

B e g r ü n d u n g

Archiv

Bahrenfeld 6
6.1.70

I

Der Bebauungsplan Bahrenfeld 6 ist auf Grund des Bundesbaugesetzes - BBauG - vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzblatt I Seite 341) entworfen worden. Er hat nach der Bekanntmachung vom 22. Juli 1968 (Amtlicher Anzeiger Seite 899) öffentlich ausgelegen.

II

Der nach § 1 der Verordnung über die Bauleitplanung nach dem Bundesbaugesetz (3. DVO/BBauG) vom 24. Mai 1961 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 173) als Flächennutzungsplan fortgeltende Aufbauplan der Freien und Hansestadt Hamburg vom 16. Dezember 1960 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 463) weist an der Straße Kielkamp Wohnbaugesbiet und im übrigen Plangebiet Grünflächen und Außengebiete aus. Die Luruper Chaussee ist als übergeordnete Verkehrsverbindung herausgehoben. Außerdem sind in dieser Straße Schienenwege gekennzeichnet.

III

Im südlichen Teil des Plangebiets an der Straße Kielkamp stehen ein- und zweigeschossige Wohnhäuser in gutem baulichen Zustand. An der Luruper Chaussee befindet sich eine Trabrennbahn mit Tribünenbauten und Stallungen. Zwischen der Trabrennbahn und der Schnackenburgallee liegt eine zum Altonaer Volkspark gehörende, unter Landschaftsschutz stehende Grünanlage.

Der Bebauungsplan wurde aufgestellt, um die erforderlichen Flächen für den Bau einer Schnellbahn nach Lurup und einer Schnellstraße zu sichern und für die anschließenden Flächen Art und Maß der Nutzung festzulegen.

Die Wohnbauten am Kielkamp wurden entsprechend dem Bestand ausgewiesen. Um den Charakter dieser Bebauung zu erhalten, ist reines

Wohngebiet festgesetzt. Soweit erforderlich und vertretbar, können Läden in diesem Gebiet ausnahmsweise zugelassen werden. Mit Rücksicht auf den geringen Abstand zur nördlichen Bebauung wurde eine Bautiefe von 12,0 m gewählt.

Der Aufbauplan sieht ein weitmaschiges Netz von kreuzungs- und anbaufreien Schnellstraßen für Kraftfahrzeuge vor. Eine dieser in Aussicht genommenen Schnellstraßen ist die "Westliche Umgehung Hamburg" (Bundesautobahn), die im Norden über die Umgehungsstraßen Eidelstedt und Schnelsen Anschluß an die geplante Autobahn nach Flensburg und im Süden Anschluß an die Autobahn nach Hannover und Bremen erhält. Vom Autobahnkreuz Hamburg-West führt eine Verbindung im Zuge der verlängerten Kerntangente zur Notkestraße mit einer Anschlußstelle an der Luruper Chaussee. Im Planbereich ist eine Teilstrecke der verlängerten Kerntangente ausgewiesen. Sie führt auf einem Damm über das Gelände der Trabrennbahn.

Das durch diese Planung beanspruchte Geläuf der Trabrennbahn muß nach Norden verlegt werden. Die erforderlichen Flächen sind in erster Linie nordwestlich der Trabrennbahn ausgewiesen; ferner ist eine zusätzliche Fläche unter der Brücke an der Schnackenburgallee als Verbindung zwischen Geläuf und Stallungen vorgesehen. Das Gelände zwischen der Rennbahn und der Schnackenburgallee ist als Teil des Altonaer Volksparks als Parkanlage ausgewiesen.

Auf den Flächen für unterirdische Bahnanlagen an der Luruper Chaussee soll eine Teilstrecke der Schnellbahn nach Lurup in offener Bauweise hergestellt werden. Die Ausweisung im Bebauungsplan ersetzt gemäß § 28 Absatz 3 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 (Bundesgesetzblatt I Seite 241) die nach diesem Gesetz erforderliche Planfeststellung. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplans entsteht an den Grundstücken, die von den unterirdischen Bahnanlagen betroffen werden, eine öffentliche Last (vgl. §§ 8 ff des Hamburgischen Enteignungsgesetzes vom 14. Juni 1963 - Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 77). Entschädigungen bestimmen sich nach den §§ 11 ff des Hamburgischen Enteignungsgesetzes.

Unberührt bleibt die Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen in dem Stadtgebiet Altona vom 5. März 1938 (Norddeutsche Nachrichten vom 10. März 1938).

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens. Für alle baulichen Vorhaben gelten die einschränkenden Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzblatt I Seite 1114).

IV

Das Plangebiet ist etwa 322 100 qm. Hiervon werden für Straßen etwa 58 200 qm (davon neu etwa 28 400 qm) und für Grünflächen etwa 252 400 qm benötigt.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen die neu für Straßen benötigten Flächen zum Überwiegenden Teil noch durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Beseitigt werden müssen vier Gebäude. Betroffen sind ein Tribünenhaus und vier Stallungen bzw. Nebengebäude.

Weitere Kosten entstehen durch den Straßenbau und den U-Bahnbau sowie durch die Verlegung des Geläufs und einiger Betriebsgebäude (Tribüne, Stallungen) der Trabrennbahn.

V

Die Grundstücke können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Bundesbaugesetzes enteignet werden.