

zum Bebauungsplan Marienthal 9/Wandsbek 52

V. 13.2.78

I

Grundlage des Bebauungsplans Marienthal 9/Wandsbek 52 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 20. April 1977 (Amtlicher Anzeiger Seite 609) stattgefunden.

Mit der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist vor Inkrafttreten der Neufassung des Bundesbaugesetzes begonnen worden. 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 im Geltungsbereich des Bebauungsplans die Straße Wandsbeker Rathausbrücke als Hauptverkehrsstraße und nordwestlich davon eine Gemeinbedarfsfläche mit der Kennzeichnung als Bezirksamt dar. Die Trasse der Bundesbahn ist als Schnell- und Fernbahn gekennzeichnet.

III

Der Bebauungsplan wurde aufgestellt, um Flächen für den Verkehr und für den Gemeinbedarf planerisch festzulegen. Die Wandsbeker Rathausbrücke über die Bundesbahn ist für das starke Verkehrsaufkommen in der Nord-Süd-Richtung zwischen den Stadtteilen

Billstedt, Horn, Wandsbek und Barmbek von großer Bedeutung. Sie ist ein Teilstück des von Billbrook/Horn über Wandsbek - Barmbek - City-Nord - Eppendorf - Hoheluft - Eimsbüttel nach Altona an der Peripherie der inneren Stadt verlaufenden mittleren Straßenringes.

Der Bebauungsplan Marienthal 9/Wandsbek 52 umfaßt Teilflächen der Teilbebauungspläne TB 72 (Fluchtlinienplan) vom 22. Dezember 1952 (Amtlicher Anzeiger Seite 1037), TB 577 vom 11. April 1958 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 99) sowie des Durchführungsplans D 223 vom 14. Oktober 1960 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 430), die zum Teil geändert werden.

Diese Pläne setzten im Geltungsbereich des Bebauungsplans Marienthal 9/Wandsbek 52 u.a. die erforderlichen Flächen für den Ausbau des mittleren Straßenringes im gleichen Niveau mit der Bundesbahn und anderen Straßen, öffentlichen Grünanlagen sowie Bahnanlagen fest.

Die Straße Wandsbeker Rathausbrücke ist 1965/66 als Überführungsbauwerk über die Bundesbahn sowie über die Rantzaustraße, die Ziesenißstraße und die Straße Bahngärten erstellt worden, wobei der mittlere Teil als Brücke und die Auffahrtsrampen als Dammstrecken geführt sind. Fußgänger und Radfahrer können die Bundesbahn durch einen Tunnel unterqueren. Im nördlichen Plangebiet befindet sich das Gebäude des Bezirksamts Wandsbek. Die beiderseits an das Plangebiet angrenzende Wohnbebauung besteht überwiegend aus ein- bis zweigeschossigen Einzelhäusern sowie einigen dreigeschossigen Wohngebäuden unterschiedlicher Entstehungszeit. An der Jüthornstraße / Wandsbeker Rathausbrücke befindet sich eine Tankstelle. Flächen für den ruhenden Verkehr sind sowohl unterhalb des Brückenbauwerkes als auch innerhalb und außerhalb des Plangebiets auf angrenzenden öffentlichen Parkplätzen vorhanden.

Die Verkehrsbeziehungen auf den Nebenstraßen wurden unter Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs beiderseits der Bundesbahn neu geordnet. Im Bereich zwischen Kurvenstraße und Jüthornstraße wird eine geringfügige Erweiterung der Straße festgesetzt, um im Sinne einer verbesserten Verkehrssicherheit die abgeknickte Linienführung an dieser Kreuzung begradigen und dadurch auf längere Sicht entschärfen zu können.

Beiderseits der Wandsbeker Rathausbrücke und am Jüthornkamp werden teilweise städtische bzw. zum öffentlichen Grund getilgte Flächen, die in Abweichung von den Festsetzungen der Teilbebauungspläne TB 72 und TB 577 bereits für Straßenzwecke genutzt werden, entsprechend ausgewiesen.

Flächen im Bereich der Kurvenstraße, die im Durchführungsplan D 223 als Wohngebiet vorgesehen waren, werden als Straßenflächen festgesetzt, um dem bereits erfolgten Straßenausbau zu entsprechen.

