PPL MSB nord consult

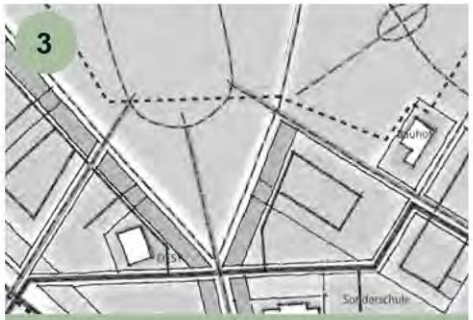
RAHMENPLAN BAHRENFELD NORD

1. EINLEITUNG

1.1 Auftrag und Ziel 6
1.2 Aufgabenstellung 6
1.3 Planungsprozess 7

2. BESTANDSAUFNAHME | ANALYSE

2.1 Plangebiet 12
2.2 Historische Entwicklung 12
2.3 Bestehendes Planrecht 17
2.4 Nutzungsstruktur 19
2.5 Freiraumstruktur 21
2.6 Verkehrsinfrastruktur 24

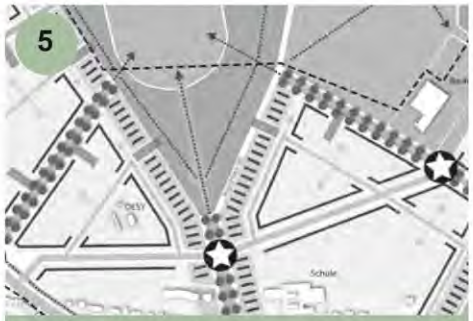


3. VARIANTENDISKUSSION

3.1 Variante 1 32
3.2 Variante 2 32
3.3 Variante 3 33
3.4 Empfehlungsvariante 33

4. LEITBILD

4.1 Volkspark 40
4.2 Landschaftsachse 40
4.3 Baugebiete 40
4.4 Erschließung 41



5. RAHMENPLAN

5.1 Freiraum 44
5.2 Städtebau 45
5.3 Verkehr 46

6. VERZEICHNISSE

6.1 Quellen 54
6.2 Abbildungen 54
6.3 Impressum 55

INHALT

1. EINLEITUNG

1. Einleitung

1.2 Auftrag und Ziel der Rahmenplanung

Die Rahmenplanung für den Bereich Bahrenfeld Nord ist im November 2010 von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Projektgruppe Deckel A7 in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Altona, Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung an die interdisziplinäre Arbeitsgemeinschaft PPL - Stadtplanung, MSB – Landschaftsplanung, SHP - Verkehrsplanung und WFW - Wasserwirtschaft vergeben worden. Die Federführung und Koordination wurde dem Büro PPL – Architektur und Stadtplanung GmbH übertragen.

Der Planungsausschuss Altona wurde vor Auftragserteilung im November 2010 über die Ziele und den Ablauf der Rahmenplanung informiert. Zudem fand im Februar 2011 eine Befassung des Ausschusses zu den ersten planerischen Ideen für den östlich der BAB A 7 gelegenen Teilraum statt.

Anlass für den Rahmenplan Bahrenfeld-Nord ist die geplante Überdeckelung der Bundesautobahn A 7 in Bahrenfeld und Othmarschen mit der Schaffung eines neuen Grünzuges auf dem Deckel vom Altonaer Volkspark bis zur Elbe. Die vom Lärm der Autobahn befreiten Bereiche und die dadurch mögliche Verlagerung von Grün- und Kleingartenflächen auf den Deckelgrünzug ermöglichen Potenziale für den Wohnungsbau und eröffnen die Chance, zwischen Trabrennbahn und Holstenkamp neue Flächen für die Stadtentwicklung zu gewinnen.

Ziel der Rahmenplanung ist die Entwicklung einer städtebaulichen und landschaftsplanerischen Struktur für diesen Entwicklungsraum. Die Lagequalitäten des Standortes, insbesondere die Nähe zum Volkspark, zum Lutherpark, dem neuen Deckelgrünzug und der vorhandenen Landschaftsachse sollen herausgearbeitet und Quartiere mit hohen räumlichen Qualitäten entwickelt werden. Dabei sollen sowohl historische Bezüge berücksichtigt, als auch neue identitätsstiftende Anknüpfungspunkte geschaffen werden.

Im Bereich Bahrenfeld / Othmarschen soll der Autobahndeckel von der S-Bahn-Brücke im Süden bis auf Höhe der historischen Schießplatzanlage am Volkspark im Norden auf insgesamt 2030 m Länge errichtet werden. Die vorhandenen beiderseits der Autobahn gelegenen Wohnquartiere in Bahrenfeld und Othmarschen werden dadurch von den Verkehrsemissionen der Autobahn entlastet. Ein neuer Grünzug entsteht auf dem Deckel und die Wiederherstellung historischer, z.Zt. von der Autobahn durchschnittener Parkanlagen – wie Bonnepark, Lutherpark und die Anbindung der Landschaftsachse zum Volkspark – werden wieder möglich.

Mit dem Rahmenplan Bahrenfeld Nord sollen die städtebaulichen, landschaftsplanerischen und verkehrsplanerischen Bedingungen der neuen Siedlungsentwicklung am südlichen Rand des Altonaer Volksparks untersucht und planerische Lösungen für neue Wohnbauflächen, Erschließungs- und Freiflächen entwickelt werden.

Die Ziele und Inhalte des Rahmenplans Bahrenfeld-Nord sollen in nachfolgenden Wettbewerben und Bauleitplanungen weiter konkretisiert werden.

1.3 Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung des Rahmenplanes ist interdisziplinär ausgelegt und umfasst u.a. folgende Themen:

STÄDTEBAULICHE ASPEKTE:

- Entwicklung von städtebaulichen Konzepten für die neuen Quartiere in verschiedenen Varianten. Nach Abstimmung mit der Auftraggeberin Detaillierung der favorisierten Konzepte. Klärung der Abgrenzung der Quartiere. Angaben zu Dichten, Gebäudetypen und Nutzungen, Anordnung und Dimensionierung der Wohnfolgeeinrichtungen.
- Entwicklungsraum am Holstenkamp: Konzeption für die Gemengelage, Friedhöfe, Kleingärten, Gewerbe, Gastronomie und Wohnbebauung in Vernetzung mit der Landschaftsachse.
- Vernetzung der neuen Siedlungsräume mit dem Deckelgrünzug, Volkspark und Lutherpark.

LANDSCHAFTSPLANERISCHE ASPEKTE

- Entwicklung der Übergangsbereiche zwischen Volkspark und den neuen Siedlungsräumen unter Berücksichtigung historischer Bezüge und anderer gartendenkmalpflegerischer Belange.
- Konkretisierung des Verlaufes der Volkspark-Landschaftsachse in diesem Gebiet mit Vorschlä-

gen für die Entwicklung eines Kleingartenparks zwischen neuen Siedlungsflächen am Holstenkamp und dem Gewerbegebiet Winsbergring.

- Einbeziehung der historischen Schießplatzanlage in die Planung.

- Entwicklung von Zielvorstellungen für den freiraumplanerischen Ideenwettbewerb zum Deckel Bahrenfeld/ Othmarschen im Verflechtungsbereich Volkspark/ Lutherpark/ Bonnepark und der angrenzenden Siedlungsflächen.

- Entwicklung von freiraumplanerischen Konzepten für die siedlungsbezogenen Freiflächen.

- Auseinandersetzung mit dem Problem des anfallenden Regenwasserabflusses von den neuen Siedlungsflächen.

VERKEHRSPLANERISCHE AUFGABENSTELLUNGEN:

- Entwicklung eines übergeordneten Erschließungskonzeptes für den neuen Siedlungsraum und die einzelnen Quartiere.

- Ausbildung einer zukünftig das Plangebiet querenden Sammelstraße zwischen Luruper Chaussee und Bornkampsweg.

- Prüfung einer Aufhebung der Straßen Kielkamp und Regerstieg sowie einer Unterbrechung von Regerstraße und August-Kirchstraße für den KFZ Verkehr.

- Entwicklung eines übergeordneten Fuß- und Radwegenetzes.

- Berücksichtigung der bestehenden Planungen und Konzepte für den öffentlichen Nahverkehr.

1.4 Planungsprozess

Die interdisziplinäre Bearbeitung des Gutachtens erfolgte in enger Abstimmung mit der Auftraggeberin Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), Projektgruppe Deckel A 7 sowie mit dem Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirks Altona. Neben diesen laufenden Abstimmungen wurden weitere Fachbehörden und Ämter eingebunden.

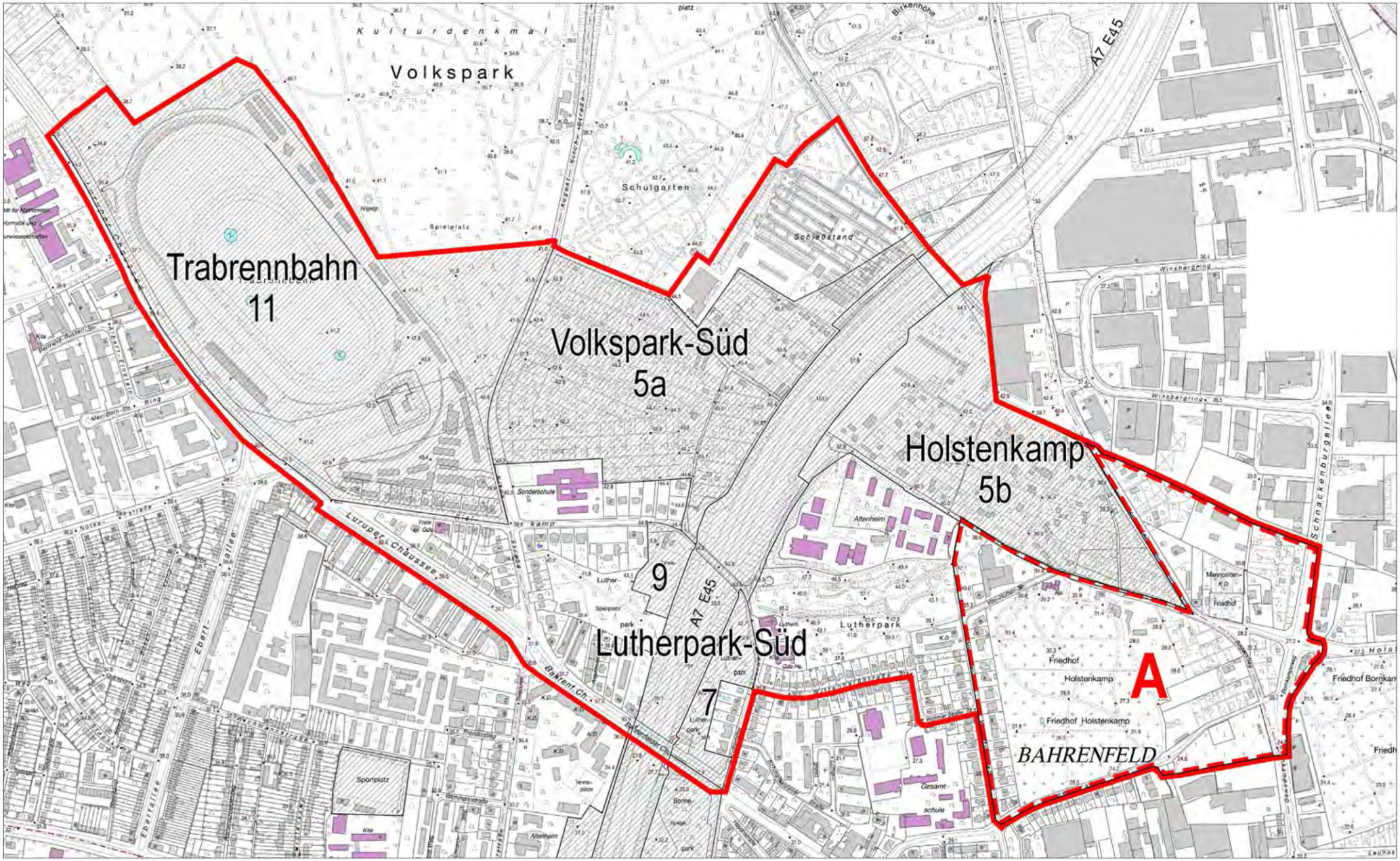
Parallel zur fachlichen Abstimmung wurde der Planungsausschuss der Bezirksversammlung Altona in öffentlicher Sitzung mehrfach über den Stand der Planungen informiert und die Ergebnisse in einer Informationsveranstaltung der Öffentlichkeit zur Diskussion vorgestellt.

Abb. 1 Planungsprozess der Rahmenplanung

Karte 1.1 Luftbild Rahmenplangebiet | Bestand

0m 100m 250m 500m

N



Karte 1.2 Rahmenplangebiet

2. Bestandsaufnahme / Analyse

2.1 Plangebiet

Das Rahmenplangebiet umfasst eine Fläche von ca. 129 ha und wird begrenzt durch die Bahrenfelder / Luruper Chaussee im Süden, den westlichen Volkspark-Eingang an der Luruper Chaussee, dem Altonaer Volkspark, der Nansenstraße und dem Industriegebiet am Winsbergring im Norden sowie dem Bornkampsweg / der Schnackenburgallee im Osten (s. Karte 1.2 Rahmenplangebiet).

2.2 Historische Entwicklung

VOM VOLKSPARK BIS ZUR ELBE

Altona, Harburg-Wilhelmsburg, Wandsbek und Bergedorf sind bis 1938 selbstständige Städte neben Hamburg. In Altona agiert Ferdinand Tutenberg in den Jahren 1913 bis 1933 als Gartenbaudirektor. Seine vorerst größte Aufgabe besteht in der Planung und Gestaltung des Altonaer Volksparks, noch heute die größte Grünanlage in Hamburg.

