

zum Bebauungsplan Harburg 38/Neuland 8

Vom 1. 7. 82

1. Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Bundesbaugesetz in der Fassung vom 18. August 1976 mit den Änderungen vom 3. Dezember 1976 und 6. Juli 1979 (Bundesgesetzblatt I 1976 Seiten 2257, 3281 und 3617, 1979 Seite 949). Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluß H 4/80 vom 24. Juli 1980 (Amtlicher Anzeiger Seite 1221) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Darlegung und Anhörung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 31. Juli 1980 und 16. Dezember 1981 (Amtlicher Anzeiger 1980 Seite 1535, 1981 Seite 2089) stattgefunden.

2. Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans gemischte Bauflächen dar, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll. Innerhalb dieser Flächen ist eine Park-and-Ride-Anlage sowie die S-Bahn-Trasse gekennzeichnet. Die Bundesstraße B 4/75 ist als Autobahn oder autobahnähnliche Straße mit Anschlußstelle an die Straße Großmoordamm, die als Hauptverkehrsstraße dargestellt ist, hervorgehoben.

3. Anlaß der Planung

Der Bebauungsplan Harburg 38/Neuland 8 wurde aufgestellt, um die baulichen Nutzungen auf den Flächen östlich des Har-

burger Bahnhofs festzusetzen. Es werden Flächen für eine Eissporthalle, für die Deutsche Bundespost, die hier einen Neubau für das Postamt 90 errichten will, und für eine Park-and-Ride-Anlage ausgewiesen. Außerdem werden notwendige Verkehrsflächen für eine Straßenverbindung zwischen der Harburger Innenstadt und der Ortsumgehung Harburg gesichert. Der Planbereich ist von seiner Lage dem Stadtteil Harburg und somit dem Harburger Zentrum zuzuordnen und nicht dem noch weitgehend ländlich geprägten Stadtteil Neuland.

4. Angaben zum Bestand

Das Plangebiet wird im Westen von der Hörstener Straße, im Norden durch den Großmoordamm und im übrigen durch die Ortsumgehung Harburg (Bundesstraße B 4/75) begrenzt. An der Hörstener Straße stehen noch drei mehrgeschossige Wohnhäuser und ein Einfamilienhaus mit insgesamt sechzehn Wohneinheiten. Darüber hinaus befinden sich im Plangebiet neben einer Gärtnerei mit Gewächshäusern und einem Büro einer Motorenhandelsgesellschaft mit Lager- und Werkstattgebäuden ein Behelfsheim und einige Kleingartenlauben sowie ein alter Rundbunker. Eine weitere Fläche wird von einem Industrieunternehmen als Pkw-Abstellplatz für Betriebsangehörige genutzt. Die Ortsumgehung (B 4/75) und der Fußgängertunnel, der unter den Bahnanlagen hindurch zur Harburger Innenstadt führt, befinden sich im Bau. Im Planbereich stehen in erheblichem Umfang Bäume, die der Baumschutzverordnung unterliegen.

5. Planinhalt

Die städtebauliche und verkehrliche Planung für das Harburger Zentrum ist in den letzten Jahren weiterentwickelt worden. In diesem Zusammenhang sind auch Überlegungen zu

einem neuen Standort für das Postamt Hamburg 90 angestellt worden. Erste Gedanken, das vorhandene Dienstgebäude an der Harburger Rathausstraße zu erweitern, sind nicht weiterverfolgt worden, da dort eine Raumbedarfsdeckung nicht zu erreichen ist und die Stadtentwicklungsabsichten - Verkehrsberuhigung innerhalb des Innenstadtringes - sich auch nicht damit vereinbaren ließen. Mit dem Neubau soll neben neuzeitlichen Organisationsformen auch die Zusammenfassung aller Postdienste einschließlich der ausgelagerten Dienststellen des Amtes, wie auch die Beseitigung von Raumdefiziten erreicht werden. Ein für diesen Zweck geeignetes Grundstück muß eine günstige Anbindung an das Straßennetz und die öffentlichen Verkehrsmittel aufweisen und außerdem von Fußgängern aus der Innenstadt gut erreichbar sein. Für den Bahnhofspostdienst ist eine Lage in Nachbarschaft zur Bundesbahn wünschenswert. Bei allen in Erwägung gezogenen Flächen gab es gegenüber dem östlichen Bahnhofsvorplatz Standortnachteile, insbesondere im Hinblick auf die Straßenanbindung und die Lage zur Bundesbahn. Auch waren die Flächen nicht alle im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg und zu klein.

