

Begründung
zum Bebauungsplan Bahrenfeld 32

Archiv

I

v. 3.5.78

Grundlage des Bebauungsplans ist das Bundesbaugesetz (BBauG) in der Fassung vom 18. August 1976 (Bundesgesetzblatt I Seite 2257). Die öffentliche Auslegung des Plans hat nach der Bekanntmachung vom 21. Oktober 1974 (Amtlicher Anzeiger Seite 1425) stattgefunden.

Der Bebauungsplan hat vor Inkrafttreten der Neufassung des Bundesbaugesetzes öffentlich ausgelegen. Deshalb fanden die Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses (§ 2 Absatz 1 Satz 2 BBauG) und die Grundsätze für soziale Maßnahmen (§ 13a Absatz 1 BBauG) keine Anwendung. Für die Grundsätze der Bauleitplanung (§ 1 BBauG), die Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung (§ 2a BBauG) und den Inhalt des Bebauungsplans (§ 9 BBauG) waren die Vorschriften des Bundesbaugesetzes in der bis zum 31. Dezember 1976 geltenden Fassung anzuwenden.

II

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 sowie eine P+R-Anlage dar. Im Süden des Plangebiets ist eine Schnellbahntrasse gekennzeichnet.

III

Die Aufstellung des Bebauungsplan wurde erforderlich, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines mehrgeschossigen Parkhauses mit etwa 500 Plätzen als Park-and-Ride-Anlage

zu schaffen. Gleichzeitig sollen Straßenverkehrs- und Grünflächen gesichert werden.

Im Plangebiet befinden sich zwei 16-geschossige Wohnhochhäuser. Der südöstliche Bereich ist unbebaut. Die Sibeliusstraße ist als ringförmige Erschließungsstraße im Norden und im Südosten an die Pfitznerstraße angeschlossen. Auf dem Flurstück 2596 ist ein unterirdischer 3-Röhren-Schutzbau vorhanden.

Das Plangebiet umfaßt einen Teil des Bebauungsplans Bahrenfeld 26/ Groß Flottbek 12 vom 12. Januar 1970 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 2). Dieser Plan weist zwischen Pfitznerstraße und Sibeliusstraße reines Wohngebiet mit 16-geschossiger Bebauung in geschlossener Bauweise aus und sieht unmittelbar nördlich der S-Bahn-Trasse eine öffentliche Parkfläche in zwei Ebenen als Park-and-Ride-Anlage für ca. 400 Personenkraftwagen vor.

Auf Grund der vom Senat beschlossenen Leitlinien zur Lenkung des ruhenden Verkehrs sollen vorrangig für die Personenkraftwagen von Berufstätigen in einer zwischen der Innenstadt und den äußeren Stadtgebieten liegenden Übergangszone Parkmöglichkeiten an Schnellbahn-Haltestellen geschaffen werden. In Verfolg dieser Zielsetzung sollen die vorgesehenen P+R-Stellplätze an allen Schnellbahnstrecken errichtet werden, um somit ein gleichmäßiges P+R-Angebot in der Stadt zu erreichen. Der Standort einer P+R-Anlage an der S-Bahn-Haltestelle Bahrenfeld zwischen den äußeren Zonen (d. h. den hamburgischen Randgebieten einschließlich des Umlandes) sowie der Innenstadt entspricht der in den Leitlinien dargestellten Verkehrskonzeption. Diese Anlage wird dazu beitragen, die Straßen in Ottensen und Altona - insbesondere während der Zeiten des Spitzenverkehrs - zu entlasten.

Auf Grund der Tatsache, daß in den umliegenden Straßen der S-Bahn-Haltestelle Bahrenfeld unverhältnismäßig viele Fahrzeuge aus angrenzenden Stadtteilen abgestellt werden, kann dem entwickelten Verkehrskonzept entsprechend davon ausgegangen werden, daß sich für den Bau einer P+R-Anlage ein Bedarf in der Größenordnung von ca. 500 Abstellplätzen ergeben wird.

...