Für das vorhandene Bezirksamt wird eine Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen.

Die Straße Am Alten Posthaus (früher: Kurvenstraße) bildete ursprünglich die Hauptverbindung zwischen Wandsbek und Horn/Billstedt. Der Teilbebauungsplan TB 577 sah eine neue breitere Verbindungsstraße etwas östlich von der Straße Am Alten Posthaus sowie im Einmündungsbereich der Straße Am Alten Posthaus in die Rantzaustraße eine öffentliche Park- und Grünanlage und eine Fußwegverbindung zwischen beiden Straßen vor; die Straße Am Alten Posthaus wurde als Sackgasse ausgewiesen. Entsprechend verwandelte die Freie und Hansestadt Hamburg die Straße Am Alten Posthaus im Jahre 1955 in eine Sackgasse mit Fußweganschluß. Durch die in Fortsetzung der Straße Wandsbeker Allee über die Eisenbahn hinweg gebaute Wandsbeker Rathausbrücke verlor die Rantzaustraße praktisch ihren Anschluß. Außerdem wurde durch den Brückenbau die Verbindung der Rantzaustraße mit der Straße Bahngärten, die als Verbindung zum S-Bahnhof Wandsbek ausgebaut werden sollte, unmöglich gemacht. Da bei der Festsetzung im TB-Plan 577 noch von einer niveaugleichen Kreuzung der Rantzaustraße mit der (ehemaligen) Wandsbeker Allee ausgegangen wurde und eine zusätzliche Einmündung der Straße Am Alten Posthaus in diesen ~~Kreuzungs-~~ Bereich vermieden werden sollte, die (heutige) Wandsbeker Rathausbrücke aber auf Grund einer Planfeststellung nach § 36 des Bundesbahngesetzes niveaufrei über die Rantzaustraße hinwegführt, ist die Grundlage für die Ausweisungen des Teilbebauungsplans entfallen. Die einschneidenden, durch das Brückenbauwerk hervorgerufenen verkehrlichen Veränderungen erforderten eine Anpassung an die örtlichen Verhältnisse, um

eine sichere Verkehrsabwicklung in diesem zentralen Bereich von Wandsbek zu gewährleisten. Infolgedessen stellte die Freie und Hansestadt Hamburg im März 1965 die Straße Am Alten Posthaus im wesentlichen in ihrem ursprünglichen Umfang als Verbindungsstraße wieder her, ohne dabei den Teilbebauungsplan zu ändern.

Seit Ende 1975 benutzen zahlreiche Buslinien die Straße Am Alten Posthaus als Durchgangsstraße. In einem Verwaltungsrechtsstreit hat ein Anlieger der Straße Am Alten Posthaus beantragt, die Straße für den Durchgangsverkehr sperren zu lassen; das Hamburgische Obergericht hat dem Anlieger Recht gegeben. Daraufhin sind die Varianten zur Linienführung mit ihren Vor- und Nachteilen, die im einzelnen in den Anlagen 1 bis 6 enthalten sind, nochmals untersucht worden. Analysen dieser Varianten haben ergeben, daß der Kraftfahrzeugverkehr (einschließlich der Busse, die Teil des öffentlichen Straßenverkehrs sind) nur dann über andere Straßenzüge geführt werden kann, wenn dafür schwerwiegende Nachteile in Kauf genommen werden, wie:

- ungleich höhere Beeinträchtigungen der Lebensqualität für eine Vielzahl von Betroffenen durch zusätzliche Emissionen,
- Verschlechterung der allgemeinen Verkehrsverhältnisse durch verstärkte Belastung von niveaugleichen Kreuzungen und somit des gesamten anschließenden Straßenraumes, zumal diese Straßen heute schon überlastet und nach ihrer gegenwärtigen Ausbaucharakteristik (Profilbreiten, Radien, Kreuzungsverhältnisse) nicht in der Lage sind, einen noch stärkeren Verkehr aufzunehmen,
- starke Reduzierung der Qualitätsmerkmale für den öffentlichen Nahverkehr in bezug auf Pünktlichkeit, Sicherheit und Fahrkomfort,
- erschwerte Erreichbarkeit wesentlicher Zielpunkte für den Individualverkehr (Einkaufszentrum am Wandsbeker Markt sowie Verwaltungsdienststellen an der Schloßstraße und an der Wandsbeker Allee) im zentralen Bereich Wandsbeks infolge der eingeschränkten Erschließung des Gebiets südlich der Rantzaustraße,

