

B e g r ü n d u n g

I

25. Juni 1976

Der Bebauungsplan Wilhelmsburg 24 ist auf Grund des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzblatt I Seite 341) entworfen worden. Er hat nach der Bekanntmachung vom 21. Mai 1975 (Amtlicher Anzeiger Seite 745) öffentlich ausgelegen.

II

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) mit seiner Vierten Änderung stellt für das Plangebiet gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll, sowie Wohnbauflächen dar. Innerhalb der gemischten Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung ist eine Park-and-Ride-Anlage gekennzeichnet.

III

Der Bebauungsplan wurde aufgestellt, um die erforderlichen Flächen für den Ausbau des künftigen Stadtteilzentrums von Wilhelmsburg zu sichern und die mit dem vorgesehenen S-Bahn-Haltepunkt in Verbindung stehenden öffentlichen Verkehrsflächen für einen Bahnhofsvorplatz und eine Park-and-Ride-Anlage auszuweisen.

Durch diesen Plan wird der Bebauungsplan Wilhelmsburg 40 vom 28. November 1967 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 324) teilweise geändert.

Das Plangebiet liegt nördlich der Neuenfelder Straße und östlich der Bahnanlagen. Im Nordosten des Planbereichs befinden

sich zwei zwölfgeschossige Wohnhäuser, eine Ladenzeile und ein provisorisch angelegter Kinderspielplatz. Im südlichen Planbereich ist eine Schule vorübergehend in Pavillons untergebracht.

Wesentliche Teile des geplanten Zentrums, dessen Bedarf sich aus den bestehenden Wilhelmsburger Wohngebieten und der Entwicklung des Wilhelmsburger Ostens ergibt, sind Einzelhandelsgeschäfte und ein Warenhaus sowie eine östlich davon gelegene Straßenverkehrsfläche als Zentrumsplatz, die sich als Begegnungsstätte darstellt und im Zuge der weiteren Entwicklung zur Marktfläche ausgebaut werden soll.

Auf der ausgewiesenen dreigeschossigen öffentlichen Parkfläche ist eine Park-and Ride-Anlage von lokaler Bedeutung mit einer vergleichsweise kleinen Kapazität vorgesehen. Im ersten Bauabschnitt sollen mit dem Bau der S-Bahn zweihundert Stellplätze geschaffen werden. Die Gesamtzahl von etwa 350 Stellplätzen wird erst für einen späteren Zeitpunkt benötigt.

Der dem S-Bahn-Haltepunkt unmittelbar benachbarte nördliche Teil des Plangebiets wird für eine ein- und zweigeschossige Kerngebietsnutzung vorgesehen. Hier soll im Anschluß an das mehrgeschossige Parkhaus das Warenhaus und eine Ladenpassage mit kleineren Einzelhandelsgeschäften entstehen. Die Belieferung der Läden soll weitgehend vom Wilhelm-Strauß-Weg erfolgen. Die notwendigen Stellplätze werden überwiegend auf den Dachflächen angelegt.

Im Kerngebiet mit zwölf Geschossen sind vom zweiten Vollgeschoß an Wohnungen zulässig. Durch diese Festsetzung wird der zentralen verkehrsgünstigen Lage an der zukünftigen S-Bahn-Haltestelle Wilhelmsburg Rechnung getragen.

Durch die teilweise Ausbildung der Dachfläche des Warenhauses als begehbare Terrassen wird sichergestellt, daß diese innerhalb der Abstandsflächen der angrenzenden vorhandenen und geplanten Bebauung liegenden Dachflächen die Wohnnutzungen in dieser Bebauung nicht beeinträchtigen.

Östlich anschließend werden Ausweisungen des Bebauungsplans Wilhelmsburg 40 übernommen, nach dessen Planung bereits zwei zwölfgeschossige Hochhäuser und eine Lädenzeile errichtet worden sind. An der Ecke Wilhelm-Strauß-Weg/Krieterstraße ist eine viergeschossige Wohnbebauung vorgesehen, in die gegebenenfalls ein Jugendwohnheim integriert werden kann.