Als Gustav Oelsner am 30. März 1924 (bis 1933) Bausenator der Stadt Altona wird, entsteht die Idee die Elbvororte Eidelstedt, Lokstedt, Stellingen, Langenfelde, Lurup, Groß-Flottbek, Osdorf, Klein-Flottbek und Nienstedten zu Groß-Altona einzugemeinden. Damit soll seine Idee, Altona als „grüne Großstadt“ neu zu gestalten, verwirklicht werden. Bereits seit den 1920er Jahren gewinnen Grün- und Freiflächen einen stetig wachsenden Stellenwert in der Stadtplanung. In den Industriestädten,

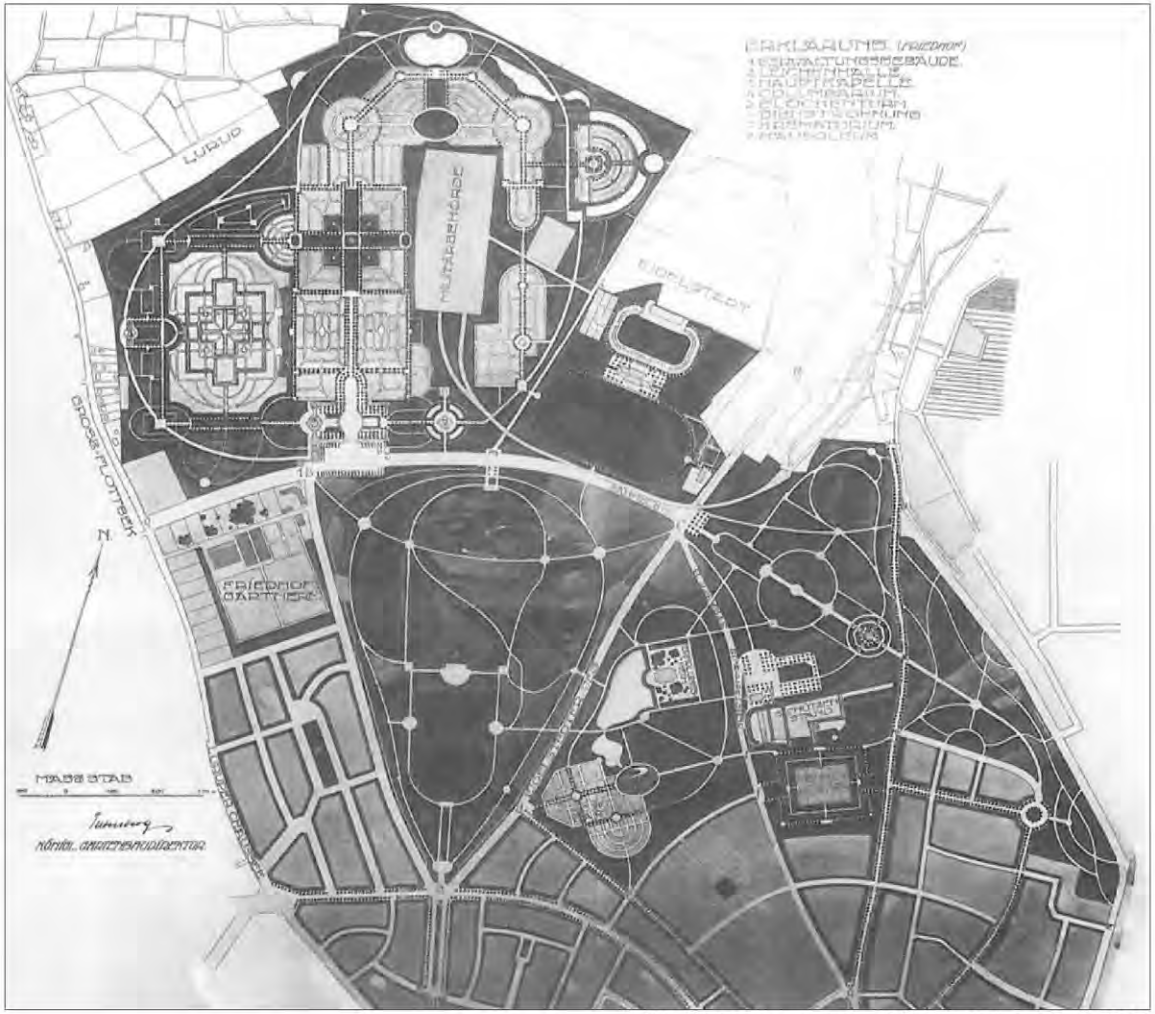


Abb. 2 Tutenbergs Entwurf für den Volkspark um 1914

wie auch Altona, wird der Gesundheit der Arbeiter verstärkt Beachtung geschenkt. Alle Schichten der Bevölkerung Altonas sollen die Möglichkeit erhalten Grünflächen und Parkanlagen zur Erholung oder zum Sport zu nutzen. Tutenbergs gestalterische Zielsetzungen stimmen mit den stadtplanerischen und sozialpolitischen Intentionen Oelsners überein. Er sieht die Notwendigkeit neuartige Grünanlagen zu schaffen, um der schlechten sozialen Situation vieler Einwohner, zum Beispiel durch sehr beengte Wohnverhältnisse, entgegenzuwirken. In diesem Zusammenhang entsteht die Planung für den Altonaer Volkspark mit angrenzenden Wohnbauflächen (s. Abb. 2).

Die Eingemeindung der Elbvororte zu Groß-Altona erfolgt dann im Jahr 1927. Dadurch können nun, durch Oelsner und Tutenberg planerisch vorbereitet, Grüngürtel entstehen, die sich vom Elbufer bis Schnelsen und Niendorf durch Altona ziehen. Diese Grünflächen sollen allen Bevölkerungsschichten zugänglich sein und der Regeneration der Menschen dienen. Benötigte Flächen werden zum Teil von der Stadt Altona gekauft und entgehen so der Parzellierung für weitere Wohnbebauung. Durch diese Grüngürtel (s. Abb. 3), die ihren südlichen Endpunkt alle entlang des Elbufers haben, und die neu angelegte, begrünte Elbuferpromenade, erhält Altona in der Zeit der Weimarer Republik das Image die Stadt der Parks an der Elbe zu sein. Abschließend verwirklichen kann Oelsner seine Ziele nicht. 1933 verliert er aufgrund seiner jüdischen Abstammung sein Amt und emigriert 1939 in die Türkei. Seine Ideen werden nicht weiter umgesetzt. Durch das Gesetz über Groß-Hamburg und andere Gebietsreformen im Jahr 1937 werden Altona,

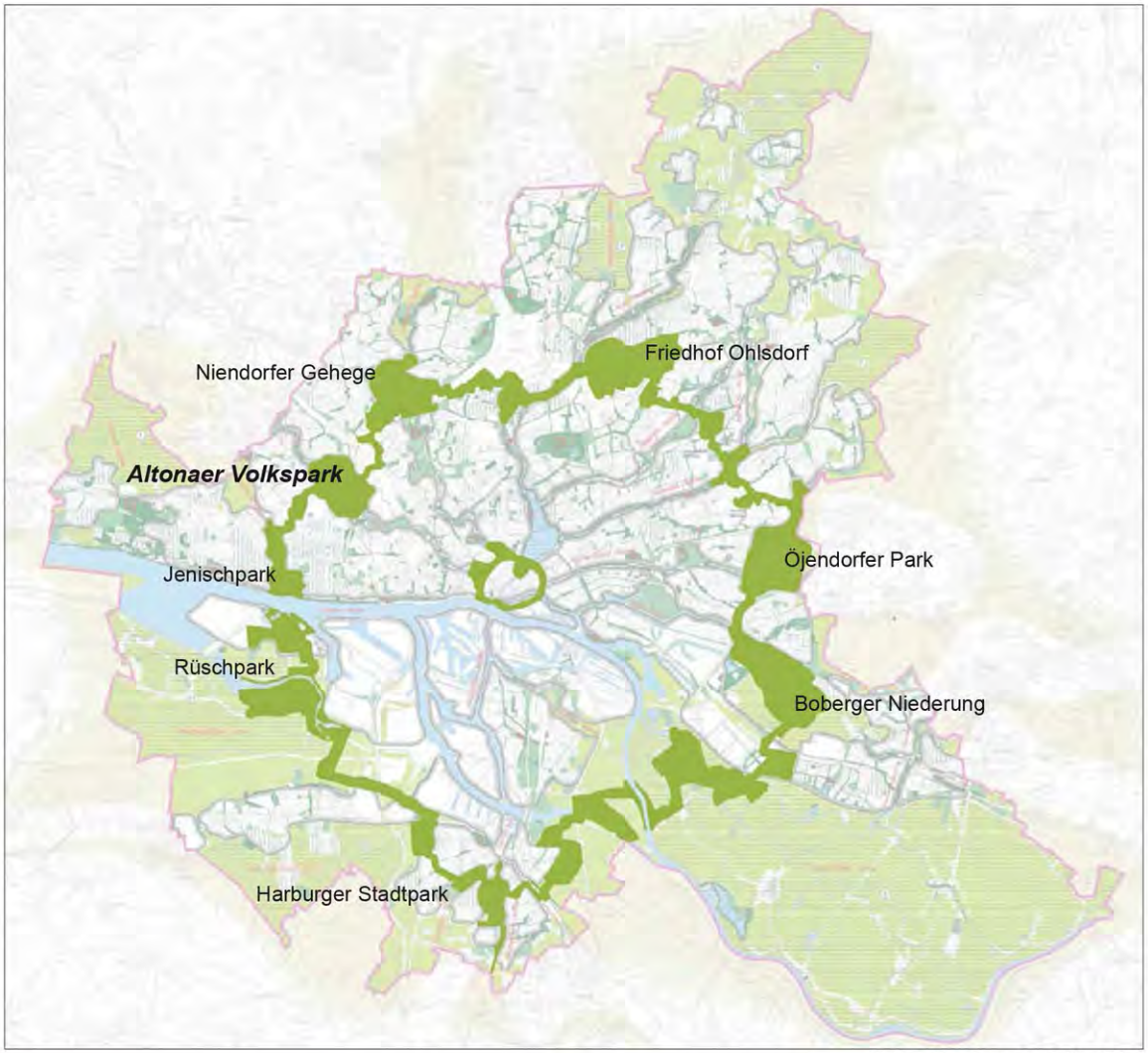


Abb. 3 Hamburger Grüngürtel

Harburg-Wilhelmsburg, Wandsbek und Bergedorf zum 01. April 1938 nach Hamburg eingemeindet.

WESTLICHE AUTOBAHN-UMGEHUNG HAMBURG

Im Jahr 1962 starten die Planungen für einen neuen Elbtunnel und einer Umgehungsautobahn im Hamburger Westen zur Verkehrsentlastung der heutigen BAB A1. Am 20. Juni 1968 beginnen die Bauarbeiten, eröffnet wird der Tunnel 1975. Durch den Elbtunnel kann der Verkehr im Stadtgebiet Hamburgs entlastet werden, da Autofahrer bisher die Elbbrükken als Verbindung Richtung Skandinavien nutzten.

Die von Oelsner und Tutenberg geplanten und zum Teil verwirklichten Grünringe und Parkanlagen boten damals Platz für die Trassenlegung der westlichen Umgehung Hamburgs, da hier praktisch keine Bebauung vorhanden war. Durch die Baumaßnahmen wird zwar die Verkehrssituation im Zentrum Hamburgs entschärft, die Trassenlegung führt aber auch dazu, dass der Stadtteil Bahrenfeld durch die Autobahn zerschnitten wird. Anstatt eines Grünzuges vom Volkspark bis zur Elbe prägt nun die sechsspurige Autobahn mit ihren Verkehrsemmissionen den Stadtteil.

Dem damaligen Planungsziel einer „Autogerechten Stadt“ entsprechend, wurde im Aufbauplan und den Flächennutzungsplänen seit den 1950er Jahren die Trasse für eine Ost-West Autobahn vom Horner Kreisel unter der Außenalster hindurch über den Altonaer Volkspark Richtung Industrie- und Hafengebiet Unterelbe (Brunsbüttel) freigehalten (s. Abb. 4). Zum Anschluss dieser neuen Ost-West

Abb. 4 Flächennutzungsplan von 1971

Autobahn an die vorhandene BAB 7 entstanden Planungen für ein Autobahnkreuz im Bereich nördlich des Holsten- und Kielkamps. Die heute noch rechtswirksamen Bebauungspläne (Bahrenfeld 6, 10 und 27) weisen für dieses Gebiet immer noch umfangreiche Straßenverkehrsflächen aus (s. Abb. 5). Die Planungen für die Ost-West Autobahn mit dem Autobahnkreuz in Bahrenfeld Nord wurden jedoch nicht umgesetzt und 1997 aus dem Flächennutzungsplan herausgenommen.

Aus diesen Gründen stagnierte die städtebauliche Entwicklung in Bahrenfeld-Nord über viele Jahrzehnte und es kam nicht zu der von Tutenberg und Oelsner schon in den 1920er Jahren geplanten Bebauung am Rande des Altonaer Volksparks.

VOM AUTOBAHNAUSBAU ZUM LÄRMSCHUTZDECKEL

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahre 2004 sieht den Ausbau der BAB A 7 in oberster Priorität als vordringlichen Bedarf vor. Um den erwarteten steigenden Verkehrsanforderungen gerecht zu werden, soll die A 7 nördlich des Elbtunnels bis zum Autobahndreieck Hamburg Nordwest achtspurig, nördlich davon sechsspurig ausgebaut werden. Ein solcher Ausbau einer Bundesfernstraße würde aufgrund des dadurch steigenden Lärmpegels einen zusätzlichen Lärmschutz für die angrenzenden (Wohn-) Gebiete in einer Höhe von bis zu 9 Metern notwendig machen.

