

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Harburg 43

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

Archiv

1. Verfahrensablauf

25. Jan. 1982

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 Nr. H 2/79 vom 15. März 1979 (Amtlicher Anzeiger Seite 613) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Darlegung und Anhörung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 10. April 1979 und 16. Mai 1980 (Amtlicher Anzeiger 1979 Seite 704, 1980 Seite 825) 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 Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll, dar. Außerdem ist der Alte Friedhof als Grünfläche dargestellt. Der Harburger Ring ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben. Ein kleiner Teil im östlichen Bereich des Plangebiets ist als sanierungsbedürftig gekennzeichnet.

3. Anlaß der Planung

Durch den Innenstadtring kann das Verkehrsnetz im Innenstadt-

...

bereich Harburgs neu gestaltet werden. Für diese ringförmige Straße - die zum Teil bereits fertiggestellt ist - wurden in den vergangenen Jahren Bebauungspläne festgestellt.

Der Innenstadtring erfüllt zwei städtebauliche Anforderungen:

- er sammelt den aus den Radialstraßen kommenden Verkehr, führt ihn um den Innenstadtbereich herum und ermöglicht durch Stichstraßen den notwendigen Anliefer- und in begrenztem Umfang Anliegerverkehr;
- er ermöglicht, das Wegenetz im Innenstadtbereich neu zu gestalten, indem der überwiegende Teil der Verkehrsflächen zur Fußgängerzone umgebildet wird.

Das vom Bebauungsplan Harburg 43 erfaßte Teilstück des Innenstadtringes soll den Alten Friedhof und die Maretstraße unterqueren. Dieses Gelände ist ein auslaufender Höhenrücken. Die übrigen durch das Konzept des Innenstadtringes betroffenen Flächen werden im Planbereich neu geordnet. Die Gebäude werden überwiegend in ihrem Bestand übernommen.

4. Angaben zum Bestand

Im Nordwesten des Plangebiets befindet sich die St. Johanniskirche mit einem Gemeindehaus und einem zweistöckigen Wohn- und Bürogebäude. Auf dem Grundstück der Kirche steht ein Kriegerdenkmal.

Entlang der Maretstraße stehen in geschlossener Bauweise drei- und viergeschossige Gebäude - teilweise mit Dachausbau. In den Erdgeschossen der Gebäude befinden sich Über-

wiegend Läden oder andere gewerbliche Nutzungen, darüber fast ausschließlich Wohnungen. Die Hofflächen der Gebäude werden von Tiefgaragen, Garagen, Wohn- und Versammlungsgebäuden, Schuppen und Lagerräumen genutzt.

Im Süden des Plangebiets (Flurstück 2097) befindet sich eine Privatschule, zu der außer Unterrichtsräumen vier Wohneinheiten und ein Schulpavillon auf dem Hof gehören.

Westlich der Straße Krummholzberg steht eine Hochgarage mit vier Parkdecks. Im Erdgeschoß befinden sich Räume für zwei Ladengeschäfte. Das Flurstück 2076 südlich der Hochgarage ist mit einem dreigeschossigen Wohnhaus, mit einer Garage für zwei Stellplätze, mit einem dreistöckigen Werkstattgebäude und einer Schlossereihalle besetzt. Diese Gebäude sind in schlechtem Zustand und zum Teil geräumt.

Auf den Flurstücken 2079 und 2080 an der Edelbüttelstraße stehen zwei dreigeschossige Wohnhäuser jeweils mit teilweise Dachausbau sowie Werkstatt- und Ladennutzung im Erdgeschoß.

Auf der als Parkanlage ausgewiesenen Fläche befinden sich viele wertvolle alte Bäume, Gräber, historische Grabdenkmale sowie ein Ehrenfriedhof.

5. Planinhalt

Mit dem Bebauungsplan Harburg 43 soll im wesentlichen die rechtliche Grundlage für den Bau des letzten Teils des Harburger Innenstadtringes zwischen Bremer Straße und Krummholzberg geschaffen werden. Mit der Tunnellösung ist es möglich, weitgehend den wertvollen Baumbestand, die alten Gräber, den Zusammenhang der Grünanlage zu erhalten und somit eine zügige Fußwegverbindung vom Innenstadtring

über den Alten Friedhof zum Harburger Stadtpark herzustellen. Die bisher unmittelbar hinter der Maretstraße geplante Tunnelausfahrt wird nunmehr südlich der Hochgarage angeordnet. Für die Verkehrsabwicklung wurden zwei alternative Trassenführungen in Betracht gezogen.

