundlage des Bebauungsplans ist das Bundesbaugesetz (BBauG) in der Fassung vom 18. August 1976 (Bundesgesetzblatt I Seite 2257). Die öffentliche Auslegung des Plans hat nach der Bekanntmachung vom 20. Oktober 1975 (Amtlicher Anzeiger Seite 1537) stattgefunden.

Der Bebauungsplan hat vor Inkrafttreten der Neufassung des Bundesbaugesetzes öffentlich ausgelegen. Deshalb fanden die Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses (§ 2 Absatz 1 Satz 2 BBauG) und die Grundsätze für soziale Maßnahmen (§ 13a Absatz 1 BBauG) keine Anwendung. Für die Grundsätze der Bauleitplanung (§ 1 BBauG), die Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung (§ 2a BBauG) und den Inhalt des Bebauungsplans (§ 9 BBauG) waren die Vorschriften des Bundesbaugesetzes in der bis zum 31. Dezember 1976 geltenden Fassung anzuwenden.

II

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans östlich der Museumstraße gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll, sowie westlich der Museumstraße gemischte Bauflächen und eine Einrichtung für den Kraftfahrzeugverkehr dar. Der Bahnhof Hamburg-Altona ist als Fläche für Bahnanlagen gekennzeichnet. Die Max-Brauer-Allee ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben; im Plangebiet sind außerdem zwei Schnellbahntrassen dargestellt.

...

III

Der Bebauungsplan wurde aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neugestaltung der den Bahnhofsvorplatz Altona begrenzenden Flächen zu sichern. Im Zusammenhang mit dem Bau der City-S-Bahnlinie und der Neugestaltung des Bahnhofs Altona sollen für die Errichtung eines Kaufhauses im Bahnhofsbereich die dafür erforderlichen Festsetzungen getroffen werden. Zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung des öffentlichen Nahverkehrs soll innerhalb der festgesetzten Straßenverkehrsflächen nördlich der Bundesbahndirektion ein zentraler Busbahnhof angelegt werden; außerdem ist eine U-Bahntrasse in der beabsichtigten Linienführung Innenstadt-Altona-Lurup gekennzeichnet.

Das Plangebiet umfaßt den Altonaer Bahnhofplatz mit seiner unmittelbaren Umgebung. Das Bahnhofsgebäude und die Gleisanlagen für Fern- und S-Bahn nehmen den nördlichen Planbereich ein. Die Südseite des Altonaer Bahnhofplatzes wird durch ein 18geschossiges Bürohochhaus mit einem zweigeschossigen Anbau markiert; hier befinden sich zwei Bankfilialen. Unter der südlich angrenzenden nicht überbauten Fläche ist eine Tiefgarage vorhanden. Am Platz der Republik stehen noch Reste einer alten viergeschossigen Bebauung mit Büros, Arztpraxen und einem Laden.

In dem ausgedehnten vier- bis siebengeschossigen Gebäudekomplex westlich der Museumstraße ist die Bundesbahndirektion Hamburg u.a. mit einer Druckerei untergebracht, an deren Gebäude sich im Norden bis zur Ottenser Hauptstraße zwei- und dreigeschossige Bauten mit Wohnungen, Büros, Läden und zwei Gewerbebetrieben anschließen.

In dem Baublock südlich der Winterstraße sind Büros sowie ein Kraftfahrzeugbetrieb mit Ausstellungsräumen, Werkstatt und Tankstelle vorhanden.

Der Bahnhofsvorplatz wurde vor Beginn der Baumaßnahmen für die City-S-Bahnlinie, die vom Hauptbahnhof über Landungsbrücken zum Altonaer Bahnhof führen wird, als Verkehrsfläche mit Flächen für Parkplätze, Taxenstand, Bahnhofsvorfahrt sowie Omnibushaltestellen genutzt.

Nach Süden schloß sich in der Achse des alten Bahnhofsgebäudes eine gärtnerisch gestaltete Anlage an, die von dem monumentalen Stuhlmann-Brunnen, einem Wahrzeichen Altonas, beherrscht wurde.