Auf einen Teil der bisher festgesetzten Fläche für ca. 400 Abstellplätze ist nunmehr ein dreigeschossiges Parkhaus vorgesehen, das einschließlich der Parkebene auf dem Dach des Gebäudes insgesamt vier Parkebenen mit ca. 500 Abstellplätzen enthält. Hiervon sollen zunächst etwa 250 Plätze in einem ersten Bauabschnitt geschaffen werden. Die Kapazität der Anlage wurde gegenüber der öffentlich ausgelegten Fassung des Bebauungsplans von 1 000 Stellplätzen auf 500 Stellplätze reduziert. Dadurch konnte die Geschoßzahl des Parkhauses von vier Geschossen (zuzüglich je einer Parkebene im Untergeschoß und auf dem Dach) auf drei Geschosse verringert werden. Damit wurden vorgebrachte Bedenken und Anregungen über die Kapazität des Parkhauses weitgehend berücksichtigt.

Das Parkhaus wurde an den Bahndamm herangerückt, um einen ausreichenden Abstand zum benachbarten Wohnhochhaus zu sichern und möglichst kurze Übergangswege zur S-Bahn-Haltestelle zu schaffen. Die westliche Baugrenze des Parkhauses soll in dem zum Bahngelände orientierten Bereich geringfügig überschritten werden, um dort ein Nottreppenhaus (Rettungsweg nach § 11 der Garagenverordnung vom 23. Oktober 1972 - Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 195) anordnen zu können; Einzelheiten zum Umfang dieses Treppehauses werden im Baugenehmigungsverfahren festgelegt. Bei der Gestaltung des P+R-Gebäudes wird aus Gründen des Umweltschutzes auf das nächstgelegene Wohnhochhaus durch bauliche Maßnahmen am Parkhaus Rücksicht genommen, um Belästigungen für die Wohnbebauung auszuschließen. Die Abstandsvorschriften der Hamburgischen Bauordnung werden voll eingehalten.

Gegenüber der ausgelegten Planfassung wurde auf die Ausweisung des Sondergebiets "Ladengebiet" zugunsten einer öffentlichen Grünfläche "Parkanlage" verzichtet. Die öffentliche Grünfläche im Norden und Westen des Parkhauses ermöglicht durch Anpflanzungen einen zusätzlichen Schutz zum nördlich gelegenen Wohnhaus; die Grünfläche soll auch einen Fußweg aufnehmen, der eine Verbindung zu dem geplanten Freizeitzentrum herstellt. Die ebenfalls nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans aufgenommene Fußwegverbindung südlich des Parkhauses, für den ein schmäler Streifen

des Bundesbahngeländes beansprucht wird, soll eine Wartung der im Weg vorhandenen Sielleitung ermöglichen und zusätzlich eine zweite Fußwegverbindung zwischen dem Wohngebiet östlich der Pfitznerstraße und dem geplanten Freizeitzentrum mit Sportanlagen westlich des Planbereichs schaffen.

Die Erschließung der Park-and-Ride-Anlage erfolgt über die Pfitznerstraße. Die Sibeliusstraße endet künftig westlich des Parkhauses in einer Kehre, die gegenüber der öffentlich ausgelegten Fassung des Bebauungsplans geringfügig verändert wurde. Als Ersatz für entfallende öffentliche Parkplätze ist in der Sibeliusstraße eine Parkbucht festgesetzt worden.

Im mittleren und nördlichen Planbereich wurde dem Bestand entsprechend reines Wohngebiet mit 16-geschossiger Bebauung in geschlossener Bauweise festgesetzt.

Die Flächen der Bundesbahn sind entsprechend dem Bestand als oberirdische Bahnanlagen dargestellt.

IV

Das Plangebiet ist etwa $31\ 200\ m^2$ groß. Hiervon werden für Straßen etwa $4\ 700\ m^2$ (davon neu etwa $1\ 100\ m^2$), für die Park-and-Ride-Anlage etwa $5\ 000\ m^2$ und für die öffentliche Grünfläche etwa $2\ 600\ m^2$ (davon neu etwa $2\ 200\ m^2$) benötigt.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen die neu für öffentliche Zwecke - Straßen, Parkhaus und Grünfläche - benötigten Flächen teilweise noch durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Diese Flächen sind unbebaut.

Weitere Kosten entstehen durch den Straßenbau, den Bau der Park-and-Ride-Anlage und durch die Herrichtung der Grünfläche.