Da die Bundesrepublik Deutschland Kostenträger der BAB A7 Erweiterung ist und es sich dabei um die wesentliche Änderung einer Bundesfernstraße im Sinne des § 1 II Nr. 1 16. BImSchV handelt, ist

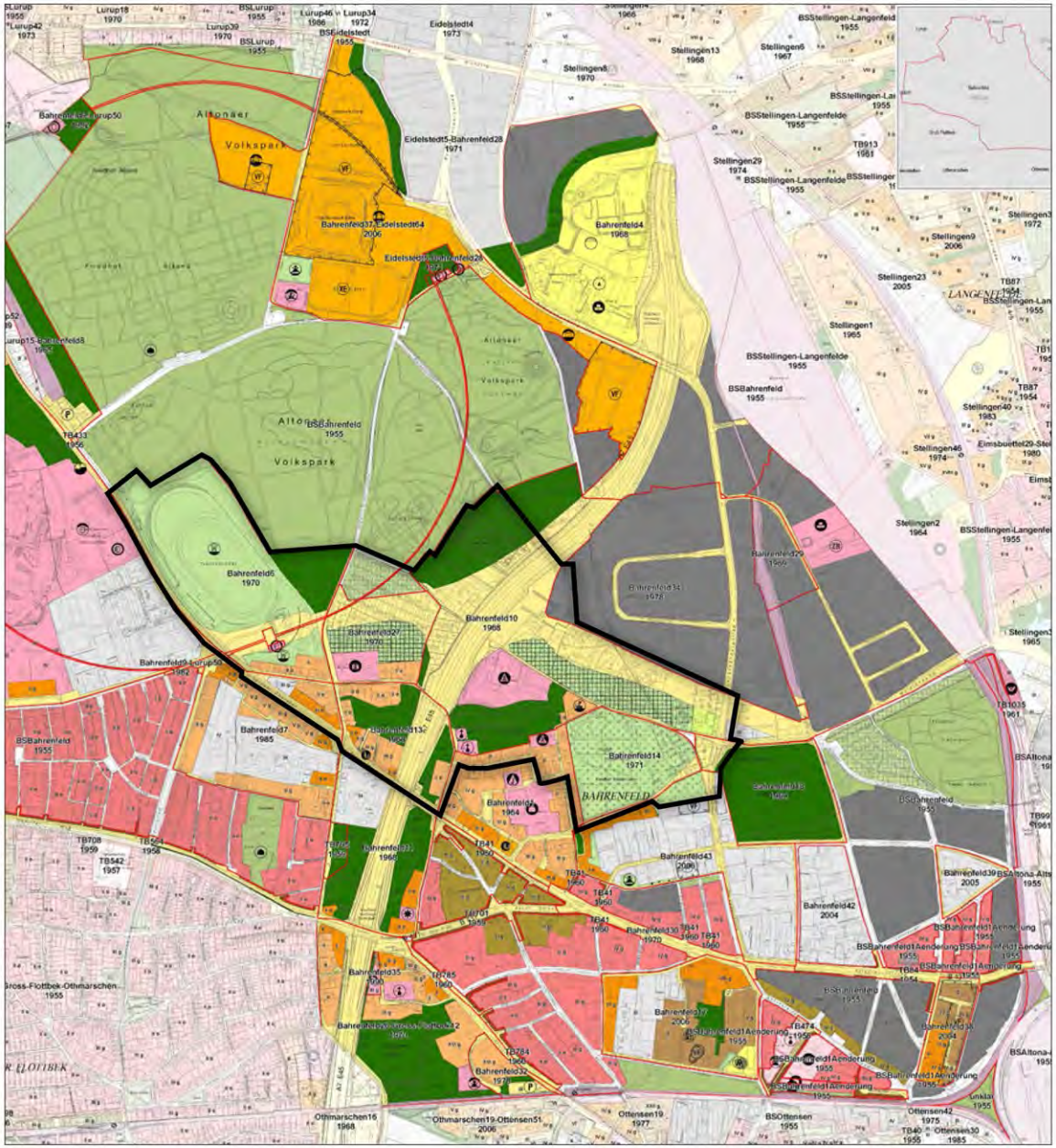


Abb. 5 Planrecht Bahrenfeld von 2010

der Bund auch für die Finanzierung und den Bau geeigneter Lärmschutzmaßnahmen zuständig. Die Kosten für den gesetzlich notwendigen Lärmschutz würden von der Bundesrepublik Deutschland getragen und den Hamburger Haushalt nicht belasten.

In diesem Zusammenhang entstand seitens der Stadt Hamburg die Idee, statt der bis zu 9 m hohen und damit städtebaulich wenig verträglichen Lärmschutzwände einen geschlossenen Deckel über die BAB 7 auszugestalten. Damit könnten neben dem notwendigen Lärmschutz, auf dem Deckel neue Freiflächen gewonnen und eine räumliche „Wiedervereinigung“ der durch die Autobahn getrennten Stadtteile erreicht werden. Vergleichbare Projekte sind bereits in anderen Metropolen wie Barcelona, Madrid und Paris sowie in Deutschland u.a. in Berlin, München, Düsseldorf und Regensburg umgesetzt worden.

Hamburg sieht auf den geplanten Deckelbereichen im wesentlichen Grün- bzw. Freiflächennutzungen vor. Der vorgesehene „Nutzungskatalog“ umfasst Fuß- und Radwege, Platzflächen, Grün- und Parkanlagen, Spiel- und Sportflächen sowie Freizeitgärten und Dauerkleingärten nach dem Bundeskleingartengesetz. Zu diesen Nutzungen gehörenden baulichen Nebenanlagen wie Gartenlauben, Kioske etc. sind möglich, soweit sie den (im Einzelnen noch zu entwickelnden) technischen Vorgaben („Leichtbauten“) entsprechen. Wohn-, Büro oder Gewerbebauten sind nicht vorgesehen. Auf den Deckeloberflächen wird der Bodenaufbau so vorgesehen, dass eine Kleingartennutzung ohne wesentliche Einschränkungen erfolgen kann. Dafür ist ein Bodenaufbau von 1,20 m über der Deckeloberkante vorgesehen. Die Eignung für eine Kleingartennutzung ist durch Fachgutachten belegt.

Die Finanzierung eines solchen Deckels über der Autobahn erfolgt zum einen Teil aus Bundes- und zum anderen Teil aus Landesmitteln. Zur Finanzierung des Hamburger Anteils sollen u.a. Kleingärten aus den umliegenden Gebieten auf den Deckel verlagert werden. Dadurch entsteht die Möglichkeit, die stadteigenen Kleingartenflächen als Wohnbauflächen zu entwickeln und aus dem Verkaufserlös den Deckel zu finanzieren. Dies ermöglicht die Realisierung eines großen, städtebaulich wichtigen Projektes mit relativ geringer Belastung des Hamburger Haushaltes und stellt gleichzeitig neue Siedlungsflächen für die aktuellen wohnungsbaupolitischen Ziele des Hamburger Senats bereit.

Die von der Überdeckelung direkt betroffenen sowie angrenzenden Entwicklungsflächen sind aufgrund der gesamtstädtischen Bedeutung des Stadtentwicklungsprojektes vom Senat evoziert worden. Dies bedeutet, dass nicht der Bezirk Altona für das Verfahren zuständig ist, sondern der Senat der Hansestadt Hamburg. Abb. 6 zeigt eine Übersicht der im Rahmen der Überdeckelung der A7 evozierten Flächen im Bereich Bahrenfeld. Dies betrifft überwiegend auch die Flächen innerhalb des Rahmenplangebietes. Eine Ausnahme stellt der im Plangebiet liegende Vertiefungsbereich A (Regerstieg) dar, der weiterhin in der Zuständigkeit des Bezirkes Altona liegt. Daher ist für die Bearbeitung des Rahmenplanes Bahrenfeld Nord eine enge Zusammenarbeit sowohl mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) als auch mit dem Bezirk Altona von großer Bedeutung.

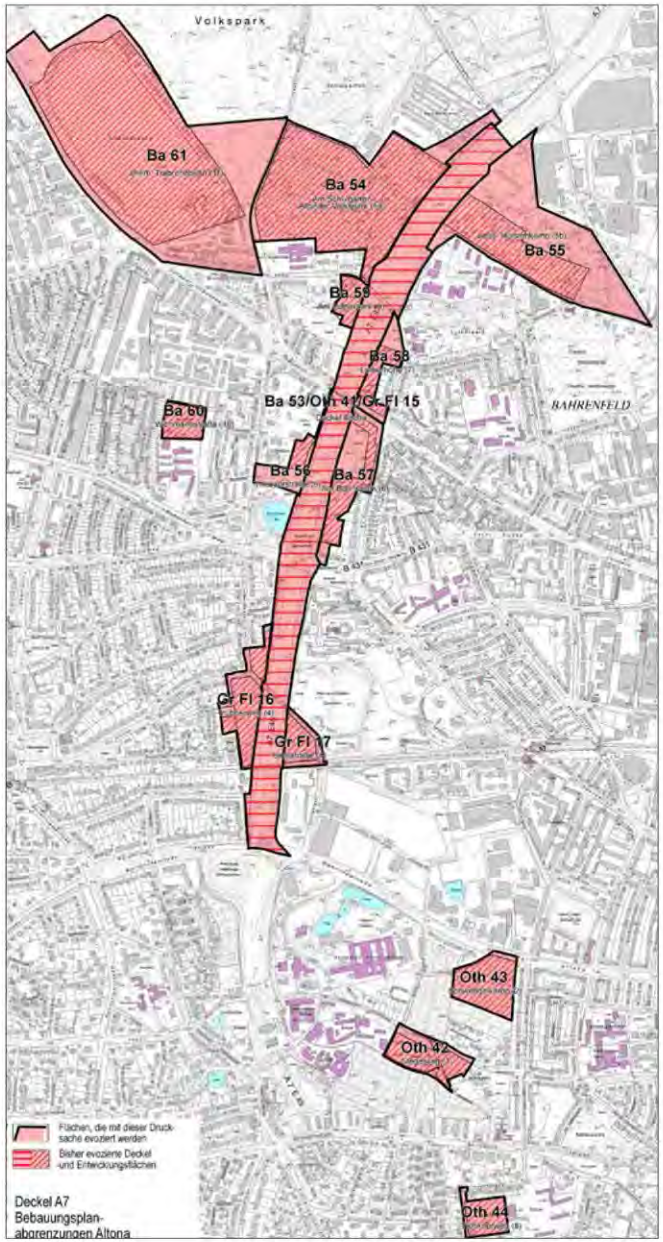


Abb. 6 Evozierte Flächen der BSU

2.3 Bestehendes Planrecht

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (FNP)

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 stellt für den Bereich des Rahmenplans überwiegend Grünfläche dar, in Teilen mit der Zweckbestimmung Friedhof und Sportanlage (Trabrennbahn) überlagert (s. Abb. 7). Der angrenzende Stadtraum ist überwiegend als Wohnbaufläche dargestellt. Im Westen und Osten sind angrenzend Gewerbeflächen ausgewiesen. Parallel nördlich zur Bahrenfelder Chaussee ist eine Schnellbahntrasse vom Bahnhof Altona zur Großsiedlung Osdorfer Born vorgesehen.

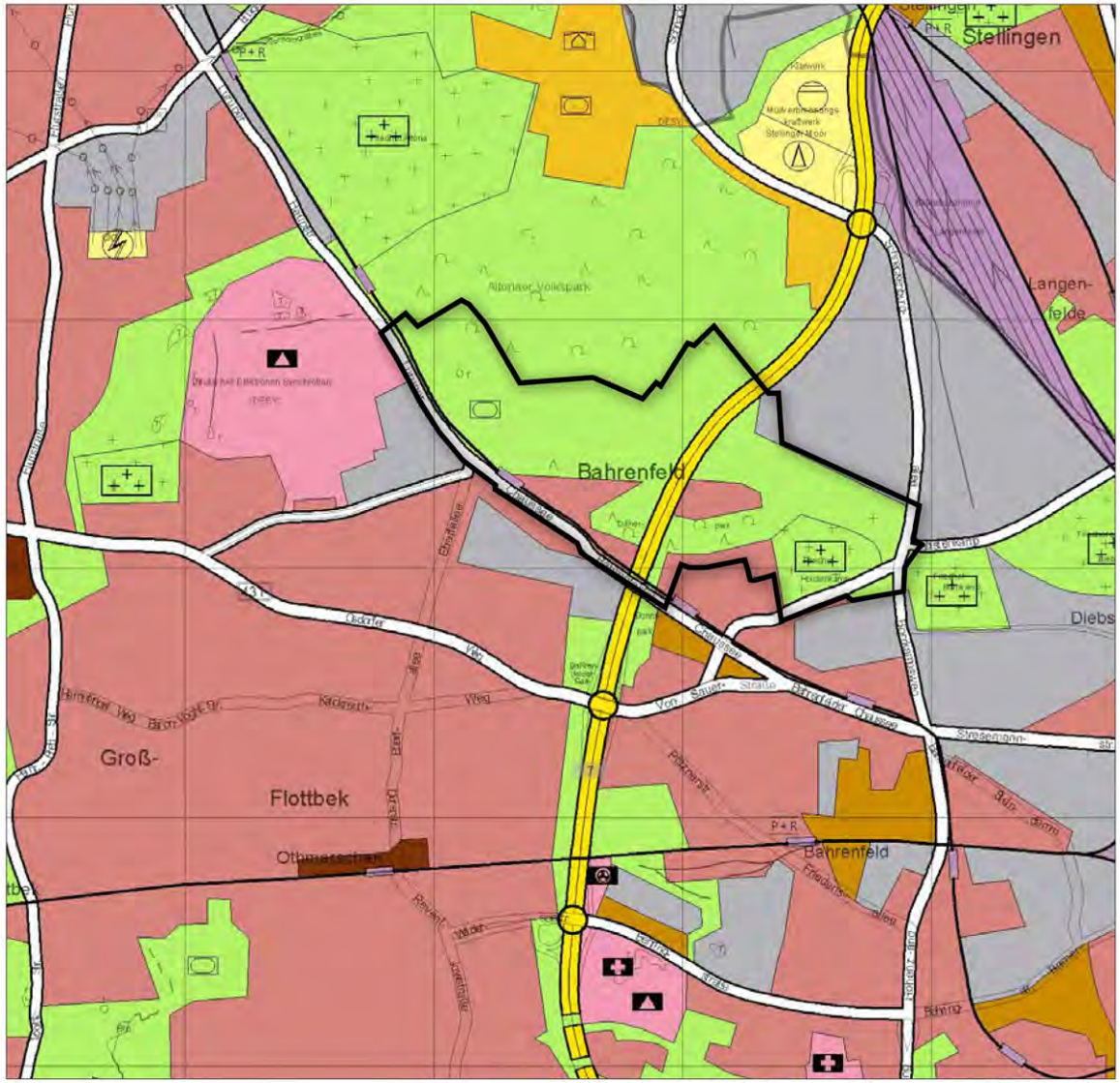


Abb. 7 Geltender Flächennutzungsplan von 1997

LANDSCHAFTSPROGRAMM (LAPRO)

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 stellt für den Bereich des Rahmenplans überwiegend die Milieus Parkanlage, Kleingärten, Friedhof und eingeschränkt nutzbare Grünfläche dar. Die Bauflächen nördlich der Bahrenfelder Chaussee sind überwiegend als gartenbezogenes Wohnen dargestellt (s. Abb. 8).