Die im Bebauungsplan für das neue Postamt ausgewiesene Fläche hat direkten Anschluß an das örtliche und überörtliche Straßennetz, liegt unmittelbar am Fern- und S-Bahnhof sowie am künftigen zentralen Omnibusbahnhof und ist durch den Fußgängertunnel unter den Bundesbahnanlagen hindurch für Fußgänger und Postzusteller erreichbar. Der Bahnhofspostdienst hat Anbindungsmöglichkeiten an die Bahnsteige. An der Harburger Rathausstraße bleibt im alten Gebäude ein Annahmepostamt mit entsprechenden Schalterdiensten erhalten. Die im Bebauungsplan Heimfeld 2 vom 23. Juni 1969 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 126) für ein Paketpostamt gesicherte Fläche kann aufgegeben werden.

Die Lage und Größe des für das Postamt ausgewiesenen Grundstücks wird unter anderem bestimmt durch das in der Planung bereits festliegende Park-and-Ride-Gebäude, die nicht überbaubare S-Bahn-Trasse und die für das Plangebiet erforderliche Erschließungsstraße, die von der Hörstener Straße abzweigend einen Höhenunterschied von ca. 8 m zu überwinden hat. Das planerische Konzept für das Postamt sieht an der Nordseite, belegen zu dem öffentlichen Fußgängerbereich, einen zweigeschossigen Eingangs- und Schalterhallenbereich vor, da von hier auch am günstigsten der Fußgängertunnel erreicht werden kann. Im Anschluß daran folgt ein Bürotrakt, der einschließlich einer später vorgesehenen Aufstokkung, eine Höhe von etwa 37 m (41 m über Normal-Null) erreichen kann. Auf der mit einer zulässigen Traufhöhe von 29,0 m über Normal-Null festgesetzten Fläche soll ein viergeschossiges Betriebsgebäude mit Brief- und Paketverteilung, auf dem Grundstücksteil mit einer zulässigen Traufhöhe von 19,0 m über Normal-Null südlich des Parkhauses ein Werkstättentrakt errichtet werden.

Auf den beiden letztgenannten Flächen sind außerdem mit Zufahrt von der Erschließungsstraße ebenerdige Stellplätze für die Bediensteten und die Kunden vorgesehen. Für das Abstellen der Dienstfahrzeuge und für die Abwicklung des Betriebsverkehrs ist in diesem Bereich eine zweite Parkebene vorgesehen, die direkt von der Hörstener Straße angefahren werden kann. Dieses Parkdeck ist in der festgesetzten Baumassenzahl berücksichtigt.

Generell ist für alle Gebäude eine maximale Traufhöhe vorgeschrieben worden, da bei den aus betrieblichen Gründen sehr unterschiedlichen Geschoßhöhen die Ausweisung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse wenig sinnvoll erschien. Analog ist auch die sonst übliche Geschoßflächenzahl durch eine Baumassenzahl ersetzt worden. Die im Be-

bauungsplan enthaltene Grundflächenzahl von 0,8 und die Baumassenzahl von 9,0 berücksichtigen die Raumbedarfe für das neue Postamt Hamburg 90 und sind an dieser Stelle städtebaulich durchaus vertretbar. Die Höhe der Baumassenzahl resultiert auch aus der hierauf anzurechnenden zweiten Parkebene.

Ebenfalls an den öffentlichen Fußgängerbereich anschließend ist eine weitere Gemeinbedarfsfläche für eine Eissporthalle ausgewiesen. Sie hat die gleiche günstige Lage zum Straßen- und Verkehrsnetz, wie sie schon bei dem Postgrundstück eingehend erläutert wurde. Darüber hinaus gibt es keine benachbarten Nutzungen, für die von dem Betrieb einer solchen Einrichtung unzumutbare Störungen ausgehen könnten.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Plan in diesem Bereich dahingehend geändert, daß die Baugrenze im südöstlichen Bereich der Eissporthalle und das hier verlaufende Leitungsrecht nach Süden verschoben wurden. Hierdurch wird eine größere Freizügigkeit in der Ausweisung der Halle erreicht. Durch diese Änderung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Die Vorschriften des § 2a Absatz 7 des Bundesbaugesetzes wurden beachtet.