1. über Bremer Straße/Krummholzberg,
2. quer durch die Parkanlage Alter Friedhof mit vier Varianten:
 - a) im offenen Einschnitt mit Böschungen an beiden Seiten,
 - b) im offenen Einschnitt mit Stützwänden an beiden Seiten,
 - c) als Tunnel überwiegend in geschlossener Bauweise erstellt, um den Baum- und Gräberbestand im ursprünglichen Zustand weitgehend zu erhalten,
 - d) als Tunnel in offener Bauweise erstellt.

Eine Führung des Innenstadtringes durch die Straße Krummholzberg (Trassenführung 1) würde die Parkanlage zwar völlig erhalten. Es bliebe aber die Chance ungenutzt, sie als eine in die Innenstadt einbezogene, für den Fußgänger mühelos zugängliche Ruhe- und Naherholungszone optimal zu nutzen; vielmehr würde die Parkanlage durch die breite Straßenfläche (drei Fahrstreifen) und den hierauf sich abwickelnden Verkehr von der Innenstadt abgetrennt werden. Der Eingangsbereich der vorhandenen Fußgängerzone Bremer Straße, die an der Ecke Krummholzberg beginnt und in Richtung Lüneburger Straße führt, würde direkt am stark befahrenen Innenstadtring liegen. Infolge der kurzen reichlichen Strecke würde die Verkehrssicherheit - auch für Fußgänger - beeinträchtigt. Der durchgehende Querschnitt mit drei Fahrstreifen ließe sich ohne den

Abbruch einer Häuserzeile am Krummholzberg nicht realisieren. Bei dieser Lösung wären zusätzliche Behinderungen wegen des Anlieferverkehrs in der Straße Krummholzberg und eines Rückstaus vor dem Parkhaus zu erwarten.

Als Ergebnis der Abwägung hat sich deshalb die Trassenführung 2 mit der Variante c) als die städtebaulich beste Lösung herausgestellt, weil sie gleichzeitig historisch Gewachsenes erhält. Dafür sprechen folgende Gründe:

- die Parkanlage wird damit in die Innenstadt einbezogen,
- der Ehrenfriedhof, die Grabstellen mit erhaltenswerten Denkmälern und wertvoller Baumbestand können weitgehend bestehen bleiben,
- eine offene Trasse durch die Parkanlage oder durch die Straße Krummholzberg würde an dieser Stelle eine nicht vertretbare innerstädtische Barriere schaffen.

Eine städtebauliche Gegebenheit (Parkanlage) kann mit dem Konzept einer verkehrsberuhigten fußgängerfreundlichen Innenstadt zu einer attraktiven Einheit verbunden werden. Der Wert der Parkanlage auf dem auslaufenden Höhenrücken liegt im Bestand aus alten Bäumen und historischen Gräbern. Um diesen Wert möglichst wenig zu mindern, ist es notwendig, den Tunnel im Bereich des Friedhofs überwiegend in einer geschlossenen Bauweise herzustellen. Bei diesem Verfahren werden, wie durch ein Gutachten eines unabhängigen Garten- und Landschaftsarchitekten präzisiert worden ist, die Bäume über dem Tunnelteil weitgehend erhalten werden können. Der unvermeidbare Verlust an Grünsubstanz im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrt soll durch Ersatzpflanzungen z.B. in den Fußgängerbereichen ausgeglichen werden.

Der Straßentunnel ist etwa 150 m lang. Die Fahrbahn der Bremer Straße ist in ihrer Höhenlage bestimmend für die Höhe der Fahrbahn im Bereich der Tunneleinfahrt. Das Gelände steigt östlich der Bremer Straße an. Unter Berücksichtigung eines noch verkehrssicheren Straßengefälles konnte die Tunneleinfahrt daher erst etwa 65 m östlich der Bremer Straße angeordnet werden. Von einer früheren Absenkung des Innenstadtringes im Einfahrtsbereich wären außer dem vorhandenen Fußgängertunnel Bremer Straße Häuser in der Knoopstraße und Bremer Straße betroffen, die ihre Anfahrbarkeit verlieren würden. Dies ist ein wesentlicher Grund für die geplante Gradienten. Da im Bereich des ersten Tunnelabschnitts die Überdeckung sehr gering ist, wird der Tunnel hier sowie östlich der Parkanlage in offener Bauweise hergestellt. Das dazwischenliegende Stück wird in bergmännischer Bauweise geschaffen.