- keine unmittelbaren Zufahrtsmöglichkeiten zu den neben und unter der Wandsbeker Rathausbrücke befindlichen Parkplätzen und
- unverhältnismäßig hoher Kostenaufwand als Folge des Ausbaus anliegender Straßen in nicht unerheblichem Umfang.

Diese Nachteile sind nicht vertretbar; die Zulassung des Busverkehrs auch auf dem südlichen Teilstück der Straße Am Alten Posthaus ist sowohl wegen allgemein verkehrlicher und städtebaulicher Erfordernisse, als auch im Interesse einer reibungslosen und sicheren Abwicklung des öffentlichen Nahverkehrs notwendig.

Die Vorteile der Führung des Kraftfahrzeugverkehrs durch die Straße Am Alten Posthaus ergeben sich aus der niveaufreien Kreuzung mit der Wandsbeker Rathausbrücke (vgl. hierzu Anlage 5 mit der dargestellten Variante 6 sowie Anlage 6 Seite 3).

Für die angrenzenden Wohngebiete wurde durch den Verkehr auf der Wandsbeker Rathausbrücke eine Lärm-Vorbelastung mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 64,5 dB (A) am Tage und von 56,5 dB (A) in der Nacht ermittelt. Die Werte nur für die Straße Am Alten Posthaus betragen 58,0 dB (A) während des Tages und 47,5 dB (A) in der Nacht. Durch die Überlagerung der Pegel aus den Straßen Am Alten Posthaus und Wandsbeker Rathausbrücke ergeben sich Tageswerte von 65,5 dB (A) und Nachtwerte von 57,0 dB (A). Die danach festgestellte Erhöhung des Schallpegels um einen bzw. einen halben dB (A) - Wert erscheint zumutbar. Durch den Busverkehr verursachte Erschütterungen gehen nicht über das Maß hinaus, welches in diesem Umfang in zahlreichen anderen Wohnstraßen Hamburgs vorhanden ist. Außerdem wird die bei Omnibussen verwendete Federung (Luftfederung) stetig auf den neuesten Stand der Technik weiterentwickelt, so daß frühere Klagen über besondere Erschütterungen in den letzten Jahren nicht mehr aufgetreten sind. Auch unter Einbeziehung dieser Umstände muß die gewählte Lösung als die nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zweckmäßigste und günstigste angesehen werden.

IV

Das Plangebiet ist etwa 51 900 m² groß. Hiervon werden für Straßen einschließlich einer öffentlichen Parkfläche etwa 43 750 m² (davon neu etwa 450 m²) sowie für den Gemeinbedarf (Bezirksamt) etwa 5 250 m² benötigt.

Die für öffentliche Zwecke ausgewiesenen Flächen im Plangebiet befinden sich im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg.

Kosten entstehen durch geringfügige Straßenverbreiterungen und durch die Anlage von Eckabschrägungen in Teilbereichen.

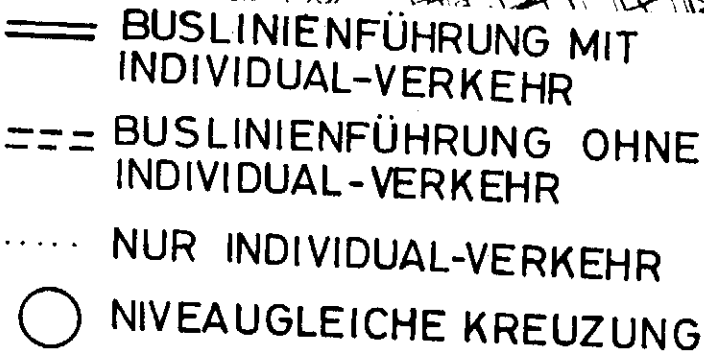
Anlage 1

Zur Begründung des
Bebauungsplans
Marienthal 9/Wandsbek 52

VARIANTEN 1+2



VARIANTE 3



Anlage 3

Zur Begründung des
Bebauungsplans

Marienthal 9 / Wandsbek 52

VARIANTE 4



- == BUSLINIENFÜHRUNG MIT INDIVIDUAL-VERKEHR
- - - BUSLINIENFÜHRUNG OHNE INDIVIDUAL-VERKEHR
- NUR INDIVIDUAL-VERKEHR
- NIVEAUGLEICHE KREUZUNG