Parallel zur Erschließungsstraße ist eine Stellplatzanlage für ca. 150 Pkw dem Grundstück zugeordnet. Auch eine Benutzung des Park-and-Ride-Hauses ist, vornehmlich in den Abendstunden und an den Wochenenden, durchaus denkbar.

Das Plangebiet ist für Fußgänger durch einen Tunnel mit der Harburger Innenstadt verbunden. Deshalb sollen dem östlichen Tunnelmund die Eingangsbereiche aller öffentlichen Einrichtungen - Postamt, Eissporthalle, Park-and-Ride-Anlage - zugeordnet werden. Durch die Ausweisung eines öffentlichen Fußgängerbereichs wird dieser städtebaulich bedeutsamen Platzsituation Rechnung getragen und eine entsprechende Gestaltung mit Grünpflanzungen zu den Verkehrswegen ermöglicht. Die vorhandene Topografie erlaubt auch die Herstellung eines Fußgängertunnels unter dem Großmoordamm in Richtung Neuland.

Das im Kerngebiet mögliche Gebäude faßt den Platz mit ein und schirmt ihn zu dem Verkehrsknoten Großmoordamm/Hörstener Straße/Schlachthofstraße ab. Das Gebäude soll mindestens vier, maximal acht Vollgeschosse haben. Um der räumlichen Wirkung, die das Gebäude auf die benachbarten weitläufigen öffentlichen Straßen- und Wegeflächen hat, Rechnung zu tragen, ist auch durch das Festsetzen von Traufhöhen ein Rahmen für die Gebäudehöhe vorgegeben worden.

Es kann an dieser Stelle als erstes Gebäude östlich der geplanten Brücke über die Bahn eine Signalwirkung für den ganzen folgenden Raum Neuland ausstrahlen; ein möglichst großer Teil der Stadtbewohner soll mit diesem Gebäude angesprochen werden. Bei konkurrierenden Nutzungsmöglichkeiten ergibt sich daraus ein gewisser Vorrang für eine öffentliche vor einer privaten Nutzung. Aus diesem Grunde ist für die Fläche eine Nutzungsbeschränkung vorgenommen worden (vgl. § 2 Nummer 3).

Insbesondere ist eine von dem Gebäude ausgehende prägende Wirkung - außer auf das Bebauungsplangebiet selbst - für den Raum, der dem Bebauungsplangebiet nördlich benachbart ist, zu erwarten. Vor einer Bebauung der Kerngebietsfläche soll daher unter besonderen städtebaulichen und gestalterischen Gesichtspunkten geprüft werden, ob ein günstiger Entwicklungseinfluß auch auf diesen benachbarten Raum erwartet werden kann. Dies ist von besonderem Gewicht, weil gerade mit Hilfe dieses benachbarten Raumes die städtebauliche Verbindung zwischen der Harburger Innenstadt und dem Landschaftsraum der Elbe hergestellt werden soll.

Die zwischen der Ortsumgehung Harburg und der Erschließungsstraße an der Hörstener Straße verbleibende Restfläche ist für eine zweigeschossige Kerngebietsnutzung ausgewiesen worden. In der südlich anschließenden Parkanlage soll eine öffentliche Fuß- und Radwegverbindung zur Hörstener Straße durchgeführt werden. Sie unterquert die Ortsumgehung im Brückenbereich.

An der Hörstener Straße ist eine öffentliche Parkfläche für eine Park-and-Ride-Anlage festgesetzt. Hier sollen auf fünf Parkebenen - vier Parkgeschosse sowie Stellplätze auf dem Dach - im Endzustand 977 Stellplätze untergebracht werden. Im Zusammenhang mit dem Bau der S-Bahn werden in einem ersten Bauabschnitt auf drei Parkebenen 583 Stellplätze geschaffen. Durch die Anlage soll vor allem für den Berufsverkehr ein problemloses Umsteigen vom Auto auf die Schnellbahn ermöglicht werden. Die Zu- und Abfahrt erfolgt direkt von der Hörstener Straße.