Im östlichen Bereich verläuft der geplante Tunnel unter der Maretstraße und endet südlich der Hochgarage. Das Tunnelhauptbauwerk liegt oberhalb des Grundwassers. Die beiden Tunnelwände von jeweils etwa 50 bis 55 Metern Länge werden grundwasserführende Schichten lediglich berühren, so daß Veränderungen des Grundwasserverlaufs nicht zu erwarten sind.

Der Innenstadtring ist durchgehend dreispurig ausgebaut oder geplant worden; die Ein- und Ausfädelungsspuren werden darin im allgemeinen untergebracht. Um einen reibungslosen Verkehrsablauf zu garantieren, muß dieser Querschnitt auch im vierten und letzten Abschnitt des Innenstadtrings beibehalten werden. Die voraussichtliche Innenabmessung des Tunnels beträgt im Einfahrts- und im mittleren Bereich etwa 12,55 m (ein 2,30 m breiter Radweg, drei Fahrstreifen von je 3,25 m und ein 0,50 m breiter Sicherheitsrandstreifen), im Ausfahrtsbereich etwa 20 m (hier kommen auf der rechten Seite die beginnende Haltebucht für Busse sowie die Aufweitung des Radwegs und auf der linken Seite eine Abbiegespur für die Straße

Krummholzberg hinzu).

Der Innenstadtring hat in Höhe der Bremer Straße zwei Hauptfahrstreifen. Ein dritter Fahrstreifen zweigt nach rechts in die Bremer Straße ab (außerhalb des Plangebiets), während gleichzeitig dem Innenstadtring von Südwesten her ein Fahrstreifen zugeführt wird.

Im Bereich der Tunnelausfahrt ist auf der rechten Seite eine Aufweitung für eine Bushaltebucht und auf der linken Seite eine Abbiegespur zur Straße Krummholzberg vorgesehen. Nur auf diesem Wege kann die Hochgarage Krummholzberg erreicht werden. Von den drei Hauptfahrstreifen zweigen zwei in Richtung Moorstraße ab. Zwischen der Tunnelausfahrt und der Straße Krummholzberg sind Gehwegüberfahrten ausgeschlossen, um den fließenden Verkehr nicht zu gefährden; der Anschluß der Grundstücke erfolgt über die Straße Krummholzberg.

Der Innenstadtring und damit auch der Tunnel wird nach Fertigstellung entgegen dem Uhrzeigersinn befahren. Nur durch Einrichtungsverkehr wird es möglich, den Verkehr auf dem Innenstadtring übersichtlich und zügig zu gestalten. Dabei ist es nicht auszuschließen, daß es an der Tunnelausfahrt bei ungünstigen Witterungsverhältnissen und schleichendem Verkehr zu höheren Abgaskonzentrationen kommen kann. Die Kohlenmonoxydwerte werden jedoch noch unter den Werten liegen, die an Hauptverkehrsstraßen in Hamburg vorzufinden sind. Der Tunnelausfahrt schließt sich eine relativ große freie Fläche an. Die hier entstehenden Windturbulenzen ermöglichen einen raschen Abbau der Abgaskonzentration. Weiterhin muß im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrt mit Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm für die angrenzenden Gebiete gerechnet werden. Dazu ist im Rahmen der Abwägung und in Kenntnis der zum Bebauungsplan vorgebrachten Bedenken geprüft worden,