Die Trasse der BAB A7 ist im LAPRO, im Gegensatz zum FNP, der einen Tunnel darstellt, als Fläche mit Klärungsbedarf dargestellt. Der westliche Teil des Lutherparks ist als wertvolles Einzelbiotop (naturnaher Laubwaldrest) dargestellt.

Diese Milieus liegen weitgehend in der Landschaftsachse „Volkspark“ und werden in Teilen durch die

Kennzeichnung als Landschaftsschutzgebiet überlagert. Der Volkspark hat die Funktion Bezirkspark im Freiraumverbundsystem. Die nördlichen Teile des Plangebietes sind als zukünftiges Wasserschutzgebiet gekennzeichnet.

Die Fachkarte Arten- und Biotopschutz zum Landschaftsprogramm stellt für den Bereich des Rahmenplans folgende Biotopentwicklungsräume dar (s. Abb. 9):

Sportanlage (10d), offene Wohnbebauung (11a), Parkanlage (10a), Kleingärten (10b), Nadelwälder und waldartige Flächen in Parks und auf Friedhöfen (8b), Friedhof (10c).

BEBAUUNGSPLÄNE

Für das Plangebiet gelten z.Zt. die Bebauungspläne Bahrenfeld Nr. 1, 6, 7, 10, 13, 18, 27 und 43 sowie in den nicht von den o. g. Bebauungsplänen abgedeckten Teilflächen der Baustufenplan Bahrenfeld von 1955 (s. Abb. 5).

Das bestehende Planrecht im Rahmenplangebiet entspricht in wesentlichen Teilen nicht mehr den gegenwärtigen Zielvorstellungen Hamburgs und soll in Teilen grundsätzlich erneuert werden. Hierbei ist vor allem die im Plan gekennzeichnete Verkehrsfläche für das ehemals geplante Autobahnkreuz im Bereich südwestlich des Industriegebietes Winsbergring als obsolet zu betrachten.

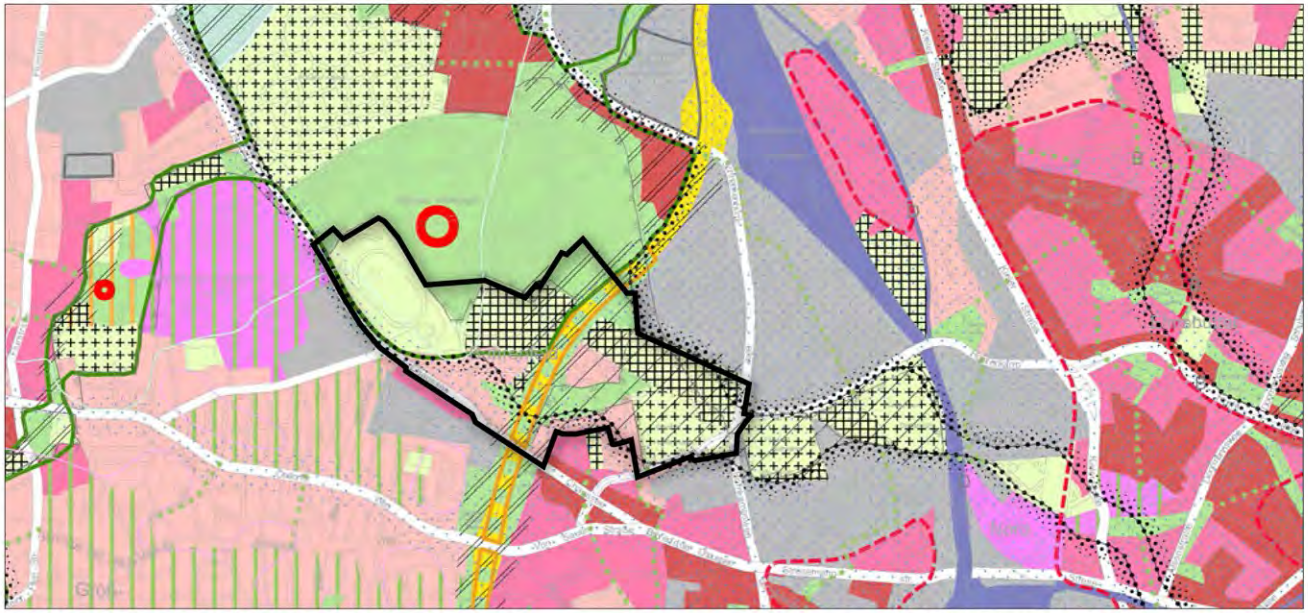


Abb. 8 Landschaftsprogramm Hamburg

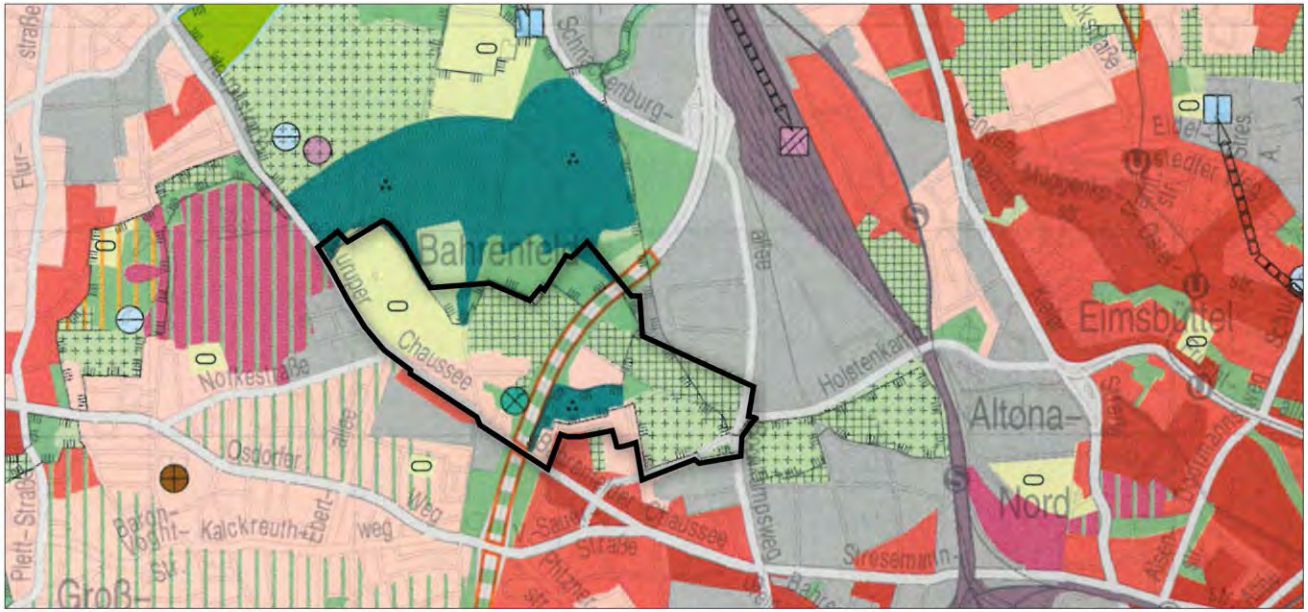


Abb. 9 Fachkarte Arten- und Biotopschutz Hamburg

2.4 Nutzungsstruktur

WOHNEN

Die Wohnviertel in Bahrenfeld nehmen nur etwa 20% der Gesamtfläche des Stadtteils ein. Dieser sehr geringe Anteil ist historisch begründet. Zum einen wurden im 19. Jahrhundert, sowohl von Altona als auch von Eimsbüttel, die industriell genutzten Flächen von den Wohnquartieren getrennt und in Richtung Norden bzw. Westen an den Stadtrand verlagert. Diese Flächen können heute zum Teil dem Stadtteil Bahrenfeld zugeordnet werden. Hinzu kommen ebenfalls ausgelagerte, große Friedhofsflächen, die Anfang des 20.Jahrhunderts durch den Altonaer Volkspark ergänzt wurden. In den 1970er Jahren wurde durch den Autobahnbau der A7 und deren Emissionen eine weitere Wohnbauentwicklung eingeschränkt und es wurden vermehrt Kleingärten als unempfindlichere Nutzungen im Umfeld der Autobahn angesiedelt. Viele der bestehenden Wohnquartiere sind demzufolge bereits vor dem zweiten Weltkrieg entstanden und auch weitestgehend erhalten geblieben. Hinzu kommen ergänzende Baulückenschließungen und kleinere Quartiere aus den 60er und 70er Jahren, wodurch sich eine insgesamt sehr heterogene Baustruktur mit differenzierten Wohnqualitäten ergibt.

Besonders hervorzuheben ist die südwestlich an das Plangebiet angrenzende Steenkampsiedlung, die nach Plänen von Gustav Oelsner südlich der Luruper Chaussee errichtet wurde. Sie ist eine der ersten Gartenstädte Hamburgs und wurde mit ca. 770 Wohneinheiten in Reihen- und Doppelhäusern zwischen 1914 und 1924 als Heimstätte für Kriegsrückkehrer errichtet. Die Grundstücke mit einer Fläche von 150 – 600m² zur Nutzung des heimischen Bodenertrages dienten der Selbstversorgung. Innerhalb der Siedlung gibt es schmale Straßen und kleine Plätze, die sich in Form und Maßstab mit den Gebäuden zusammenfügen und ein harmonisches Gesamtbild entwickeln. Die Steenkampsiedlung hat sich im Laufe der Jahrzehnte durch individuelle gestalterische Eingriffe (Fassade, Farbe, Fenster) gegenüber ihrem historischen Erscheinungsbild verändert. Dennoch hat sich die städtebauliche Grundfigur erhalten. Heute steht die Siedlung unter Milieuschutz und ist ein sehr beliebtes Wohnquartier.

Ein weiteres historisch bedeutsames Gebäudeensemble findet sich in der jetzigen Altenwohnanlage am westlichen Holstenkamp. Die Bebauung aus den 20er Jahren gruppiert sich um einen gemeinschaftlich genutzten Hof. Die Anlage soll in naher Zukunft von Baugemeinschaften neu bewohnt werden.

Weitere bedeutsame Bauten der 1920er Jahre finden sich nördlich und südlich der Luruper Chaussee. Die jeweiligen zeilenartigen Baukörper bilden schmale Gassen ins Blockinnere sowie privat und gemeinschaftliche genutzte Hofbereiche aus.

SOZIALE INFRASTRUKTUR

Im Stadtteil Bahrenfeld befinden sich dem direkten Wohnumfeld zugeordnete Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen. Innerhalb des Plangebietes sind die Sonderschule am Kielkamp sowie der Kindergarten an der Lutherkirche gelegen. Im weiteren Umfeld sind zusätzlich Kindertagesstätten, Grundschulen (Primarschulen) sowie weiterführende Schulen zu finden.

Südlich des Untersuchungsgebietes liegen zwei Primarschulen. Sie sind beide vom Rahmenplangebiet durch die stark befahrene Luruper Chaussee / Bahrenfelder Chaussee getrennt. Westlich der Autobahn am Osdorfer Weg liegt die Primarschule Groß Flottbek sowie östlich der Autobahn die Primarschule Mendelssohnstraße. Im Rahmen des neuen Schulentwicklungsplans besteht der Vorschlag, die beiden Primarschulen auf 3 Züge in der ersten bis sechsten Klasse auszubauen.

In der Regerstraße, südöstlich des Plangebietes, liegt die Stadtteilschule Bahrenfeld mit derzeit etwa 600 Schülerinnen und Schülern. Südlich und westlich des Plangebietes befinden sich mehrere weiterführende Schulen, die vom Rahmenplangebiet mit dem Fahrrad zu erreichen sind: Christianeum, Gymnasium Hochrad, Lise-Meitner-Gymnasium, Gymnasium Othmarschen, Gymnasium Altona, Goethegymnasium und mehrere Stadtteilschulen.