Anlage 4

Zur Begründung des
Bebauungsplans

Marienthal 9/Wandsbek 52

VARIANTE 5



BUSLINIENFÜHRUNG MIT
INDIVIDUAL-VERKEHR

- a - ZUFAHRT ZOB

- b - ABFAHRT ZOB

O NIVEAUGLEICHE KREUZUNG

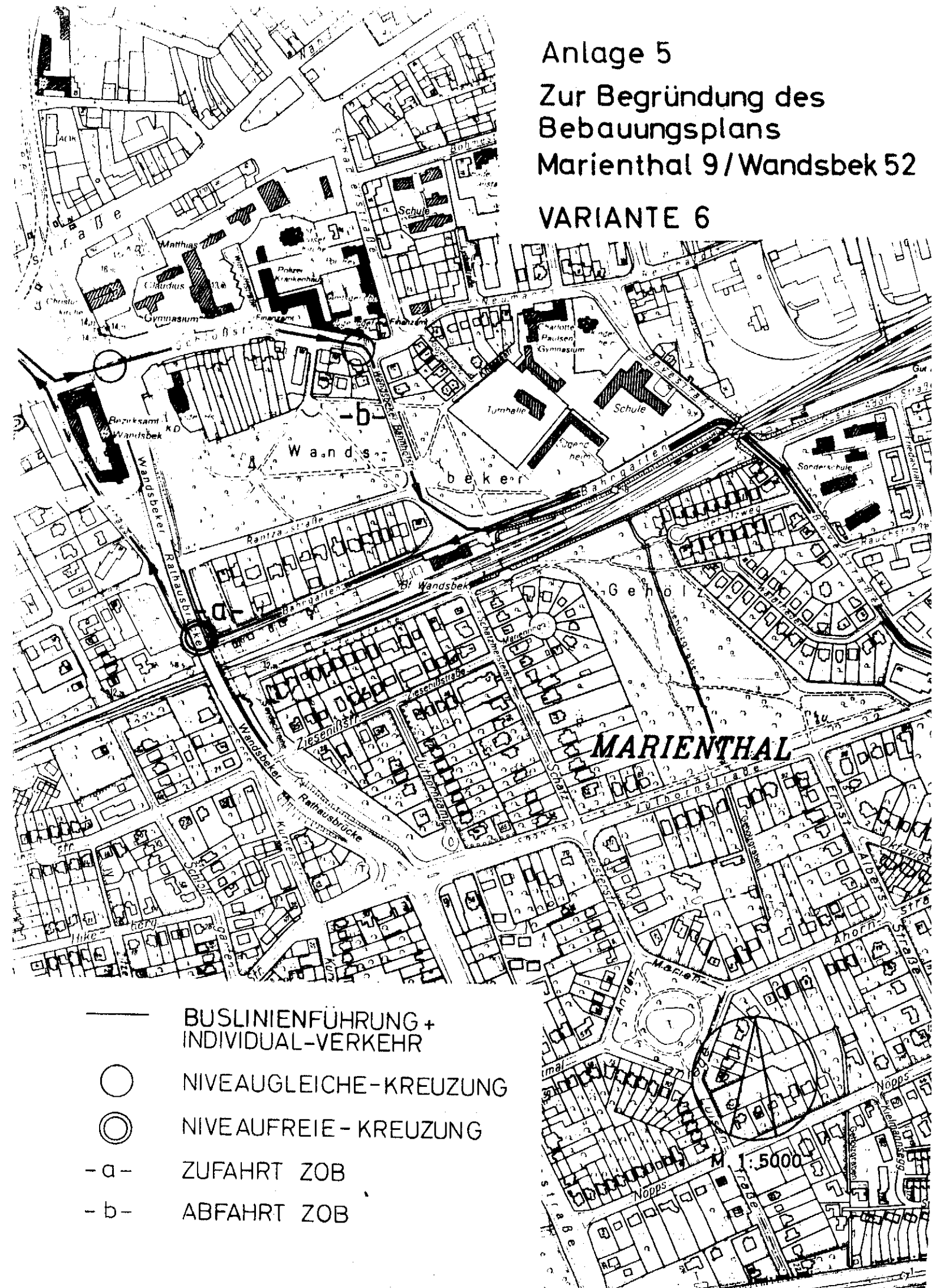
M. 1:5000

Anlage 5

Zur Begründung des Bebauungsplans

Marienthal 9 / Wandsbek 52

VARIANTE 6



Anlage 6

zur Begründung des Bebauungsplans
Marienthal 9/Wandsbek 52

Folgende Varianten der Buslinienführung wurden untersucht und gegeneinander abgewogen:

Variante 1: Über Bovestraße - Ostteil der Straße Bahngärten
(vgl. Anlage 1) - Wandsbeker Bahnhofstraße - Schloßstraße
Diese Linienführung entspricht der Busführung bis etwa 1975

Vorteile: Die Linienführung wird im letzten Teilstück vor der Zufahrt zum ZOB Wandsbek ohne Benutzung der Straße Am Alten Posthaus geführt; dadurch ergeben sich für drei Wohngrundstücke auf der Westseite der Straße Am Alten Posthaus sowie für den Westteil der Straße Bahngärten keine erhöhten Belastungen durch Verkehrsräusche.

Nachteile: Für den Busverkehr entstehen auf diesem letzten Teilstück einer sehr stark frequentierten Strecke Fahrzeitverzögerungen von bis zu 10 Minuten. Die Einhaltung eines pünktlichen Fahrbetriebes ist nicht gesichert.

Durch ständiges Halten und Anfahren werden die im Bus stehenden Fahrgäste gefährdet. Außerdem ergeben sich durch solche Fahrweise wesentlich höhere Emissionen als bei flüssigem Fahrverkehr; diese Belastungen treffen eine erheblich größere Zahl von Anliegern sowie Benutzern des öffentlichen Verkehrsraumes.