in welcher Weise Lärmvorsorge in Betracht kommt. Eine alternative Trassenführung über Bremer Straße/Krummholzberg scheidet aus den bereits erwähnten Gründen aus. Sie würde im übrigen die Lärmeinwirkungen keinesfalls ausschließen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind im Bereich der Tunnelein- und -ausfahrt nur bedingt möglich. Im Tunneleinfahrtsbereich wird die geplante Böschung mit ihren bepflanzten Flächen schallabsorbierende Wirkung haben. Zahl und Ausdehnung der erforderlichen Stützmauern und Wandungen werden so gering wie möglich belassen, um Schallreflektionen gering zu halten und so auf Wohn- und andere schützenswerte Gebäude in der Nachbarschaft des Tunneleingangs Rücksicht zu nehmen. Im Bereich der Tunnelausfahrt hat sich durch die Veränderungen gegenüber dem Bebauungsplan Harburg 7 eine Verbesserung dadurch ergeben, daß die größtenteils durch Wohnungen genutzten Häuser entlang der Maretstraße nunmehr besser vom Lärm des Innenstadtringes abgeschirmt werden als es bei der Verwirklichung des Bebauungsplans Harburg 7 der Fall gewesen wäre. Im übrigen sind hier aus Platz- und Gestaltungsgründen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen möglich. Soweit sich an den Gebäuden die Notwendigkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen ergeben sollte, werden sie nach Berechnung der zu erwartenden Verkehrslärmeinwirkungen auf die angrenzenden vorhandenen und planungsrechtlich zulässigen Nutzungen durchzuführen sein. Beurteilungsgrundlage für Lärmschutzmaßnahmen sollen errechnete Mittelungspegel (Tag- und Nachtwerte) sein, die bestimmte Immissionsgrenzwerte an benachbarten baulichen Anlagen nicht überschreiten dürfen. Die Eddelbüttelstraße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht an den Innenstadtring angeschlossen, sondern endet vorher mit einer Kehre. Durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs tritt eine Verkehrsberuhigung im vorhandenen Wohngebiet ein. Außerdem entsteht eine kreuzungsfreie Fußwegverbindung zwischen Innenstadt und Parkanlage Alter Friedhof. Die Maretstraße und die

Straße Krummholzberg schließen künftig ebenfalls mit einer Kehre ab. Damit wird auch in diesen Straßen Durchgangsverkehr ausgeschlossen. Die Lage der Kehre an der Maretstraße bestimmt sich aus der Anfahrbarkeit der Grundstücke. Die Stellplätze der Häuser 1 / 7 sind vom Krummholzberg anfahrbar.

In der Bremer Straße ist in Höhe der St. Johanniskirche eine Kehre vorgesehen. Hier endet der unbeschränkte Kraftfahrzeugverkehr dieser Straße. Von der Kehre ab führt eine schmale Fahrstraße, die nur für Anliegerverkehr bestimmt ist, weiter bis zur Rathausstraße und von dort in den Walkmühlenweg. Hier endet sie in einer Kehre. Auf diese Weise soll der Gebäudeblock um den Walkmühlenweg von Kraftfahrzeugen erreicht werden.

Der Bebauungsplan enthält zwei Fußgängerbereiche, von denen sich einer im Norden und einer im Süden des Plangebiets befindet. Der im Norden festgesetzte Fußgängerbereich wird durch ein Gehrecht (vgl. § 2 Nummer 1) auf der kirchlichen Gemeinbedarfsfläche ergänzt, um den hierdurch entstehenden Platz in seiner Gesamtheit gestalten und der Öffentlichkeit zugänglich machen zu können. An dieser städtebaulich interessanten Stelle - zwischen Fußgängerzone und Parkanlage - soll ein reizvoll gestalteter Platz entstehen, der auch den Höhenunterschied zwischen Bremer Straße und Altem Friedhof verbindet.

Der im Süden festgesetzte Fußgängerbereich verbindet ebenfalls die Fußgängerzone der Innenstadt mit der Parkanlage Alter Friedhof. Hier muß ein Höhenunterschied von etwa 15 m zwischen Fußgängerzone und Park überwunden werden. Durch eine Rampenanlage und Fußgängerbrücke soll auch Rollstuhlfahrern und Personen mit Kinderwagen ermöglicht werden, diesen Weg zu benutzen. Der Fußgängerbereich erstreckt sich auf einen Teil des Tunneldaches.

Außer der reinen Wegeverbindung sollen auch Flächen zum Verweilen angelegt werden. Um die zu erwartenden höheren Immissionsbelastungen an der Tunnelausfahrt zu mildern, sollen im Zusammenhang mit der Herrichtung des Fußgängerbereichs Anpflanzungen vorgenommen werden. Die Parkanlage Alter Friedhof soll bis in den Fußgängerbereich verlaufen und dort abgerundet werden. Um diese städtebaulichen Ziele zu erreichen, müssen auch die Flurstücke 2079 und 2080 - auf denen sich zwei Wohngebäude befinden - in Anspruch genommen werden.

