

B e g r ü n d u n g

Archiv

I

Der Bebauungsplan Fuhlsbüttel 13 ist auf Grund des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzblatt I Seite 341) entworfen worden. Er hat nach der Bekanntmachung vom 22. Januar 1970 (Amtlicher Anzeiger Seite 125) öffentlich ausgelegen.

II

Der nach § 1 der Verordnung über die Bauleitplanung nach dem Bundesbaugesetz vom 24. Mai 1961 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 173) als Flächennutzungsplan fortgeltende Aufbauplan der Freien und Hansestadt Hamburg vom 16. Dezember 1960 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 463) hebt den Straßenzug Fuhlsbüttler Straße - Ratsmühlendamm - Erdkampsweg und die Verbindung Maienweg - Brombeerweg - Alte Landstraße als wichtige Verkehrsstraßen hervor. Die Gebiete südlich des Ratsmühlendamms sowie westlich des Brombeerweges sind als Wohnbaugebiete ausgewiesen. Das Gebiet zwischen dem Brombeerweg und der Alster ist in die Grünflächen und Außengebiete einbezogen.

III

Der Bebauungsplan weist Flächen für die Verbreiterung des Straßennetzes aus. Betroffen werden größtenteils unbebaute Grundstücksteile. Lediglich am Brombeerweg stehen ein eingeschossiges Wohnhaus sowie ein Bootsschuppen. Westlich des Brombeerweges und des Maienweges sind die Grundstücke überwiegend mit ein- bis viergeschossigen Wohnhäusern bebaut. Eine im Plan noch dargestellte Gaststätte im Bereich des Ratsmühlendamms ist inzwischen beseitigt worden.

Durch den Bebauungsplan sollen die erforderlichen Straßenflächen für den Ausbau des Ratsmühlendamms, des Brombeerweges, der Humelsbütteler Landstraße und des Erdkampsweges, in Sonderheit für den Ausbau der Kreuzung Ratsmühlendamm/Brombeerweg, gesichert werden.

Die Entwicklung der Verkehrsplanung, insbesondere für die Anschlüsse der im Aufbauplan vorgesehenen Autobahn-Osttangente an das Straßennetz, hat eine Änderung der Verkehrskonzeption des Aufbauplans für das Plangebiet ergeben. Der aus Richtung Innenstadt aus der Fuhlsbüttler Straße kommende Verkehr soll nicht mehr über den östlichen Teil des Ratsmühlendammes und dann über den Erdkampsweg zur Langenhorner Chaussee geleitet werden, sondern über den gesamten Ratsmühlendamm, der westlich der Langenhorner Chaussee Anschluß an die Stadtautobahn-Osttangente erhält. Damit kann der Erdkampsweg, der die Haupteinkaufsstraße für Fuhlsbüttel ist, von den Gefahren des Durchgangsverkehrs weitgehend befreit und als Geschäftsstraße besser ausgebaut werden. Er soll außerdem den Wochenmarkt, der bislang auf dem noch verkehrsarmen Ratsmühlendamm abgehalten wird, aufnehmen. Dafür soll aus dem südlichen Teil des Erdkampsweges zwischen Ratsmühlendamm und Hummelsbütteler Landstraße der Durchgangsverkehr ganz herausgenommen werden; diese Fläche bleibt dem Fußgänger- und Marktverkehr vorbehalten.

Der Ratsmühlendamm soll als Autobahnzubringer mit vier Fahrspuren für den Durchgangsverkehr ausgebaut werden und zusätzliche Halte- und Abbiegespuren erhalten. Zur Bewältigung des starken Verkehrs von der Fuhlsbüttler Straße zur Langenhorner Chaussee und zur Autobahn sowie zur Entlastung der Kreuzung des Ratsmühlendammes mit der Verbindung Maienweg - Brombeerweg ist im Kreuzungsbereich außerdem eine Straße in Hochlage für den Verkehr aus der Fuhlsbüttler Straße vorgesehen, die am Knoten Fuhlsbüttler Straße/Wellingsbütteler Landstraße beginnt und vor der Kreuzung mit dem Straßenzug Fuhlsbütteler Damm/Hummelsbütteler Landstraße endet.

Der Brombeerweg und die Hummelsbütteler Landstraße haben starken Verkehr aus Richtung Innenstadt (von Alsterkrugchaussee über Fuhlsbütteler Damm und Maienweg sowie von der Fuhlsbüttler Straße) nach den Alstervororten aufzunehmen. Beide Straßen genügen nicht mehr den heutigen Verkehrsansprüchen. Der Brombeerweg soll daher auf ganzer Länge mit vier Fahrspuren und die Hummelsbütteler Landstraße mit zwei Fahrspuren sowie zusätzlichen Halte- und Abbiegespuren ausgebaut werden. Im Bereich der Verflechtung zwischen

Brombeerweg und Hummelsbütteler Landstraße sowie der Kreuzung des Brombeerweges mit dem Ratsmühlendamm sind größere Ausweitungen zur Unterbringung des erheblichen Abbiegeverkehrs erforderlich. Etwa in der Mitte des Verflechtungsbereichs soll ein Fußgängertunnel das gefahrlose Unterqueren der Straßenfläche zwischen dem Wohngebiet und den Grünflächen des Alstertals ermöglichen.

Der Erdkampsweg soll ausgebaut werden, damit er seine Funktion als zentrale Einkaufsstraße Fuhlsbüttels besser erfüllen kann. Dazu ist vor allem die Bereitstellung ausreichender Flächen für den ruhenden Verkehr notwendig. Zwischen Hummelsbütteler Landstraße und Wacholderweg soll der Erdkampsweg daher auf der nordöstlichen Seite eine Anliegerfahrbahn mit Halteplätzen in Schrägaufstellung erhalten. Auf der südwestlichen Straßenseite ist ein Parkstreifen für Längsaufstellung vorgesehen. Für den Durchgangsverkehr verbleibt es bei zwei Fahrspuren wie bisher. Für dieses Straßenprofil ist die Verbreiterung auf 27,0 m Gesamtbreite erforderlich.

Am spitzwinkligen Zusammenlauf des Brombeerweges und der Hummelsbütteler Landstraße sollen die verbleibenden Grünflächen als Straßenbegleitgrün dienen.

IV

Das Plangebiet ist etwa 60 700 qm groß. Hiervon werden für Straßen etwa 60 050 qm (davon neu etwa 15 900 qm), für Bahnanlagen etwa 250 qm und für Wasserflächen etwa 400 qm benötigt.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen etwa 8 200 qm neue Straßenflächen durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Diese Flächen sind zum Teil bebaut.

Beseitigt werden müssen für den Ausbau des Brombeerweges ein eingeschossiges Wohngebäude mit zwei Wohnungen und ein Bootschuppen, für die Verbreiterung der Hummelsbütteler Landstraße ein dreigeschossiges Wohngebäude mit sechs Wohnungen sowie am Erdkampsweg ein eingeschossiges Gebäude mit drei Läden und zwei Wohnungen.

Weitere Kosten werden durch den Straßenbau und die Verbreiterung einer Brücke entstehen.

V

Die Grundstücke können nach den Vorschriften des Fünften Teils des Bundesbaugesetzes enteignet werden.