Im Zusammenhang mit dem Bau der City-S-Bahnlinie wurde unter dem Bahnhofsvorplatz eine neue S-Bahnhaltestelle geschaffen, wobei auch die spätere Einrichtung einer Haltestelle für die geplante U-Bahnlinie Lurup-Altona-Innenstadt berücksichtigt wird. Gleichzeitig ist ein völliger Umbau des Bahnhofs Altona erforderlich, so daß das alte, am Ende des 19. Jahrhunderts errichtete Bahnhofsempfangsgebäude abgerissen werden muß, was inzwischen zum großen Teil geschehen ist. Um das zentral gelegene Bahngelände intensiver zu nutzen, wird in den Bahnhofsbereich ein Kaufhaus einbezogen, das gleichzeitig dazu beitragen soll, die Einkaufsbereiche Neue Große Bergstraße und Ottenser Hauptstraße zu verbinden.

Das neue Bahnhofsgebäude wird über dem südwestlichen und dem nordöstlichen Teil des Bundesbahngeländes errichtet. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach § 36 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzblatt I Seite 955) wurden hier drei- bis viergeschossige Gebäude festgesetzt. Der südöstliche Bereich ist im Bebauungsplan als Kerngebiet für eine funfgeschossige Bebauung festgesetzt, um hier das geplante Kaufhaus errichten zu können. Nach der öffentlichen Auslegung des Plans wurde auf Grund vorgebrachter Anregungen auf die Ausweisung von Arkaden im Kerngebiet sowie eines zunächst beabsichtigten sechsten Geschosses verzichtet; neu festgesetzt wurden in der Südostecke des geplanten Kaufhauses bei veränderter Baukörperstellung eine Auskragung ab ersten Obergeschoß sowie Traufhöhen von 24,5 m und 30,0 m. Der Nordteil dieses Kerngebiets dient im Erdgeschoß auch künftig als Bahnsteig für die Fernzüge und als Zu- und Abfahrt zu den Autoreisezügen. Um die Nutzung des Erdgeschosses für Zwecke der Deutschen Bundesbahn sicherzustellen, wurden diese Flächen entsprechend dem Planfeststellungsbeschluß nachrichtlich übernommen. Westlich des Bahnhofes in der Scheel-Plessen-Straße soll die Expresgutabfertigung erweitert werden. Soweit die Flächen noch nicht planfestgestellt worden sind und insoweit nachrichtlich übernommen werden konnten, ist eine unverbindliche Vormerkung in dem Plan eingetragen. Die Haltestellen für S- und U-Bahn werden so tief unter dem Altonaer Bahnhofplatz liegen, daß darüber eine ebenfalls noch unterirdische Verteilerebene entsteht, in der sich die Schalterhalle

der Schnellbahnhaltestelle befindet. Der S-Bahntunnel mit den Zu- und Abgängen ist entsprechend dem Planfeststellungsbeschuß nachrichtlich übernommen. Soweit die Flächen in den Zu- und Abgangsbe- reichen noch nicht planfestgestellt worden sind, ist eine unverbindliche Vormerkung gekennzeichnet. Westlich des Bahnhofs ist der heuti- gen Nutzung entsprechend Kerngebiet mit höchstens viergeschossiger Bebauung vorgesehen. Entsprechend der vorhandenen Nutzung sollen in den Obergeschossen Wohnungen zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 1).