Das im Eckbereich der Straßen Krummholzberg/Maretstraße ausgewiesene allgemeine Wohngebiet übernimmt die vorhandene mehrgeschossige Bebauung. Die Baudichte überschreitet die in § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 15. September 1977 (Bundesgesetzblatt I Seite 1764) festgelegten Höchstwerte des Maßes der baulichen Nutzung. Wegen der zentralen Lage dieses Gebiets und dem erhaltenswerten Baubestand ist es städtebaulich gerechtfertigt, diese Werte nach § 17 Absatz 9 der Baunutzungsverordnung zu überschreiten. Sonstige öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

Die Kehre in der Straße Krummholzberg verringert die im Bebauungsplan Harburg 7 ausgewiesenen Stellplätze. Die südlich der Kehrenfläche liegenden Flurstücke 2068 und 2069 werden als nicht überbaubare Flächen dem Bauland zugeschlagen. Diese Ausweisung berücksichtigt die gegenwärtige Nutzung dieser Flächen durch Stellplätze. Die zwischen Stellplatzfläche und der vorhandenen Bebauung liegenden rückwärtigen Teilflächen werden entsprechend ihrer Nutzung für Garagen vorgesehen.

An das allgemeine Wohngebiet schließt eine Kerngebietsausweisung an, die vom dritten Geschoß an Wohnungen

zuläßt (vgl. § 2 Nummer 2). Damit wird der wohnungsfreundlicheren Situation Rechnung getragen, die dadurch entstanden ist, daß die Maretstraße hier zur Stichstraße wird und eine Beeinträchtigung durch den Harburger Ring wegen der umgeplanten Tunnelausfahrt nicht mehr zu erwarten ist. Im Norden des Kerngebiets wird die Abstandsfläche nach § 6 Absatz 3 der Hamburgischen Bauordnung vom 10. Dezember 1969 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 249) erheblich unterschritten. Da aber die oberen Geschosse durch die gegenüberliegende, auf einem niedrigeren Geländeniveau stehende Hochgarage nicht verschattet werden, ist hier der geringe Abstand, insbesondere wegen der innerstädtischen Lage und dem Zusammenhang der Bebauung an dieser Stelle, noch vertretbar. Die Geschoßflächenzahl von 0,7 auf den Blockinnenflächen berücksichtigt den vorhandenen Bestand und ermöglicht im nördlichen Bereich weitere eingeschossige Gebäude; es soll aber ein Teil als freie Hofffläche verbleiben. Das Nutzungsmaß liegt unter den zulässigen Werten der Baunutzungsverordnung, weil ab dem dritten Obergeschoß der davorliegenden viergeschossigen Kerngebietsausweisung Wohnungen zugelassen sind.

Die vorhandene Hochgarage westlich der Straße Krummholzberg soll vornehmlich den Stellplatzbedarf der Einkaufs- und Fußgängerzone Lüneburger Straße sowie Stellplatzverpflichtungen aus diesem Bereich decken. Im Bedarfsfalle wäre es auch denkbar, künftig entstehende Stellplatzverpflichtungen aus der Umgebung durch die Hochgarage zu erfüllen. Auf dem Dach der Hochgarage sind Stellplätze zulässig (vgl. § 2 Nummer 3).

Im Norden des allgemeinen Wohngebiets sind vorhandene Arkaden ausgewiesen. Die im Südteil des Gebäudes Maretstraße 19 festgesetzte Auskragung befindet sich über der Decke des Tunnels. Sie geht an der Westseite des Gebäudes

in Arkaden über, und zwar außerhalb des Tunnelbereichs, um eine Beeinträchtigung vom Haus auf den Tunnel zu vermeiden (vgl. § 2 Nummer 4). Auskragungen und Arkaden sollen die Häuserfront des Hauses Maretstraße 19 beleben und eine angemessene Gebäudetiefe ermöglichen. Damit soll in der Maretstraße eine Gliederung des Straßenraums erreicht werden.

Im Eckbereich Bremer Straße/Maretstraße ist eine Gemeinbedarfsfläche für die evangelisch-lutherische Kirchengemeinde St. Johannis festgesetzt. Die Ausweisung läßt weitere Bausubstanz zu.