Mit dem Bebauungsplan werden neben den für die innere Erschließung des Plangebiets erforderlichen Straßenflächen auch Flächen für die im Zusammenhang mit der Ortsumgehung stehenden Verbindungsstraße von der Anschlußstelle Hamburg-Harburg-Mitte zur Harburger Innenstadt festgesetzt. Diese Straße verläuft im Zuge des Großmoordamms und wird mit einem Brückenbauwerk über die Bundesbahnanlagen an das innerstädtische Straßennetz angeschlossen. Die neu ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen sichern auch die Ersatzbelegenheit für die nördlich des Großmoordamms gelegenen Grundstücke, da das heutige Straßenniveau wegen der Bahnüberführung angehoben werden muß. Für die Verbindungsstraße sind zwei Fahrstreifen je Richtung mit den erforderlichen Abbiegestreifen sowie beiderseitigen Geh- und Radwege nebst Schutzstreifen vorgesehen.

Die Trasse für die Ortsumgehung Harburg (B 4/75) und für die verlegte Neuländer Moorwettern ist bereits nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes planfestgestellt. In diesem Verfahren mußte von den vorhandenen Geländehöhe ausgegangen werden. Da der vorliegende Bebauungsplan wegen der notwendigen Erschließung und Entsorgung des Gebiets Straßenaufhöhungen festsetzt, wird sich nach Durchführung der Aufhöhungen die Lage des Böschungsfußes der Bundesstraße verändern, wodurch sich die im Bebauungsplan dargestellte Straßenbegrenzungslinie ergeben wird. Diese liegt im Mittel um 8 m hinter der nach Bundesfernstraßengesetz festgestellten Straßenbegrenzungslinie. Der hieraus resultierende Flächengewinn

wird den Stellplatzanlagen und der Eissporthalle zugute kommen. Sofern sich aus der Planfeststellung nach Bundesfernstraßengesetz Einschränkungen der Straßenverkehrsfläche gegenüber den Ausweisungen in bislang geltenden Bebauungsplänen ergeben, sollen solche - im übrigen geringfügigen - Flächen zur Abschirmung vorhandener Baulichkeiten vor den Emissionen des Straßenverkehrslärms herangezogen werden.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist eine Wand zum Schutze der Wohngebäude an der Wetterstraße vor Verkehrslärm vorgeschrieben worden.

Beim Ausbau der Moorwetter soll eine landschaftliche Grüngestaltung erfolgen. Wegen der starken Überbauung der Grundstücksflächen müssen fast alle vorhandenen Bäume beseitigt werden. Als Ersatz ist eine Neuanpflanzung von Bäumen sowie eine Begrünung und Bepflanzung der Stellplatzflächen vorgeschrieben worden (vgl. § 2 Nummer 1).

Eine Dach- und Fassadenbegrünung stellt im Bebauungsplangebiet keine geeignete Ausgleichsmaßnahme dar. Ausgleichsmaßnahmen zur Milderung der zu erwartenden Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen, die über die bereits vorgesehene 10-prozentige Begrünung von Stellplatzanlagen und der Pflanzung von 200 Bäumen hinaus notwendig werden sollten, können ohnehin nicht wirkungsvoll im Bebauungsplangebiet geschaffen werden. Ein wirksamer Ausgleich für das durch Kerngebiets- und Verkehrsnutzungen verlorengegangene Naturpotential (vgl. insoweit die Darstellungen im Flächennutzungsplan) kann nur außerhalb dieses Bebauungsplans bei der Ausgestaltung von Grünflächen östlich des Plangebiets gesichert werden.

Die Grundwasserverhältnisse, die sich nach den Absenkungsmaßnahmen beim S-Bahnbau wieder normalisiert haben, werden durch die Bebauung nicht beeinflusst, weil das Gelände auf-

gehört wird und Tiefgaragen oder Kellergeschosse in mehreren unterirdischen Ebenen nicht vorgesehen sind.

Für die Sicherung der Trasse des Nebensammlers Neuland werden im Plan Leitungsrechte festgesetzt (vgl. § 2 Nummer 4).