Süden wird das Plangebiet von einer gestaffelten Bebauung begrenzt, die im mittleren Bereich eine Höhe von acht Geschossen erreicht. Dieses Maß der baulichen Nutzung ist mit Rücksicht auf die nördlich anschließende, platzartig aufgeweitete Verkehrsfläche sowie auf die umgebenden Bauten gewählt worden. Im Hinblick auf die Entwicklung zu einem Zentrum können hier neben Wohnungen eine öffentliche Bücherhalle, eine Altentagesstätte sowie mehrere Arztpraxen ihren Platz finden. Auf der mit einem Gehrecht belasteten Fläche soll ein Platz hergerichtet werden, der auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen soll. Im Zusammenhang mit dem Zentrumsplatz sollen diese beiden Anlagen den Mittelpunkt des Ortszentrums bilden und Begegnungsstätte der Einwohner sein.

Die neu ausgewiesene Bebauung soll sich weitgehend den bereits vorhandenen Gebäuden anpassen. Im Interesse der Lufthygiene und in Anbetracht der unterschiedlichen Gebäudehöhen muß eine Belästigung durch Heizanlagen vermieden werden. Dieses geschieht durch den Ausschluß von Einzelfeuerstätten.

Die im nordöstlichen Plangebiet ausgewiesenen Gemeinschaftsstellplätze sind der umgebenden Bebauung zugeordnet. Zwischen Krieterstraße und Algermissenstraße ist eine öffentliche Parkfläche ausgewiesen.

Nördlich der Krieterstraße wurde nicht mehr benötigte Straßenfläche in die Wohngebietsausweisung einbezogen. Zur Sicherung vorhandener Sielleitungen wurde ein Leitungsrecht festgesetzt.

Das westliche Plangebiet umfaßt die Verkehrsflächen für die Anlage des Bahnhofsvorplatzes und Bushaltestellen. Die Flächen

sind so bemessen, daß der zu erwartende Buszubringerverkehr zum S-Bahn-Haltepunkt zügig abgewickelt werden kann. Im südlichen Bereich sind Verkehrsflächen zur Hauptanbindung des Bahnhofsvorplatzes sowie des Park-and-Ride-Hauses an die Neuenfelder Straße sowie zum Ausbau der Neuenfelder Straße ausgewiesen. Das Zentrum kann vom Bahnhof über eine Fußgängerbrücke erreicht werden. Der Bahnhofsvorplatz wird außerdem nach Norden an das vorhandene Straßennetz angeschlossen. Im übrigen wird das Plangebiet durch die bereits vorhandenen Straßen erschlossen, für die Anschluß an das übergeordnete Straßennetz besteht.

Eine Fläche südlich der Neuenfelder Straße, die nicht mehr als Straßenfläche benötigt wird, wird entsprechend den südlich angrenzenden Nutzungen als Parkanlage sowie als privates Rückhaltebecken ausgewiesen.

Die für die neuen S-Bahn-Anlagen benötigten Flächen werden im Bebauungsplan als eine unverbindliche Vormerkung gekennzeichnet. Die verbindliche Festsetzung als Bahnanlage werden diese Flächen erst auf Grund eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens nach § 36 Bundesbahngesetz erfahren.

IV

Das Plangebiet ist etwa 97 200 m² groß. Hiervon werden für Straßen, für ein Parkhaus, Parkplätze sowie für eine Parkanlage (Teilstück) etwa 49 800 m² (davon neu etwa 34 100 m²) benötigt.

Bei Verwirklichung des Plans müssen von den für Straßenzwecke und Parkplätze benötigten Flächen noch etwa 900 m² durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Diese Flächen sind unbebaut. Lediglich die Schulpavillons nehmen zur Zeit noch einige Teilflächen in Anspruch.

Weitere Kosten werden durch den Straßenbau, den Bau des Parkhauses sowie die Herrichtung der Parkanlage und der Parkplätze entstehen.

V

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