Die Sonderschule am Kielkamp ist eine Schule für geistig behinderte Schüler. Die Schule hat ein großes Einzugsgebiet im gesamten Hamburger Westen.

Die nächst gelegene Kindertagesstätte ist die der Luthergemeinde an der Lutherhöhe. Dort werden fast 100 Kinder im Alter von 3 bis 12 Jahren betreut. An den beiden Primarschulen Groß Flottbek und Mendelssohnstraße sind ebenfalls Kindertagesstätten vorhanden. Außerdem findet sich auf dem DESY Gelände eine englischsprachige Kindertagesstätte. Im Altonaer Volkspark hat die Ballinstiftung mehrere Kinderbetreuungsangebote u.a. einen Waldkindergarten. Kleinere Kitas finden sich in den direkten

Nachbarschaften z.B. in der Steenkampsiedlung. Die Entwicklung neuer Wohnquartiere im Rahmenplangebiet erfordert aber zusätzliche Kinderbetreuungsangebote.

Im Zuge der geplanten Wohnbauflächenentwicklungen müssen, in Abhängigkeit von der Art und der Dichte der zukünftigen Bebauung, Bedarfsuntersuchungen für voraussichtlich erforderliche Kindertagesstätten und Schulen vorgenommen werden. Diese erscheinen vor allem im Zusammenhang der zurzeit durchgeführten Diskussionen um die Inklusion der Sonderpädagogik sinnvoll, um die vorhandenen Schulflächen an die zukünftigen Bedürfnisse anzupassen und zu erweitern oder bereits vorab neue Schulbauten zu planen.

Gemeinbedarfseinrichtungen wie Kirchen, Gemeindehäuser und Senioreneinrichtungen sind ebenfalls im Plangebiet und der Umgebung vorhanden. Im Zusammenhang mit der zunehmend sinkenden Anzahl an Kirchenmitgliedern sollte davon ausgegangen werden, dass die Gotteshäuser die neuen Gemeindemitglieder in den derzeitigen Räumlichkeiten aufnehmen können.

INDUSTRIE- UND GEWERBESTRUKTUR

Der Stadtteil Bahrenfeld hat traditionell eine hohe Gewerbe- und Industriedichte. Dies ist zum einen durch die historische Entwicklung zu erklären, zum anderen durch die Nähe zur Autobahn. Daher ist auch das Untersuchungsgebiet durch mehrere Gewerbe- und Industriezonen geprägt, die sich z. T. auch in direkter Nachbarschaft zu Wohnnutzungen befinden.

Nordwestlich des Rahmenplangebietes befindet sich das Industriegebiet „Winsbergring“. Die dort angesiedelten Firmen sind in unterschiedlichen Branchen tätig. Die Baustruktur des Gebietes ist dementsprechend sehr heterogen. Entlang der Schnackenburgallee und des Winsbergrings befinden sich unterschiedlich große Hallen. Diese bilden kleinere und größere Hofflächen aus, die sowohl nach innen wie auch zur Straße hin orientiert sind und somit den Stadtraum unterschiedlich definieren.

Die Beeinträchtigung der zukünftigen Entwicklung des Rahmenplangebietes kann auf einige wenige Firmen beschränkt werden. Diese befinden sich jedoch am südlichen Rand des Industriegebietes Winsbergring im Übergang zum Rahmenplangebiet. Hier ist vorab eine fachgerechte Beurteilung der Belastung durch emittierende Industriebetriebe gegenüber Nachbarnutzungen gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz durchzuführen, um die Mindestabstände von potenziellen Wohnbauflächen zum Industriegebiet zu definieren. Eine ausreichend breite Grünzäsur nach Süden / Südwesten zum Wohnbaugebiet schafft visuellen Abstand und ermöglicht die Präzisierung der Landschaftsachse. Für die Abgrenzung zukünftiger Wohngebiete wird im Rahmen der Bearbeitung vorerst ein Mindestabstand von 100 m zum Industriegebiet angenommen. Dieser muss im weiteren Verfahren genauer untersucht werden.

Östlich des Plangebietes befindet sich ein sogenannter Störfallbetrieb nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Dieser erlaubt in einem Radius von 500 m keinen neuen Wohnungsbau. Diese Fläche reicht von Osten in das Rahmenplangebiet hinein.

Im Plangebiet sind tlw. Altlasten vorhanden, die auf eine Bebauungsmöglichkeit mit einhergehender Sanierung oder für eine Eignung als Standort von Kleingärten überprüft werden müssen.

Eine weitere gewerblich genutzte Fläche befindet sich südlich des Friedhofes Holstenkamp, wo sich neben Autohändlern, Handwerkern, Speditionen und Dienstleistern auch stellenweise Einzelhandel befindet.

Westlich der A7 zwischen Luruper Chaussee und Theodorstraße wurde das denkmalgeschützte Gewerbeareal Westend saniert und zum Dienstleistungsstandort mit Büros und Lofts umgebaut. Gegenüber befindet sich ein ausgedehnter Gewerbekomplex, in dem sich vor allem Handwerker und Dienstleister in sogenannten Handwerkerhöfen etabliert haben.

Am Albert-Einstein-Ring, südwestlich der Trabrennbahn, hat sich in den 1980er und1990er Jahren ein monostrukturierter Bürostandort entwickelt, der durch mehrgeschossige, oft zusammenhängende Bürogebäude geprägt ist. Hier können aktuell Leerstände festgestellt werden. Die etwas eingeschlossene Lage zwischen Trabrennbahn und DESY kann durch die städtebauliche Entwicklung der Trabrennbahn-Flächen eine Aufwertung erfahren und besser in den Stadtteil integriert werden. Ziel sollte es sein, den Standort mehr zu öffnen, und ggf. durch gewerbliche Nutzungen an der Luruper Chaussee zu ergänzen sowie die fußläufige Vernetzung in den Altonaer Volkspark zu verbessern.

VERSORGUNGSSTRUKTUR UND EINZELHANDEL

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befindet sich Einzelhandel vor allem an den Hauptverkehrsstraßen entlang der Bahrenfelder Chaussee und der Von-Sauer-Straße. Hier sind auch diverse Supermärkte angesiedelt, die für das Rahmenplangebiet jedoch nicht in fußläufiger Erreichbarkeit liegen. Ergänzende Einkaufsmöglichkeiten mit großflächigem Einzelhandel finden sich auf dem Areal des ehem. Gaswerkes (Otto-von-Bahren-Park) sowie im Bereich des Markplatzes Klein-Flottbek mit Wochenmarkt und mehreren Discountern. Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige gastronomische Einrichtungen, die insbesondere an der Kreuzung Luruper Chaussee / Ebert-Allee (im weiteren Ebertplatz genannt) zu einer Belebung beitragen sowie am Holstenkamp mit zwei traditionsreichen Landhausgasthäusern. Ergänzende Angebote zur Nahversorgung der Quartiere wären insbesondere am städtebaulich neu zu definierenden Ebertplatz sinnvoll.

SONDERNUTZUNGEN

Westlich der Trabrennbahn liegt das Gelände des Forschungszentrums DESY (Deutsches Elektronen Synchrotron), das als abgeschlossener Campus angelegt ist. Ein ausgelagerter Bereich der DESY-Anlage ist die HERA-Halle Süd (Hadron-Elektron-Ring-Anlage), die sich auf der südöstlichen Fläche der Trabrennbahn befindet. Sie ist Bestandteil des Teilchenbeschleunigers HERA, dessen ringförmige Teststrecke unterirdisch durch den Volkspark Altona verläuft. Der Tunnel von HERA befindet sich 10 bis 25 Meter unter Geländeniveau und hat einen Innendurchmesser von 5,2 Meter. Dieser Tunnel kann bis zu einer Tiefe von 4 m überbaut werden. Das Gelände der HERA-Halle Süd ist in die Planung zu integrieren. Zurzeit wird der HERA Tunnel im Ruhemodus betrieben, neue langjährige Versuchsreihen im Tunnel sind aber in Planung. Der Aufbau und Abbau der Versuchsreihen erfolgt über Schwertransporte. Dazu werden LKW-Stellplätze direkt am Eingang benötigt, so dass zwischen Luruper Chaussee und dem DESY- Gelände eine Fläche für Stellplätze sowie eine für Schwerlasttransporte im Kurvenradius geeignete Zufahrt vorzuhalten ist.

Karte 2.1 Bestandsanalyse | Infrastruktur

0m 100m 250m 500m

N

Bushaltestelle mit 300m Einzugsbereich

Karte 2.2 Bestandsanalyse | Restriktionen

2.5 Freiraumstruktur

LANDSCHAFTSSCHUTZGEBIET

Ein großer Bereich des Rahmenplangebietes ist Teil der Landschaftsschutzgebietsverordnung der Gemarkung Bahrenfeld vom 13. April 1971 (HmbGVBl. 1971, S. 75). Diese stellt einen wichtigen Bestandteil des städtischen Freiraumverbundsystems dar. Das Landschaftsschutzgebiet (LSG) ist Teil der Volkspark-Landschaftsachse und verbindet den inneren grünen Ring um die Hamburger Innenstadt mit dem sog. zweiten grünen Ring, der sich hier zum Altonaer Volkspark ausweitet. Das LSG besteht in Bahrenfeld aus den Friedhöfen Holstenkamp, Bornkampsweg und Diebsteich sowie mehreren Kleingartenanlagen und dem Altonaer Volkspark. Im Zuge der weiteren Planung ist die Abgrenzung des Landschaftsschutzgebietes ggf. neu zu definieren.

STÄDTISCHE PARKANLAGEN

Bahrenfeld verfügt über einen hohen Grünflächenanteil, der ca. 40% der Gesamtfläche des Stadtteils ausmacht. Insbesondere die zahlreichen Parks und Friedhöfe prägen sein grünes Erscheinungsbild.

Der Altonaer Volkspark ist mit einer Gesamtfläche von ca. 340 ha die größte öffentliche Parkanlage Hamburgs. Durch die teils isolierte Lage zwischen der A7 und mehreren Gewerbegebieten ist die Erreichbarkeit des Parks heute sehr eingeschränkt. Zudem gibt es kaum angrenzende Wohngebiete ohne private Freiflächen, die für eine Belebung des Volksparks beitragen können. Durch die im Rahmenplan vorgesehenen städtebaulichen Entwicklungen der Randbereiche werden die Voraussetzungen für verbesserte Zugänge und eine Intensivierung der Parknutzung geschaffen.

Im Jahre 2007 wurde ein Gesamtkonzept für den Altonaer Volkspark erarbeitet (Hager Landschaftsarchitekten, 2007). Dieses sieht entsprechend dem z.Zt. diskutierten Leitbild „Sportstadt Hamburg" die Entwicklung des Parks mit dem Schwerpunkt Sport vor. Ergänzend wurde eine Wohnbebauung auf der Trabrennbahn vorgeschlagen. Weiterhin wurde die Aufwertung der Eingangsbereiche zum Park thematisiert, um die Zugänglichkeit des Volksparks zu verbessern (s. Abb. 10).

Der Lutherpark wurde in den 1970er Jahren durch die Trassierung der BAB A7 zerschnitten. Durch die Überdeckelung der Autobahn kann der Park in seiner ursprünglichen Ausdehnung wiederhergestellt und als Quartierspark in den Stadtteil integriert werden. Gleiches gilt für den Bonnepark, der durch den Autobahndeckel in Verbindung mit dem Bahrenfelder See zu einem zusammenhängenden Grünraum entwickelt werden kann.

FREIZEITFLÄCHEN

Im Plangebiet sind einige Spielplätze vorhanden, die sich in den Parkanlagen (Volkspark, Bonnepark, Lutherpark) konzentrieren.

Außer den Sportarenen im nördlichen Altonaer Volkspark gibt es in der Umgebung des Plangebietes u.a. folgende Sportflächen:

- Notkestraße (Fußballplätze)
- Albert-Einstein-Ring (VAF – Verein Aktive Freizeit mit Schwimmbad)
- Sportplätze im westlichen Volkspark (Lurup)
- Sportanlagen am Blomkamp
- Tennisanlagen Blomkamp und Osdorfer Landstraße
- Sportflächen Windmühlenweg

Die Trabrennbahn Bahrenfeld als große zusammenhängende Sportfläche soll durch den Zusammenschluss mit der Horner Galopprennbahn aufgegeben und als Wohnbaufläche entwickelt werden. Die vorhandenen Tennisplätze am westlichen Lutherpark sind bereits aufgegeben und können als Wohnbauflächen entwickelt bzw. dem Lutherpark zugeordnet werden. Der Fußballplatz an der Wichmannstraße, nördlich des Schulgeländes, soll ebenfalls zu einer Wohnbaufläche umgenutzt werden. Die Sportnutzungen werden an der Hermann-Seifert-Sportanlage mit weiteren Sporteinrichtungen westlich des S-Bahnhofs Bahrenfeld zusammengelegt und konzentriert (Sportpark Bahrenfeld).

FRIEDHÖFE

Im Untersuchungsgebiet sowie im direkten Umfeld befinden sich eine Reihe von öffentlich zugänglichen Friedhöfen. Hierzu zählen der Friedhof Holstenkamp, der Friedhof Bornkampsweg und der

Friedhof Diebsteich. Die drei letztgenannten sind große innerstädtische Grünflächen und Teil der Landschaftsachse. Weitere Ruhestätten sind der Mennoniten Friedhof am Holstenkamp sowie der Israelische Friedhof an der Regerstraße. Diese sind ebenfalls wichtige, denkmalgeschützte Grünanlagen.