Für die im Plangebiet vorgesehenen Gemeinbedarfseinrichtungen und Kerngebiete soll den zu erwartenden Lärmeinwirkungen durch passiven Lärmschutz begegnet werden, wenn sich dies nach durchzuführenden detaillierten lärmtechnischen Untersuchungen als notwendig erweisen sollte. Beurteilungsgrundlage für Lärmschutzmaßnahmen sollen errechnete Mittelungspegel (Tag- und Nachtwerte) sein, die bestimmte Immissionsgrenzwerte an benachbarten baulichen Anlagen nicht überschreiten dürfen. Für die Festlegung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen an Aufenthalts- und sonstigen schutzwürdigen Räumen, die auf den Gemeinbedarfsflächen errichtet werden, enthält § 2 Nummer 2 nähere Anforderungen.

Für die dem Baumschutz unterliegenden Bäume gelten Beschränkungen nach der Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167).

Die für die S-Bahn erforderlichen Flächen sind in den Plan nachrichtlich übernommen worden, nachdem eine verbindliche Festsetzung in einem Verfahren nach § 36 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzblatt I Seite 955) getroffen wurde.

6. Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen

Für das Plangebiet werden insbesondere der Bebauungsplan Harburg 14 vom 21. November 1967 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 322), der Bebauungsplan Neuland 5 vom 9. Januar 1968 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 6), der Baustufenplan Harburg vom 28. Dezember 1954

(Amtlicher Anzeiger 1955 Seite 141) und der Teilbebauungsplan TB 386 vom 16. Dezember 1955 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 349) aufgehoben.

7. Flächen- und Kostenangaben

Das Plangebiet ist etwa 160 600 m² groß. Hiervon werden für Straßen etwa 115 900 m² (davon neu etwa 93 200 m²), für eine Park-and-Ride-Anlage neu etwa 8 000 m², für eine Eissportanlage neu etwa 10 500 m², für ein Postamt neu etwa 15 700 m² und für eine Parkanlage neu etwa 1 700 m² benötigt.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen von den neu für öffentliche Zwecke ausgewiesenen Flächen noch etwa 6 600 m² (für Straßen etwa 4 100 m², für eine Park-and-Ride-Anlage etwa 1 400 m² und für eine Eissporthalle etwa 1 100 m²) durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Für die Straßenbaumaßnahmen müssen vier Wohngebäude mit insgesamt sechzehn Wohneinheiten, für die Park-and-Ride-Anlage eine Gärtnerei mit Gewächshäusern und ein eingeschossiges Bürogebäude einschließlich Lager- und Werkstattgebäuden sowie ein alter Rundbunker beseitigt werden.

Weitere Kosten werden durch den Straßenbau, den Bau der Park-and-Ride-Anlage und der Eissporthalle, die Herrichtung der Parkanlage sowie den Ausbau der Oberflächenentwässerung und den Sielbau entstehen.

8. Maßnahmen zur Verwirklichung

Enteignungen können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Bundesbaugesetzes durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

9. Grundsätze für soziale Maßnahmen

Durch Hilfen im Einzelfall soll Nachteilen entgegengewirkt werden, die den im Plangebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen entstehen.

Die Freie und Hansestadt Hamburg wird zu gegebener Zeit mit den Eigentümern und Nutzungsberechtigten der neu für öffentliche Zwecke zugunsten Hamburgs und der Bundesrepublik Deutschland festgesetzten Flächen Verhandlungen über den Erwerb und die Räumung der betroffenen Grundstücke bzw. Grundstücksteile und der Baulichkeiten führen. Sie wird darauf hinwirken, daß nachteilige Auswirkungen für die Eigentümer, Wohnungsmieter und gewerblichen Nutzer sowie die dort Beschäftigten möglichst vermieden oder doch gemindert werden.

Hamburg wird im Rahmen der Rechtsordnung Entschädigung leisten, Ersatzwohnraum nachweisen sowie Finanzierungs- und sonstige Hilfen gewähren (z. B. durch Wohngeld, bei der Selbstbeschaffung von Wohnraum und beim Umzug). Bei Betriebsverlegungen wird Hamburg bemüht sein, die besonderen betrieblichen Erfordernisse zu berücksichtigen. Soweit den durch Festsetzungen im Bebauungsplan Betroffenen kein Rechtsanspruch zusteht, beschränkt sich die Hilfe auf eine umfassende Beratung.

In besonderen Fällen kommt auch ein Härteausgleich in Betracht (§§ 122a und 122b des Bundesbaugesetzes).

Zuständig für die Beratung ist das Bezirksamt Harburg.

1

1