Der als Parkanlage ausgewiesene Alte Friedhof an der Bremer Straße ist im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg. Auf dieser Fläche befinden sich heute noch Grabstätten, von denen eine Anzahl vor der Realisierung des geplanten vierten Teils des Innenstadtringes umgebettet werden muß, da die gesetzliche Ruhezeit noch nicht abgelaufen ist. Die im öffentlichen Interesse liegende und mit Vorrang zu betreibende Tunnelbaumaßnahme kann nur alsbald durchgeführt werden, wenn diese Gräber vor dem durch das "Gesetz über die Schließung und Aufhebung des Alten Friedhofs Bremer Straße in Harburg" vom 17. Januar 1969 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 6) festgelegten Zeitpunkt vom 31. März 1994 umgebettet werden können und damit die Voraussetzung für eine vorzeitige Aufhebung in diesem Teilbereich des Friedhofs geschaffen wird. Deshalb wird durch die Vorschrift des § 4 die gesetzliche Grundlage für den Entzug noch bestehender Nutzungsrechte an Gräbern auf dem bereits geschlossenen Friedhof geschaffen. Gleichzeitig bildet diese Vorschrift die Rechtsgrundlage für die erforderlichen Umbettungen und regelt den Zeitpunkt der Aufhebung des vom Bebauungsplan betroffenen Friedhofsteils. Innerhalb der Parkanlage Alter Friedhof stehen Flächen für das Umsetzen von Grabdenkmälern und für die Umbettung von Gräbern zur Verfügung.

Auf der Grundlage der 1969 getroffenen gesetzlichen Schließung und Aufhebung des Friedhofs ist der Friedhof für weitere Beisetzungen geschlossen worden. Der überwiegende Teil der Friedhofsfläche ist bereits abgeräumt und wird als Grünfläche unterhalten; Kapelle, Leichenhalle, Betriebsplatz und andere Baulichkeiten wurden beseitigt. Die Friedhofsanlage, auf der viele wertvolle alte Bäume stehen, stellt in ihrem heutigen Zustand einen zentral gelegenen Erholungsraum dar und ist wichtiges Teilstück einer Grünverbindung zwischen der Harburger Innenstadt und dem Harburger Stadtpark am Außenmühlenteich.

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte Bäume. Soweit sie dem Baumschutz unterliegen, gelten für sie 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).

6. Aufhebung bestehender Pläne

Für das Plangebiet werden die bisher bestehenden Bebauungspläne aufgehoben. Es handelt sich insbesondere um folgende Pläne:

- Bebauungsplan Harburg 7 vom 30 November 1976
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 228)
- Bebauungsplan Harburg 12 vom 2. März 1970
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 105)
- Durchführungsplan D 455 vom 27. Januar 1961
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 21)
- Durchführungsplan D 456 vom 28. Oktober 1960
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 437)

- Baustufenplan Harburg vom 28. Dezember 1954
(Amtlicher Anzeiger 1955 Seite 141)

- Teilbebauungsplan TB 77 vom 12. November 1954
(Amtlicher Anzeiger Seite 989)

7. Flächen- und Kostenangaben

Das Plangebiet ist etwa 38 500 m² groß. Hiervon werden für Straßen etwa 17 300 m² (davon neu etwa 1 400 m²), für die Kirche etwa 4 300 m² und für die Parkanlage etwa 10 800 m² benötigt.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen von den neu für öffentliche Zwecke ausgewiesenen Flächen lediglich etwa 300 m² noch durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Beseitigt werden müssen auf den für den Straßenbau vorgesehenen Flächen drei dreigeschossige Gebäude mit insgesamt 25 Wohneinheiten und drei gewerblichen Betrieben, ein dreigeschossiges Gebäude einer Privatschule mit vier Wohneinheiten und ein dazugehöriger eingeschossiger Schulpavillon sowie ein leerstehendes dreigeschossiges Werkstattgebäude. Des weiteren muß das vierstöckige Gebäude Maretstraße 19 mit 12 Wohneinheiten und einem Dachdeckerbetrieb im Zuge der Tunnelbaumaßnahme abgerissen werden. Nach Beendigung der Maßnahme kann hier ein neues vierstöckiges Gebäude errichtet werden.

Weitere Kosten werden durch den Straßenbau, den Bau des Straßentunnels und durch die Herrichtung der Parkanlage einschließlich der vorher notwendigen Umbettung von Grabstätten gegen Kostenübernahme oder Entschädigung entstehen.

8. Maßnahmen zur Verwirklichung

Enteignungen können - unbeschadet des § 4 des Gesetzes - nach den Vorschriften des Fünften Teils des Bundesbaugesetzes durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.

9. Grundsätze für soziale Maßnahmen

Über die in Ziffer 5 genannten Maßnahmen hinaus soll durch Hilfen im Einzelfall 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 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 gemildert werden.

Hamburg wird im Rahmen der Rechtsordnung Entschädigung leisten, Ersatzwohnraum nachweisen sowie Finanzierungs- und sonstige Hilfen gewähren (z.B. 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 (§§ 122 a und 122 b des Bundesbaugesetzes).

Zuständig für die Beratung ist das Bezirksamt Harburg.