KLEINGARTENANLAGEN

Viele der zahlreich vorhandenen Dauerkleingärten werden im Zuge der Autobahnüberdeckelung auf den Deckel verlagert und die dadurch frei werdenden städtischen Flächen für den Wohnungsbau entwickelt. Die bisher traditionell angelegten Parzellen könnten auf dem Deckel in neuen Strukturen angelegt und durch innovative, flexible Modelle den zeitgemäßen Bedürfnissen der Nutzer angepasst werden. Zur weiteren planerischen Konkretisierung wird ein landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb durchgeführt.

BIOTOPE UND NATURSCHUTZZONEN

Eine landschaftsplanerische Bestands- und Potentialbewertung wurde 2010 durchgeführt. Ziel der Untersuchungen war besonders erhaltenswerte Flora und schützenswerte Fauna zu lokalisieren und daraus entsprechende Restriktionen für die zukünftige Siedlungsentwicklung zu benennen.

Zusammenfassend liegen folgende Ergebnisse vor:

- Im nördlichen Bereich des Bonneparks wurde ein Brutvogelvorkommen des streng geschützten Sperbers erfasst.

Abb. 10 Gestaltungs-, Funktions- und Nutzungskonzept | Masterplan Volkspark | Stand 2007

- Darüber hinaus wurden keine weiteren Tabuflächen zum Artenschutz ermittelt.

- Im Untersuchungsgebiet sind keine geschützten Biotope vorhanden.

- In den vorhandenen Parkanlagen gibt es hochwertigen und alten Baumbestand, der den jeweiligen Charakter der Freiräume prägt. Hierzu zählen die geschützten Waldflächen des Volksparks sowie zusammenhängende Baumstrukturen im Luther- und Bonnepark.

- Hinzu kommen schützenswerte straßenbegleitende Baumreihen am Hogenfeldweg, an der August-Kirch-Straße, am Holstenkamp, Schulgartenweg, die Straßenbäume der Luruper Chaussee sowie die Lindenallee, die von der Luruper Chaussee in der Lutherpark führt.

STADTPLÄTZE

Platzräume als urbane Treffpunkte sind im Untersuchungsgebiet fast nicht vorhanden.

Der Bahrenfelder Marktplatz, der früher das Zentrum Bahrenfelds war, wurde durch die A7 und die Verkehrsbelastung der Von-Sauer-Straße zu einer Restfläche, die durch dichten Baumbestand geprägt ist und als Abstandsgrün bezeichnet werden kann. Derzeit wird die Fläche z.T. als Spielplatz genutzt.

Der Ebertplatz am nördlichen Eingang der Steenkampsiedlung stellt jedoch eine kleine, stadträumlich attraktive Platzfläche dar, die durch einige gastronomische Einrichtungen belebt wird. Der Platzraum wird jedoch durch das hohe Verkehrsaufkommen gestört. Zudem wird die ehemalige Straßenbahnkehre als Stellplatzzone für Überliegerbusse genutzt und ist in ihrer jetzigen Flächenaufteilung nicht optimal. Der Ebertplatz ist das Bindeglied zwischen bestehendem Stadtraum und den neuen Quartieren über die Bahrenfelder Chaussee hinweg. Dabei ist es sinnvoll, die Verkehrsführungen und die Lage der Bushaltestellen neu zu organisieren.

2.6 Verkehrsinfrastruktur

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Die überörtliche Verkehrsanbindung des Plangebietes ist durch die Lage an der A7 und der B 431 als Hauptverkehrsachse für den motorisierten Individualverkehr sehr gut ausgebaut. Der innerstädtische Verkehr kann über die in Ost-West Richtung verlaufende, vierspurige B 43 (Stresemannstraße - Bahrenfelder Chaussee – Von- Sauer-Straße) über die BAB 7 Anschlussstelle Bahrenfeld an den überregionalen Verkehr abgeführt werden. Die übergeordneten Verkehrswege umgehen den Volkspark, wodurch das Rahmenplangebiet zum einen sehr gut erschlossen ist und zum anderen nach Fertigstellung des Autobahndeckels nicht mehr von stark befahrenen Straßen durchquert wird.

Die Verkehrssituation innerhalb des Plangebietes und seiner direkten Umgebung stellt sich differenziert dar. Das westliche Gebiet ist durch die Autobahn vom östlichen Gebiet abgetrennt und nur über die Brücke Kielkamp miteinander verbunden. Die südlich gelegenen Hauptverkehrsstraßen Osdorfer Landstraße / Bahrenfelder Chaussee mit Verlängerung zur Stresemannstraße sind derzeit verkehrlich stark belastet. Aufgrund dieser Situation entwickeln sich zeitweise Schleich- und Abkürzungsverkehre durch die Regerstraße, die das dortige Wohnquartier erheblich belasten. Im Osten tangieren Bornkampsweg / Schnackenburgallee als stark frequentierte Straßen das Plangebiet, die u.a. den LKW-Verkehr des Industriegebiets Winsbergring nach Norden zur Autobahnauffahrt Stellingen abwickeln.

Bei der Erschließungsplanung des Gebietes sind die Bedarfe des übergeordneten Netzes sowie der Ziel- und Quellverkehrs der vorhandenen und neuen Quartiere zu berücksichtigen. Durchgangsverkehre sind zu minimieren und Schleich- und Abkürzungsverkehre durch die Wohnquartiere zu unterbinden.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Das Untersuchungsgebiet ist z. Zt. über die Metrobuslinien 1, 2 und 3, den Schnellbus 37 sowie die Stadtbuslinien 180 und 288 zu erreichen. Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof beträgt ca. 20-30 Minuten.

Aus der Lage der bisherigen Haltestellen ist eine kurze fußläufige Erreichbarkeit von max. 300 m zu den neuen Wohnbauflächen nicht gewährleistet. Von daher ist eine weitere Busstrecke zur ÖPNV Erschließung durch das Entwicklungsgebiet notwendig. Die Umsteigesituation am Ebertplatz ist z.Zt. problematisch, da i.d.R. eine Querung des Straßenraumes notwendig ist. Bei einer Überplanung der Buslinien und Haltestellen sollte dies verbessert werden.

Die S-Bahn-Haltestellen Bahrenfeld und Othmarschen befinden sich ca. 2 km südlich, der S-Bahnhof Diebsteich über 2 km östlich des Rahmenplangebietes.

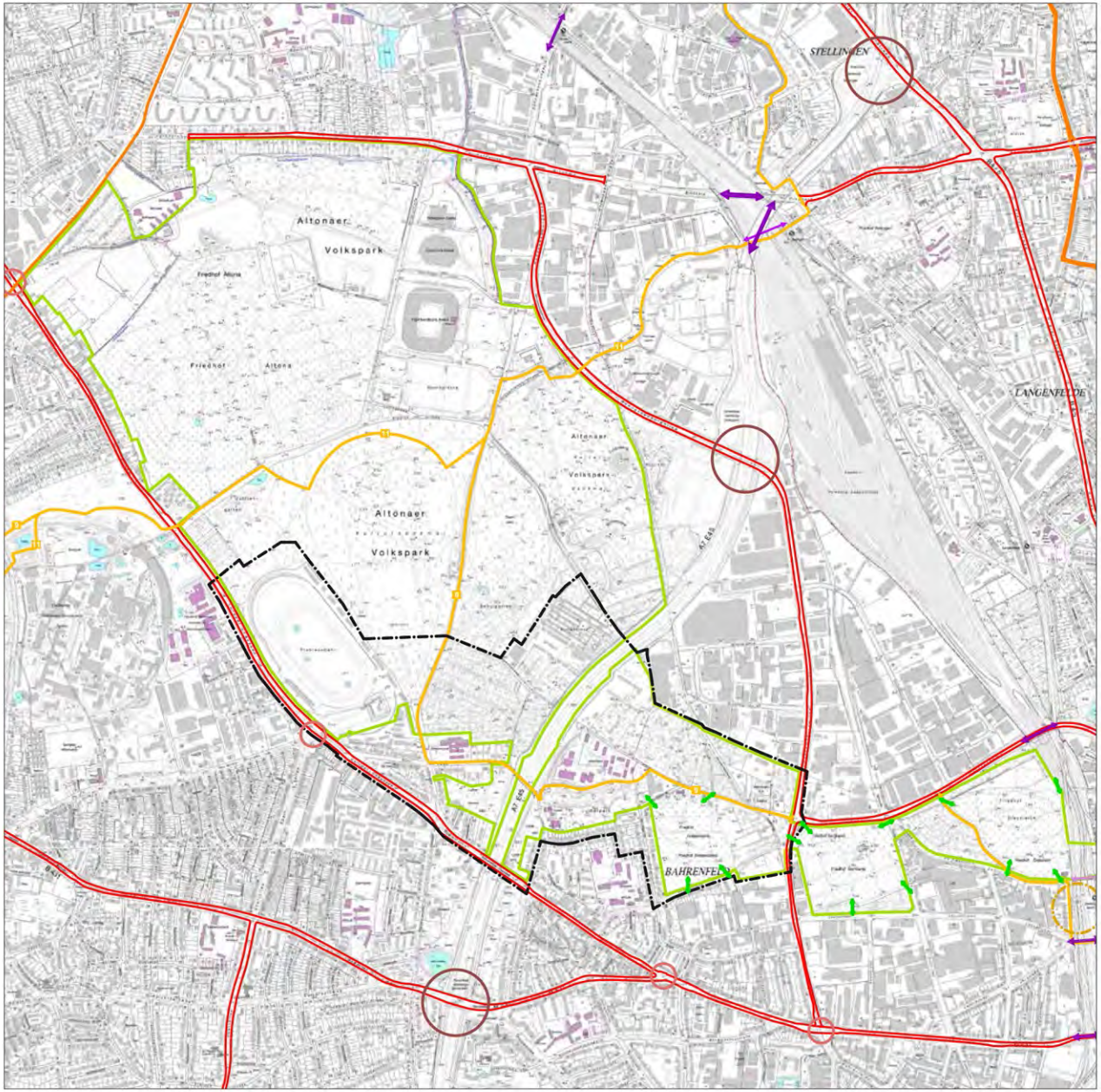
Eine im Flächennutzungsplan parallel zur Bahrenfelder Chaussee/ Luruper Chaussee dargestellte Schnellbahntrasse wird weiterhin baulich freigehalten, um einen langfristigen schienengebundenen ÖPNV Anschluss des Plangebietes zu ermöglichen.

FUSS- UND RADWEGE

Das Plangebiet ist derzeit nur eingeschränkt durch Fuß- und Radwege erschlossen. Entlang der Straßen befinden sich Fußwege sowie in Teilen straßenbegleitende Radwege. Innerhalb des Volks- und des Lutherparks existiert ein ausgeprägtes Freizeitwegenetz.

Die Alltagsrouten für den Radverkehr verlaufen in Ost-West-Richtung ausschließlich an den stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen.

Darüber hinaus kann die A7 lediglich über die Kielkamp-Brücke überquert werden, im weiteren Verlauf nach Osten ist das Fahrradwegenetz wenig alltagstauglich. Die Wege innerhalb der Kleingärten dienen vorwiegend der internen Erschließung und stellen keine attraktiven Wegeverbindungen dar. Das Radfahren auf diesen Wegen ist verboten.



Karte 2.3 Bestandsaufnahme | Übergeordneter Verkehr

0m 100m 250m 500m

N

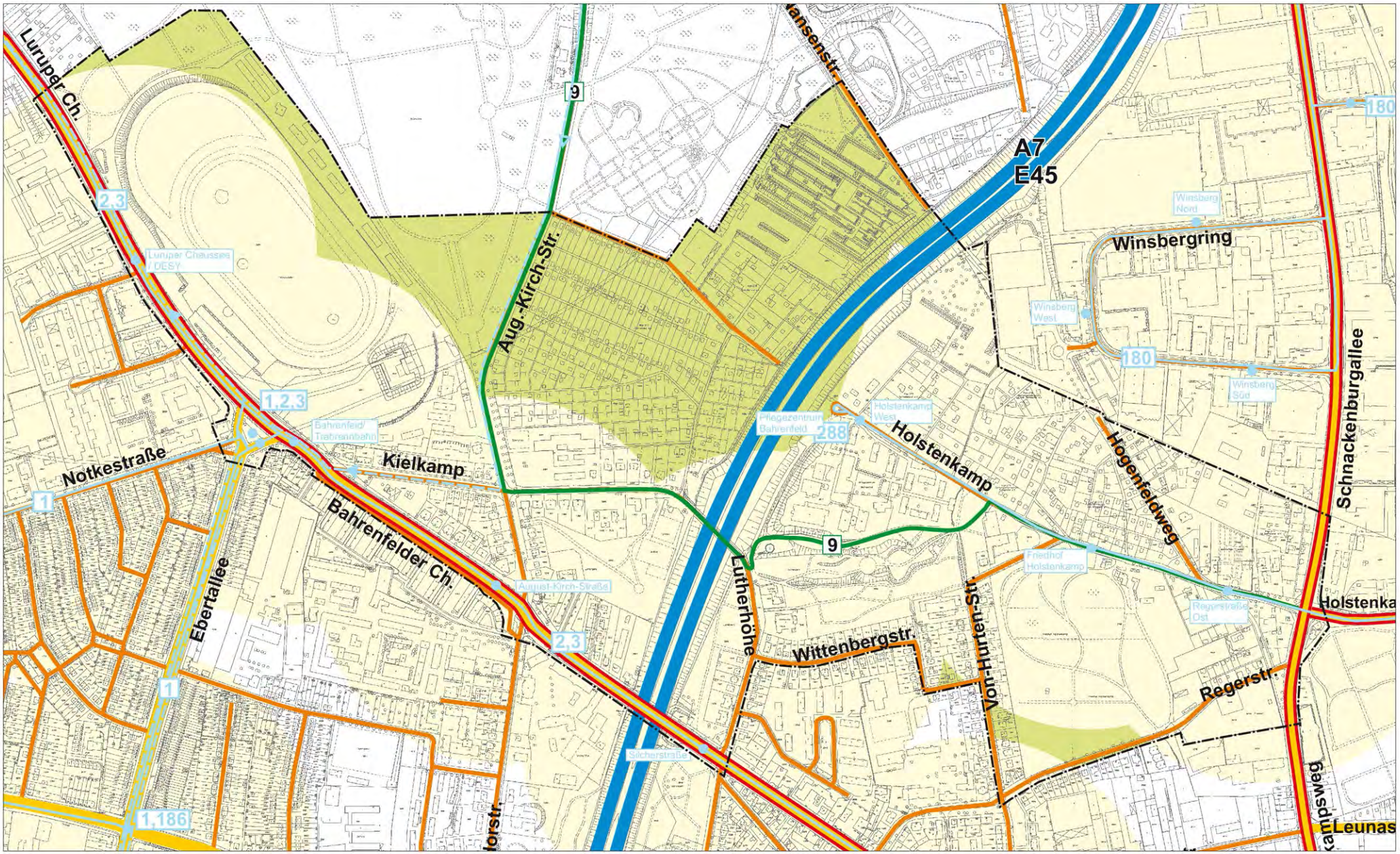
Plangebiet

Radverbindungen
- Radwege an Hauptverkehrsstraße
- Velorouten
- Freitzeitsrouten
- 9 2 Nummer der Route