Der Bereich zwischen der Museumstraße und der Max-Brauer-Allee sowie Flächen südlich der Winterstraße werden ebenfalls als Kerngebiet fest- gesetzt. Auf Grund ihrer günstigen Verkehrslage zu den öffentlichen Nahverkehrseinrichtungen bieten sie sich insbesondere für publikums- intensive Dienstleistungsbetriebe an. Die südlich des vorhandenen Hochhauses vorgesehene Bebauung wird hinsichtlich des Nutzungsmaßes durch die günstige Lage zum Einkaufszentrum und hinsichtlich der Ge- schoßzahl durch die städtebauliche Absicht, den Baublock in Anlehnung an den Bestand abzurunden und Platzwände zur Parkanlage und zur Max-Brauer-Allee zu schaffen, bestimmt. Wegen des Betriebsfunks der Deutschen Bundesbahn sind in diesem Bereich nur sieben Geschosse mög- lich. Um dieses Ziel zu realisieren, wurde auf Grund von Bedenken und Anregungen die Flächenausweisung auf die bebauten und unbebauten Flä- chen südlich des Hochhauses begrenzt und das Nutzungsmaß differenziert. Mit der an der Ostseite dieses Kerngebiets vorgesehenen Auskragung der Obergeschosse über öffentlichem Grund wird die mögliche gestalte- rische Ausbildung erweitert. Für den Fußgänger kann damit ein überdach- ter Wegebereich entstehen. Mit der vorgesehenen Überbauung der auf 10 m Breite ausgewiesenen Winterstraße (vgl. § 2 Nummer 2) werden wei- tere Kerngebietsnutzungen im unmittelbaren Einzugsbereich des Bahnhofs ermöglicht. Um den Altonaer Bahnhofsvorplatz nach Westen mit einem baulichen Abschluß zu versehen, wurde im Bereich des geplanten Stra- ßendurchbruchs ebenfalls eine Kerngebietsnutzung durch Überbauung der Straßenverkehrsfläche vorgesehen (vgl. § 2 Nummer 2). Dabei wurde zur Gestaltung des Straßenraumes Am Felde für die Überbauung eine maximale Traufhöhe von 18,2 m, die der des dort vorhandenen Bundesbahngebäudes entspricht, festgesetzt. Der Bereich der Bundesbahndirektion Hamburg südlich Altonaer Bahnhofplatz/westlich Museumstraße wurde als Gemein- bedarfsfläche ausgewiesen. Um Erweiterungen im Rahmen der festgesetz- ten Geschößflächenzahl zu ermöglichen, wurden sechs Geschosse festgesetzt.

...

In den Kerngebieten sowie auf der Gemeinbedarfsfläche der Deutschen Bundesbahn ist eine bauliche Verdichtung beabsichtigt, bei der die Höchstwerte des § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 26. November 1968 (Bundesgesetzblatt I Seite 1238) überschritten werden. Die Überschreitung nach § 17 Absatz 8 der Baunutzungsverordnung ist aus städtebaulichen Gründen gerechtfertigt durch die gute Lage im innerstädtischen Bereich. Sonstige öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

Der Altonaer Bahnhofplatz soll so umgestaltet werden, daß er sowohl seinen verkehrlichen Funktionen (Busbahnhof, Bahnhofsvorfahrt, Taxen etc.) als auch insbesondere der Funktion einer Verbindung der beiden Einkaufszentren Neue Große Bergstraße und Ottenser Hauptstraße gerecht wird; nach Abschluß der Bauarbeiten im Bahnhofsbereich ergibt sich eine durchgehende Fußgängerzone von der Bahrenfelder Straße bis zur Neuen Großen Bergstraße. Damit wird die vorhandene Struktur Ottensens als Wohngebiet und Einkaufszentrum gestärkt.

Auf der Westseite des Bahnhofs vor dem Empfangsgebäude und südöstlich des für ein Kaufhaus vorgesehenen Kerngebiets sind jeweils für den Fußgänger platzartige Bereiche geplant, die durch eine breite Fußgängerzone miteinander verbunden sind. Die Zugänge zur unterirdischen Schalteranlage mit Anschluß an die Neue Große Bergstraße werden durch einen Fußgängertunnel großzügig in die Platzgestaltung einbezogen.

Der Busbahnhof, dessen Haltestellen an einer überdachten Mittelinsel liegen, ist südlich des Bahnhofsgebäudes vorgesehen. Ein geplantes größeres Vordach innerhalb der ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen soll eine gestalterische Einheit zwischen Busbahnhof einerseits und den Gebäuden des Bahnhofs und des Kaufhauses andererseits herstellen. Hier soll auch eine Vorfahrt für das Bahnhofsgebäude eingerichtet werden. Eine weitere Vorfahrt befindet sich auf der Ostseite des Bahnhofskomplexes. Öffentliche Parkplätze sind östlich und südwestlich des Bahnhofskomplexes vorgesehen. Zur Anbindung des Busbahnhofs an das Straßennetz westlich des Altonaer Bahnhofs ist ein Straßendurchbruch zur Straße Am Felde erforderlich. Damit wird eine verkehrsfreie Anbindung der Fußgängerzone Ottenser Hauptstraße an den Bahnhof ermöglicht. Zugleich wird eine Bedienung

