

# B e g r ü n d u n g

## I.

Auf Grund des Aufbaugesetzes in der Fassung vom 12. April 1957 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts 230-b) ist der Durchführungsplan D 459 entworfen worden. Er hat nach der Bekanntmachung vom 20. Oktober 1960 (Amtlicher Anzeiger Seite 1005) öffentlich ausgelegen.

Am 29. Juni 1961 sind die planungsrechtlichen Vorschriften des Bundesbaugesetzes - BBauG - vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzblatt I Seite 341) in Kraft getreten. Nach § 174 Absatz 1 BBauG in Verbindung mit § 3 der Verordnung über die Bauleitplanung nach dem Bundesbaugesetz (3. DVO/BBauG) vom 24. Mai 1961 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 173) sind eingeleitete Verfahren nach den Vorschriften des Bundesbaugesetzes weiterzuführen. Der Durchführungsplan-Entwurf D 459 war somit als Bebauungsplan-Entwurf nach dem Bundesbaugesetz weiterzuführen, und zwar mit der neuen Bezeichnung "Bebauungsplan Harburg 5".

## II

nach § 1 der 3. DVO/BBauG als Flächennutzungsplan fortgeltende Aufbauplan gesetz über den Aufbauplan der Freien und Hansestadt Hamburg vom 16. Dezember 1960 - Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 463) sieht überwiegend Flächen für Arbeitsstätten, in geringerem Umfange Wohnbaugesbiet vor.

## III

den Kern des Stadtteils Harburg ist bereits eine Anzahl von Bebauungsplänen gestellt worden. Ihr Ziel ist eine grundlegende Neuordnung des Stadtkerns, häufig unzulänglichen Grundstücksverhältnisse sind durch Bodenordnung zu beseitigen. Die Verkehrsschwierigkeiten sind durch eine umfassende Neugestaltung Straßennetzes zu beseitigen. Insbesondere das Hauptgeschäftsgelände an der Wilstorfer Straße und an der Lüneburger Straße muß völlig vom Kraftfahrzeugverkehr befreit und dem unbehinderten Einkauf vorbehalten werden.

der Moorstraße, der Wilstorfer Straße und an einem Teil der Rieckhoffstraße sind Geschäftshäuser ausgewiesen. Die Ausweisung berücksichtigt weitgehend den Bestand. Die rückwärtigen Teile dieser Grundstücke sollen mit einer Hochgarage und einigen Läden bebaut werden. Eine gemeinschaftliche Zu- und Abfahrt soll die Grundstücke erschließen.

tlich der Buxtehuder Straße und des Seevekanals ist unter Einbeziehung von Teilen der Gruppenstraße und der Rieckhoffstraße eine größere Fläche für Verkehr ausgewiesen. Sie ist für einen Omnibusbahnhof vorgesehen. Diese Fläche ist wegen ihrer zentralen Lage sowohl zum Bahnhof Harburg als auch zum Geschäftsgelände hier für besonders geeignet.

Die Rieckhoffstraße und die Ebelingstraße sind wegen ihrer Bedeutung im neuen Straßennetz zu verbreitern. Die Rieckhoffstraße ist mit der Moorstraße zu verbinden.

## IV

Das Plangebiet ist etwa 35 800 qm groß. Hiervon werden für Straßen etwa 11 260 qm (davon neu etwa 4 900 qm), für Verkehr etwa 10 880 qm, für Grünflächen etwa 400 qm und als Wasserfläche etwa 1 400 qm benötigt.

Die für öffentliche Zwecke benötigten Flächen sind von der Freien und Hansestadt Hamburg zu erwerben. Auf ihnen stehen etwa 25 Baulichkeiten, die zu beseitigen sind. Betroffen werden etwa 130 Wohnungen, 8 Läden und Gastwirtschaften sowie einige Büros und gewerbliche Betriebe.

V

Die Grundstücke können nach den Vorschriften des Vierten Teils des Bundesbaugesetzes umgelegt und in ihren Grenzen neu geregelt sowie nach den Vorschriften des Fünften Teils enteignet werden.