Bahnüberquerungen
- Kraftfahrzeuge
- Fahrräder
- Fußgänger

Verkehrsknoten
- BAB-Anschluss
- Hauptverkehrsstraßen
- zukünftiger Verkehrsknoten

Landschaftsachsen
- Volksparkachse
- mögliche Friedhofeingang

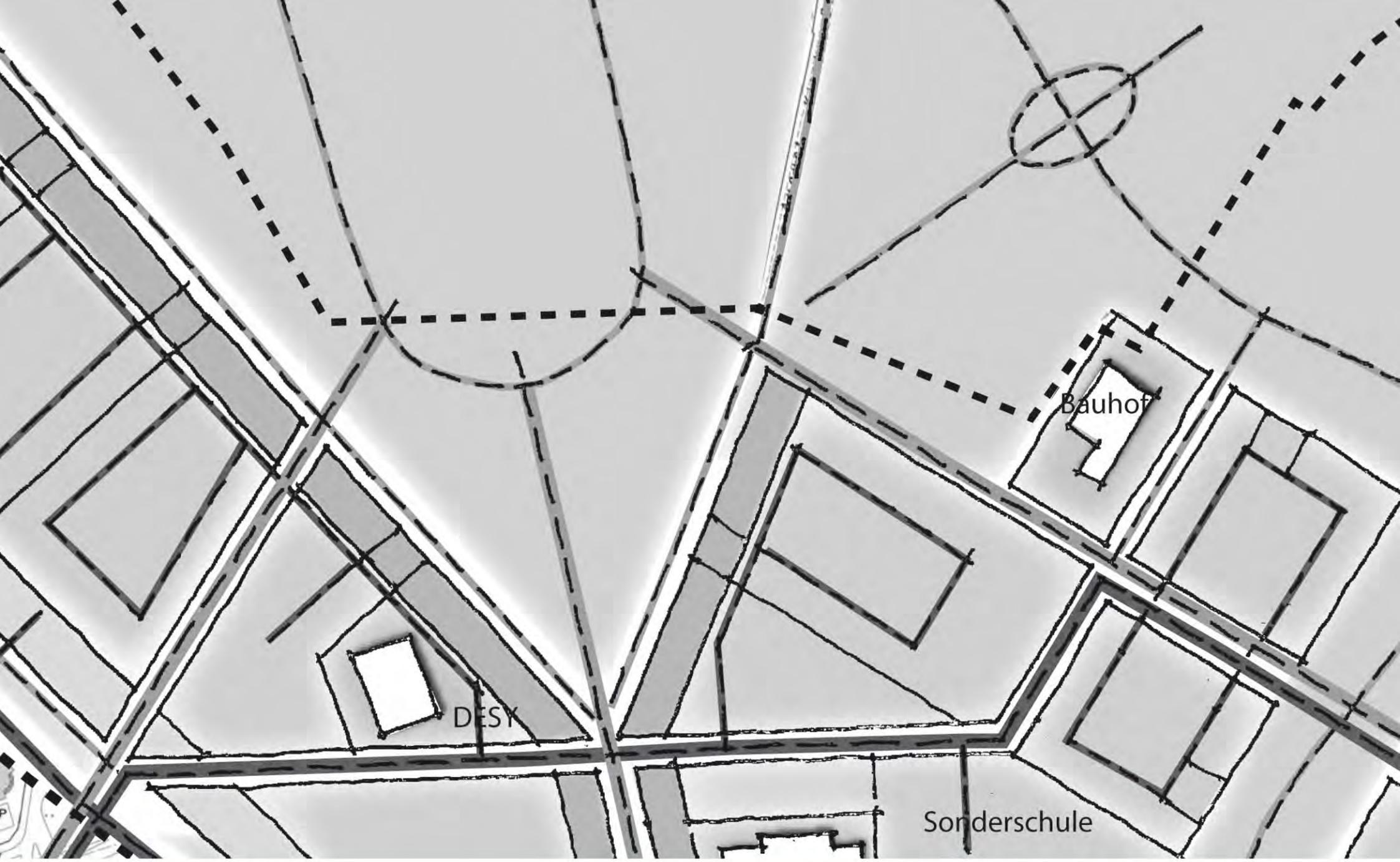


N

0m 100m 250m 500m

Karte 2.4 Bestandsaufnahme | Verkehr Plangebiet

- Autobahn (BAB A7)
- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- Straßenbegleitende Radwege
- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- 9 Freizeitroute
- Hauptverbindung im Grünzug


Bauhof
DESY
Sonderschule

3. Variantendiskussion

Die Variantendiskussion dient der Entwicklung eines abgestimmten Leitbildes für den Gesamtraum Bahrenfeld Nord. Anhand mehrerer Varianten werden die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Entwicklungsszenarien herausgearbeitet und qualifiziert gegeneinander abgewogen.

Als Grundannahme der Variantenbildung wurde eine Verkehrsbelastung der neuen Sammelstraße mit max. 15.000 PKWs am Tag angenommen. Davon etwa die eine Hälfte als Ziel- und Quellverkehre aus dem Plangebiet, die andere Hälfte aus Verkehrsverlagerungen zur Entlastung des umgebenden Straßennetzes. Die Streckenführung der Varianten wurde jeweils so ausgelegt, dass eine Buslinie integriert werden kann.

Im Focus der Bildung verschiedener Varianten sind die Grünvernetzungen und die Erschließung des Gebietes anhand von drei verschiedenen Konzepten diskutiert worden. Die Grün- und Verkehrsachsen bilden dabei jeweils das Rückgrat der städtebaulichen Siedlungsstruktur.

Die innere städtebauliche Struktur und deren Feinerschließung ist in den einzelnen Varianten noch weitgehend variabel und kann zur Ausbildung einer Empfehlungsvariante durch die Kombination einzelner Elemente optimiert werden.

Im Folgenden werden die untersuchten Varianten jeweils mit ihren Vor- und Nachteilen erläutert sowie eine Vorzugsvariante empfohlen.

3.1 Variante 1 (s. Karte 3.1)

In der Variante 1 verläuft eine Sammelstraße von Osten nach Westen über den Hogenfeldweg nach Norden, überquert den Deckel im Bereich des ehem. Schießplatzes, schwenkt nach Süden entlang des Deckels und führt senkrecht zur August-Kirch-Straße Richtung Ebertplatz. Die Bauflächen werden nördlich des Holstenkamps und im Westen des Gebietes nördlich der neuen Sammelstraße angeordnet. Die Landschaftsachse verläuft zweigeteilt über den Lutherpark und den Holstenkamp. Neue Gewerbeflächen werden westlich und östlich des bestehenden Hogenfeldweges angeordnet.

Der Vorteil dieser Variante liegt in der Erschließung des neuen Baugebietes am Holstenkamp von Norden. Damit können die entstehenden Gebäudetypologien zur ruhigen und sonnigen Südseite ausgerichtet werden. Die Straße liegt in diesem Bereich zudem im 100 m Abstandsbereich zum Industriegebiet Winsbergring, so dass mehr Nettobauland zum Wohnen zur Verfügung steht. Die Erschließung der Trabrennbahnfläche erfolgt unabhängig von der neu zu errichtenden Sammelstraße und kann damit zeitlich unabhängig von den Realisierung des Autobahndeckels entwickelt werden.

Durch die Erschließung des östlichen Baugebietes von Norden ist diese Straße jedoch nur einseitig angebaut. Dies hat zwei Nachteile. Zum einen bedingt dies eine Erhöhung der Erschließungskosten pro Grundstück. Zum anderen verleitet ein einseitiger Anbau aufgrund fehlender Straßenabzweigungen in Wohngebiete Autofahrer zu erhöhter Geschwindigkeit. Zudem führt die Erschließung des Gebietes zunächst durch das neue Gewerbegebiet hindurch und verliert dadurch an Attraktivität für die Adressbildung der Wohnquartiere. Das Pflegeheim am Holstenkamp braucht in diesem Fall eine gesonderte Erschließung. Dies bedingt letztendlich eine Übererschließung der östlichen Teile des Plangebietes.

3.2 Variante 2 (s. Karte 3.2)

In der Variante 2 verläuft die Erschließung des Plangebietes auf dem heutigen Holstenkamp, kreuzt den Autobahndeckel in westliche Richtung und knickt dann parallel zur Autobahn Richtung Süden bis zur Bahrenfelder Chaussee ab. Die Wohnbauflächen liegen nördlich von Holstenkamp und Kielkamp. Die Landschaftsachse verläuft südlich des Industriegebietes Winsbergring und durch den Lutherpark. Ein neues Gewerbegebiet entsteht östlich des Hogenfeldweges und wird von der Schnackenburgallee aus erschlossen.

Der Vorteil dieser Variante liegt in der Stärkung des Volksparkeingangs August-Kirch-Straße aufgrund der fehlenden Querung einer Sammelstraße. Im östlichen Bereich des Deckels kann die Trasse des Holstenkamps zur Erschließung sowohl des Wohngebietes als auch des Pflegeheims dienen. Vorhandene unterirdische Versorgungsleitungen können ggf. mitgenutzt werden. Die Landschaftsachse verläuft aufgrund einer geringeren Ausdehnung der Gewerbeflächen etwas großzügiger dimensioniert, als in Variante 1 über den Hogenfeldweg.

Die Wegeführung der Sammelstraße entlang des Deckels verhindert jedoch eine Wiedervereinigung

der beiden Teile des Lutherparks und die störungsfreie Verbindung von Deckelgrünzug zum Volkspark. Da dies jedoch wichtige städtebauliche Ziele der Überdeckelung der A7 sind, ist dieser Aspekt als starker Nachteil zu werten. Die Straße mindert durch diesen Verlauf mit den einhergehenden Lärmbelastungen zudem die Aufenthaltsqualität für die Grünflächen auf dem Deckel.

3.3 Variante 3 (s. Karte 3.3)

In der Variante 3 verläuft eine Sammelstraße ebenfalls auf dem bestehenden Holstenkamp und führt nach Überquerung des Deckels in Richtung Einmündung Ebertallee in die Bahrenfelder Chaussee (Ebertplatz). Die Wohnflächen ordnen sich wie bei Variante 1 an. In der Variante 3 wird jedoch von einer planungsrechtlichen Abstufung des Industriegebietes am Winsbergring zum Gewerbegebiet ausgegangen. Dies ermöglicht eine Ausweitung der Bauflächen östlich des Deckels nach Norden.

Diese Variante ermöglicht durch den Verlauf der Sammelstraße in Richtung Ebertplatz eine gute Verbindung vom Deckel zum Volkspark sowie eine Zusammenführung des Lutherparks. Im Vergleich zu Variante 1 verschwenkt der Verlauf der Sammelstraße westlich des Deckels weniger stark. Dies ist verkehrstechnisch besser zu gestalten und wird als Vorteil betrachtet. Durch die Lage der Sammelstraße im bestehenden Holstenkamp kann die Landschaftsachse in breiterer Ausdehnung über den Hogenfeldweg nördlich am Neubaugebiet vorbei geführt werden.

Der Nachteil dieser Variante ist jedoch die angenommene Abstufung des bisherigen Industriegebietes (GI) am Winsbergring zu einem Gewerbegebiet (GE). Die Machbarkeit der damit für die Gewerbebetriebe verbundenen Emissionsreduzierung wäre im Detail verfahrensrechtlich zu klären ist.

3.4 Empfehlungsvariante (s. Karten 3.4 | 3.5)

Die vorgestellten Varianten unterscheiden sich im Wesentlichen in der Lage der Sammelstraße westlich und östlich des Deckels, der Lage und Ausprägung der Landschaftsachse sowie der Anordnung einer ergänzenden Gewerbefläche südlich des Winsbergrings. Diese Aspekte sind jedoch auch flexibel miteinander kombinierbar. Für das Herausfiltern einer Empfehlungsvariante wurden jeweils die positiven Aspekte der Varianten kombiniert. Diese sind:

- Lage der Sammelstraße östlich des Deckels auf der Trasse des Holstenkamps
- Lage der Sammelstraße westlich des Deckels in Richtung Ebertplatz
- Anordnung einer neuen Gewerbefläche nur östlich des Hogenfeldweges mit Erschließung von der Schnackenburgallee
- Von der Deckelplanung unabhängige Bebaubarkeit der Trabrennbahn mit separater Erschließung
- Keine Herabzonung vom Industrie- zum Gewerbegebiet

Aufgrund dieser Optimierungen wurden die Varianten 3a und b entwickelt. Diese gehen von derselben Lage der Sammelstraße und des Gewerbes östlich des Hogenfeldweges aus, unterscheiden sich jedoch durch die Feinerschließung und Bebauungsstruktur der Wohnquartiere.