Durch die Mischung von Individualverkehr und öffentlichem Nahverkehr werden Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit erheblich vermindert.

Die Kreuzungspunkte Wandsbeker Bahnhofstraße/Schloßstraße sowie Schloßstraße/Wandsbeker Allee müssen niveaugleich gekreuzt werden. Dadurch sind Umstellungen der Lichtsignalanlagen erforderlich, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht nur auf den genannten Straßen sondern auch auf der in Verlängerung der Wandsbeker Allee verlaufenden hochgelegten Wandsbeker Rathausbrücke sowie in den benachbarten Straßenzügen behindern.

Variante 2: Mit gesonderter Busspur in der Linienführung wie
(vgl. Anlage 1) Variante 1 über Bovestraße - Ostteil der Straße Bahngärten - Wandsbeker Bahnhofstraße - Schloßstraße

Vorteile: Diese Trassierung führt zusätzlich zu den in der Variante 1 genannten Vorteilen durch die Anlage einer gesonderten Busspur zu einer teilweisen Entmischung des Individualverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs.

Nachteile: Die in der Variante 1 genannten Nachteile bleiben bestehen, insbesondere weil eine Entmischung des Verkehrs in den Kreuzungsbereichen nicht möglich ist. Hinzu kommt, daß durch die Anlage einer gesonderten Busspur in allen genannten Straßen der Straßenquerschnitt geändert werden müßte. Dies würde zur Inanspruchnahme einer Vielzahl von privaten Grundstücken sowie dem Abholzen von erhaltenswertem Baumbestand führen.