des Bahnhofs durch Kraftfahrzeuge erreicht. Wegen dieser städtebaulichen Vorteile sowie der vorhandenen und auszubauenden Expressgutabfertigung an der Scheel-Plessen-Straße wurde auf eine Führung von Buslinien über die Scheel-Plessen-Straße/Hahnenkamp nach Norden verzichtet. Die Zusammenlegung der Buslinien auf eine Trasse wird zugunsten der Einrichtung der Fußgängerzone im Kern Ottensens für vertretbar gehalten; sie stellt nach Abwägung aller Interessen die bestmögliche Lösung dar. Die endgültige Führung der Buslinien durch Ottensen ist noch nicht festgelegt worden. Über die geplante Weiterführung des Durchbruchs zum Spritzenplatz, für den verkehrstechnische Vorteile bestehen, kann erst im Rahmen eines neuen Bebauungsplanverfahrens unter Berücksichtigung der zur Zeit durchgeführten Maßnahmen nach Städtebauförderungsgesetz entschieden werden. Eine Führung der Buslinien nach Süden über die Museumstraße ist nicht möglich, weil das nördliche Teilstück dieser Straße in die Parkgestaltung um den Stuhlmann-Brunnen einbezogen werden soll. Dieser Platz ist ein Teil des städtebaulich bedeutsamen Grünzuges zwischen Bahnhof Altona und Elbhochufer. Die auf der Ostseite des Platzes ausgewiesene Straßenverkehrsfläche erschließt eine vorhandene Tiefgarage. Der Stuhlmann-Brunnen soll im Zentrum der vorgesehenen Grünfläche wieder aufgestellt werden. Die Straße Am Felde ist in Teilbereichen auf das für eine Verkehrsabwicklung notwendige Maß reduziert worden.

Eine Teilstrecke der U-Bahnlinie Lurup-Altona-Innenstadt, die das Plangebiet von Westen nach Osten durchschneidet, ist als unverbindliche Vormerkung gekennzeichnet; die endgültige Festsetzung erfährt diese Linie erst nach einem besonderen Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage des § 28 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 (Bundesgesetzblatt I Seite 241).

Bei der im östlichen Planbereich dargestellten unterirdischen Bahnanlage handelt es sich um die nachrichtliche Übernahme eines vorhandenen Teilabschnitts der Bundesbahnnebenstrecke Hamburg-Altona Güterbahnhof-Hamburg-Altona Kai.

IV

Das Plangebiet ist etwa 67 700 m² groß. Hiervon werden für Straßen etwa 26 500 m² (davon neu etwa 3 800 m²), für öffentliche Grünflächen neu etwa 4 550 m², für Gemeinbedarf (Bundesbahndirektion Hamburg) etwa 13 000 m² (davon neu etwa 1 300 m²) und für oberirdische Bahnanlagen etwa 12 200 m² (davon neu etwa 900 m²) benötigt.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen die neu für öffentliche Zwecke - Straßen - benötigten Flächen noch durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Diese Flächen sind bebaut. Betroffen werden zwei Gebäude mit 10 Wohnungen, ein eingeschossiges Gebäude mit zwei Läden, die Betriebsküche, Lagerräume, Garagen und Stellplätze der Bundesbahndirektion Hamburg, ein Malereibetrieb, eine Elektromotoren-Reparaturwerkstatt, eine Kosmetik- und eine Pharmazeutikfabrik.

Weitere Kosten werden durch den Straßenbau, den Bau des Busbahnhofs, den Bau der Fußgängerbereiche, die Herrichtung der Grünanlagen und durch den Bau der S- und U-Bahn sowie durch Sielumbaumaßnahmen entstehen.

V

Enteignungen können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Bundesbaugesetzes durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen. Nicht überbaubare Grundstücke oder Grundstücksteile, die als Freiflächen anderen Baugrundstücken zu dienen bestimmt sind, sollen diesen Grundstücken zugeordnet werden (siehe das im Plan vorgesehene Bodenordnungsgebiet). Soweit eine Regelung durch private Rechtsgeschäfte nicht zu erwarten ist, sollen zweckmäßig gestaltete Grundstücke im Wege der Bodenordnung nach dem Vierten Teil des Bundesbaugesetzes gebildet werden.