Variante 3: Über Bovestraße - Ostteil der Straße Bahngärten -
(vgl. Anlage 2) Wandsbeker Bahnhofstraße - Schloßstraße bei Ableitung des Individualverkehrs über den Nordteil der Bovestraße - Neumann-Reichardt-Straße in die Schloßstraße

Vorteile: Zusätzlich zu den in der Variante 1 genannten Vorteilen ergibt sich durch die Ableitung des Individualverkehrs über den Nordteil der Bovestraße eine Entmischung des Verkehrs auf einem kleinen (allerdings wichtigen) Teilstück.

Nachteile: Zusätzlich zu den in der Variante 1 genannten Nachteilen ergibt sich für den Individualverkehr eine erschwerte Erreichbarkeit der Gebiete westlich und östlich der Wandsbeker Rathausbrücke und des Bahnhofs Hamburg-Wandsbek. Außerdem ergeben sich zusätzlich negative Belastungen für Anlieger an der Neumann-Reichardt-Straße sowie der Kreuzung Schädlerstraße.

Variante 4: Über Bovestraße - Neumann-Reichardt-Straße -
(vgl. Anlage 3) Schloßstraße bei Ableitung des Individualverkehrs über den Ostteil der Straße Bahngärten - Wandsbeker Bahnhofstraße in die Schloßstraße

Vorteile: Zusätzlich zu den in der Variante 1 genannten Vorteilen ergibt sich durch die Ableitung des Individualverkehrs über den Ostteil der Straße Bahngärten eine Entmischung des Verkehrs auf einem kleinen Teilstück.

Nachteile: Zusätzlich zu den in Variante 1 und 3 genannten Nachteilen ergibt sich für die Fahrgäste der Busse eine schlechte Erreichbarkeit des Bahnhofs Hamburg-Wandsbek.

Variante 5: a) Zufahrt zum ZOB Wandsbek über Jüthornstraße -
(vgl. Anlage 4) Wandsbeker Rathausbrücke
b) Abfahrt vom ZOB Wandsbek über Schloßstraße -
Wandsbeker Bahnhofstraße - Ostteil der Straße
Bahngärten - Bovestraße

Vorteile: Im Teilbereich -b- ergibt sich aus einer getrennten Buslinienführung eine geringere Immissionsbelastung.

Nachteile: Eine Entlastung der Kreuzung Wandsbeker Allee - Schloßstraße tritt nicht ein. Außerdem wird auf der stark befahrenen Wandsbeker Rathausbrücke (30 000 Kraftfahrzeuge im Tagesdurchschnitt) eine nicht vertretbare Verkehrsmischung entstehen. Für die Anlieger der Jüthornstraße (Teilbereich -a-) erwachsen zusätzliche Immissionen.

Die unmittelbare Erreichbarkeit von wichtigen Zielpunkten für den Busbenutzer (Bahnhof Hamburg-Wandsbek, Finanzamt, Amtsgericht, Volks- und Realschule an der Bovestraße, Charlotte-Paulsen- und Matthias-Claudius-Gymnasium) ist nicht mehr gegeben.

Variante 6: a) Zufahrt über Bovestraße-Ost- und Westteil der
(vgl. Anlage 5) Straße Bahngärten - Am Alten Posthaus zum ZOB.

b) Vom ZOB über Schloßstraße-Wandsbeker Bahnhofstraße-Ostteil der Straße Bahngärten in die Bovestraße.

Vorteile: Durch niveaufreie Kreuzung (Wandsbeker Rathausbrücke) sowie Umfahren belasteter niveaugleicher Kreuzungen ergeben sich im Bereich nördlich der Bahnlinie für den Individualverkehr und den öffentlichen Nahverkehr optimale und sichere Führungen im Verkehrsablauf. Eine gute Erschließung aller Zielpunkte ist gegeben.

Die Immissionen des Verkehrs werden auf ein unvermeidbares Maß reduziert.

Zusätzliche Inanspruchnahmen von Privatgrund für Straßenerweiterungen (insbesondere durch Änderungen im Querschnitt) können vermieden werden; letztlich

Nachteile: Für drei Wohngrundstücke auf der Westseite der Straße Am Alten Posthaus und für Anlieger an der Straße Bahngärten ergeben sich zusätzliche Beeinträchtigungen insbesondere durch Verkehrsgläusche.