In der Variante 3a erfolgt die Erschließung der Wohngebiete in Stichen von der Sammelstraße sowie von einer Straße am Parkrand. Diese Erschließung hat den Nachteil eines einseitigen Anbaus und grenzt die Bebauung vom Volkspark deutlich ab.

Variante 3b schlägt eine Ringerschließung der Wohnquartiere vor. Dadurch sind alle Straßen zweiseitig angebaut. An den Rändern zum Volkspark ist somit eine Bebauung möglich, die durch offene Strukturen eine Verbindung von Park und Bebauung ermöglicht.

Aufgrund der besseren Verknüpfung des Parkrandes mit der neuen Wohnbebauung und der verkehrstechnisch günstigeren Erschließung der Bauflächen wird die Variante 3b als Empfehlungsvariante vorgeschlagen.

Karte 3.1 Variante 1

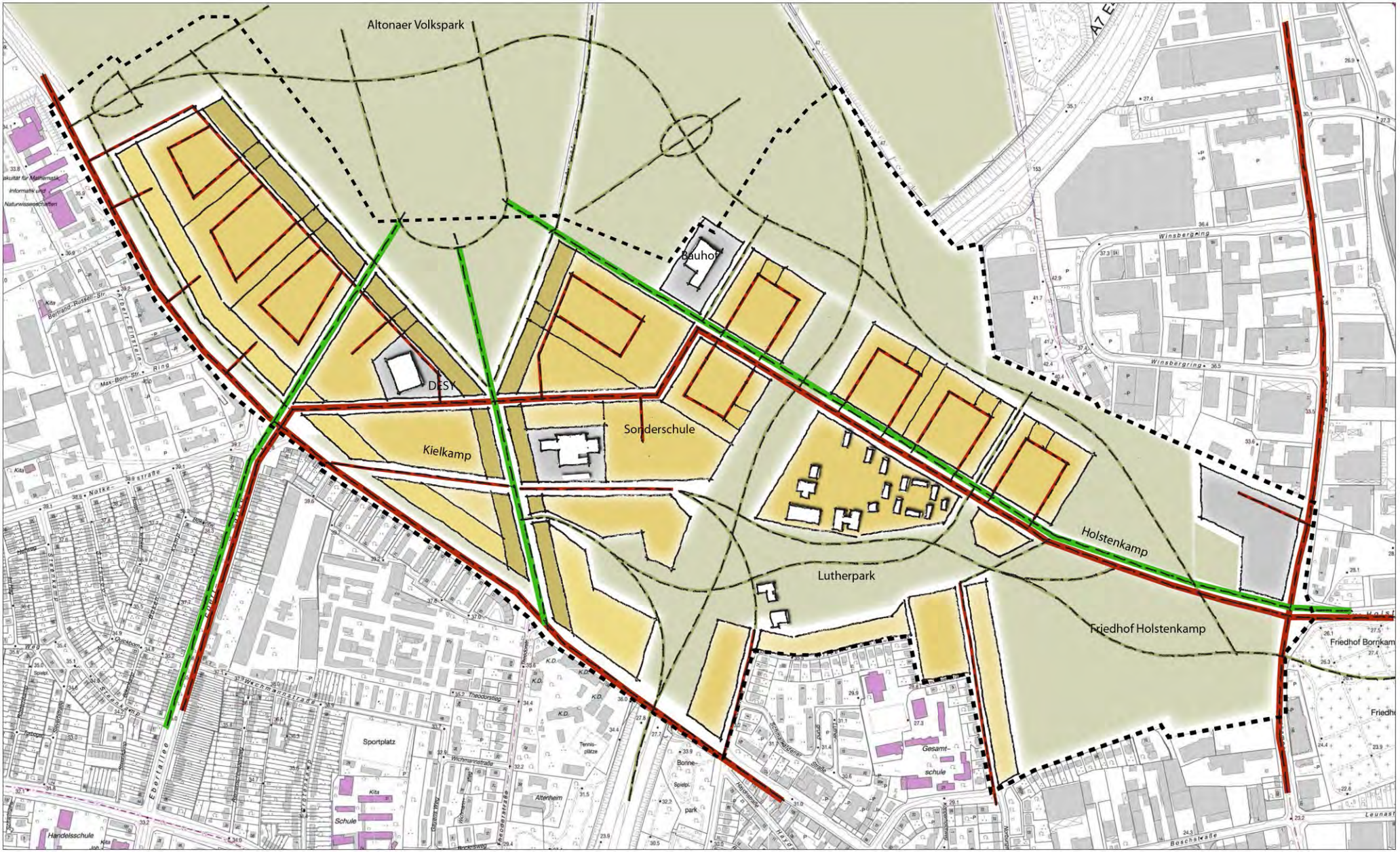
Karte 3.2 Variante 2

Karte 3.3 Variante 3

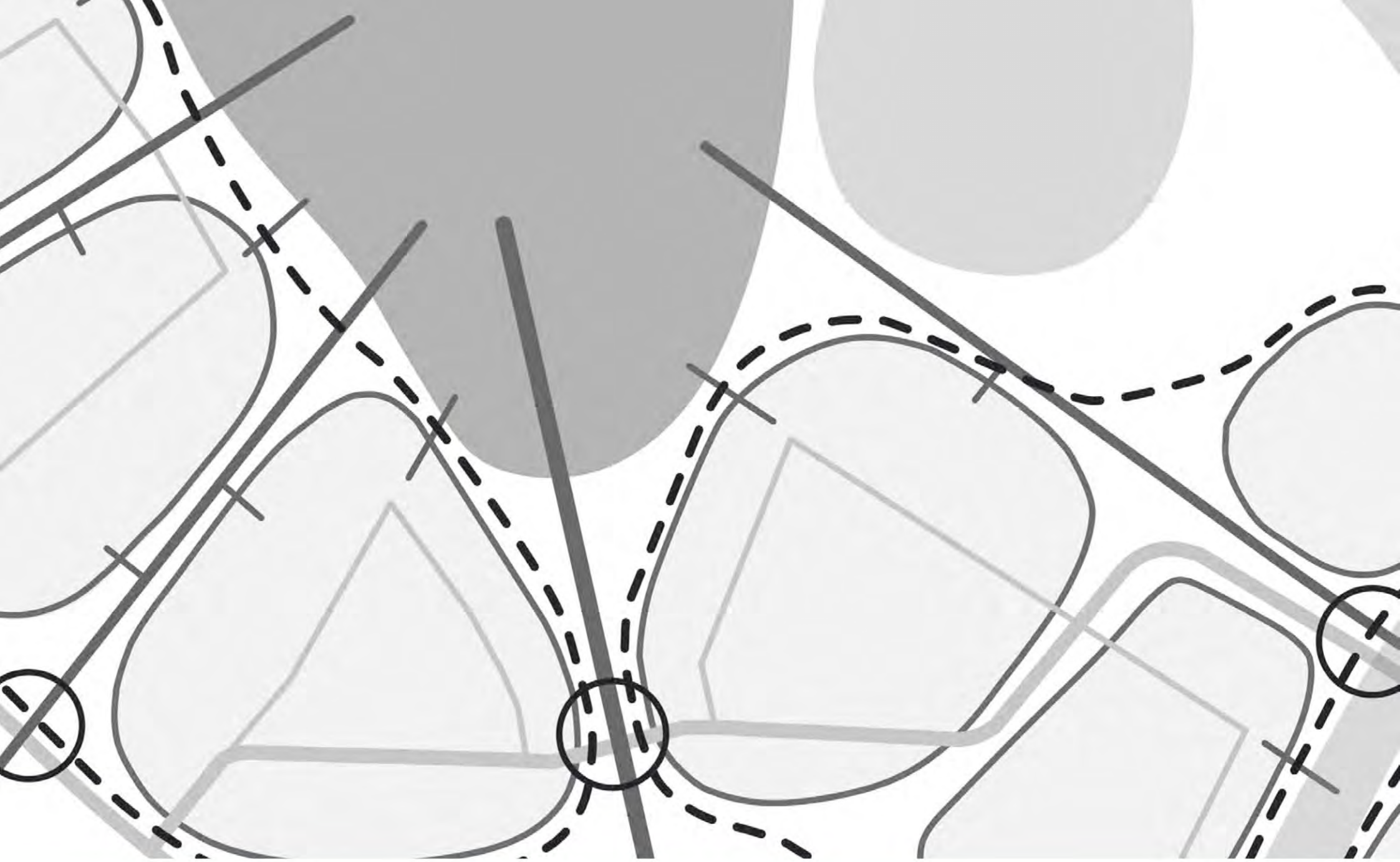
0m 100m 250m 500m

N

Karte 3.4 Variante 3a



Karte 3. 5 Variante 3b (Empfehlungsvariante)



4. LEITBILD

4. Leitbild

Die primären Zielsetzungen des Rahmenplanes werden anhand eines Leitbildes dargestellt, das aus der Empfehlungsvariante 3b entwickelt wurde. Das Leitbild definiert für die städtebauliche Entwicklung in Bahrenfeld Nord folgende Zielsetzungen:

- Verbesserung von Anbindung und Erkennbarkeit des Volksparks
- Aufwertung der Volkspark-Landschaftsachse von Altona zur Innenstadt
- Entwicklung attraktiver Baugebiete
- Optimierung der Erschließung für die Wohnbebauung

4.1 Volkspark

Der Altonaer Volkspark mit seinen 172 ha ist Hamburgs größter Stadtpark. Er steht seit 2002 im Kernbereich unter Denkmalschutz. Der Volkspark hat überragende Bedeutung bezüglich der zu entwikkelnden stadträumlichen Strukturen, der Anbindung der neuen Wohnstandorte und der Versorgung der Menschen mit Grün-, Freizeit- und Sportangeboten. Der Volkspark ist derzeit jedoch sowohl von der Luruper Chaussee als auch vom östlich gelegenen Holstenkamp aufgrund fehlender Zugänge und Sichtbeziehungen kaum wahrnehmbar. Daher wird der Verbesserung von Anbindung und Erkennbarkeit des Volksparkes ein hoher Stellenwert beigemessen. Dies soll durch eine Aufwertung der August- Kirch-Straße zur Haupteingangsachse des Volksparkes sowie ergänzende Grünverbindungen durch die Neubauquartiere zum Park hin erreicht werden. Ergänzend soll der Holstenkamp durch großzügig dimensionierte Fuß- und Radwege eine bessere Erreichbarkeit des Volksparks aus Richtung Eimsbüttel gewährleisten. Die bisherige Barriere der Autobahn A7 wird durch die Überdeckelung und der damit verbundenen Möglichkeit der Querung von Ost nach West aufgehoben. Eine Wahrnehmbarkeit des Volksparkes soll zukünftig neben der August-Kirch-Straße auch am sog. Ebertplatz sowie in der Verlängerung des Holstenkamps im Bereich der Deckelüberquerung erfolgen. Diese Orte werden daher als Gestaltungsschwerpunkt mit besonderen Ansprüchen an den Städtebau und den Freiraum definiert.

4.2 Landschaftsachse

Die im Landschaftsprogramm dargestellte "Volkspark-Landschaftsachse" verläuft vom Volkspark nach Südosten in Richtung des Wallringes um die Hamburger innenstadt. Sie teilt sich im Plangebiet in zwei Grünzüge: Eine nördliche Teilachse nördlich des Holstenkamp zum Bornkampsweg, Eine südliche Teilachse führt über den Lutherpark und den Friedhof Holstenkamp.

Ein Schwerpunkt der Rahmenplanziele liegt in der Qualifizierung dieser derzeit unterentwickelten Landschaftsachse. Die jetzige Situation ist geprägt durch eine Aneinanderreihung unterschiedlicher Grünflächen, die aufgrund fehlender öffentlicher Wegeverbindungen nur schlecht miteinander vernetzt und zudem durch die BAB A 7 zerschnitten sind. Das Leitbild sieht daher neben einer verbesserten Zugänglichkeit der Grünflächen eine Vernetzung bestehender Grünräume in den nördlich und südlich der neuen Wohnbauflächen verlaufenden Grünachsen vor. Die Überdeckelung der Autobahn ermöglicht eine Weiterführung dieser Achsen bis in den Volkspark hinein. Die neu entstehenden Grün- und Freiflächen auf dem Deckel ermöglichen zudem eine neue Grünverbindung vom Volkspark nach Süden in Richtung Elbe, wie sie bereits in den Planungen von Tutenberg / Oelsner in den 1920er Jahren angedacht war.

4.3 Baugebiete

Im Leitbild sind für die städtebauliche Entwicklung des Gebietes einzelne Siedlungscluster dargestellt. Alle Cluster sind durchzogen von Grünachsen und Quartiersplätzen, die eine Verbindung zum Volkspark darstellen. Durch diese Orientierung zu den Grünflächen entsteht für alle Cluster der Vorteil eines „Wohnens am Volkspark". Dies stellt ein wichtiges Qualitätsmerkmal für die Wohnbauflächen dar. Die Differenzierung in unterschiedliche Cluster ermöglicht zudem eine stufenweise Realisierung. Die Trabrennbahn-Fläche kann unabhängig von den Planungen und dem Zeitablauf der Realisierung des Autobahndeckels bebaut werden.

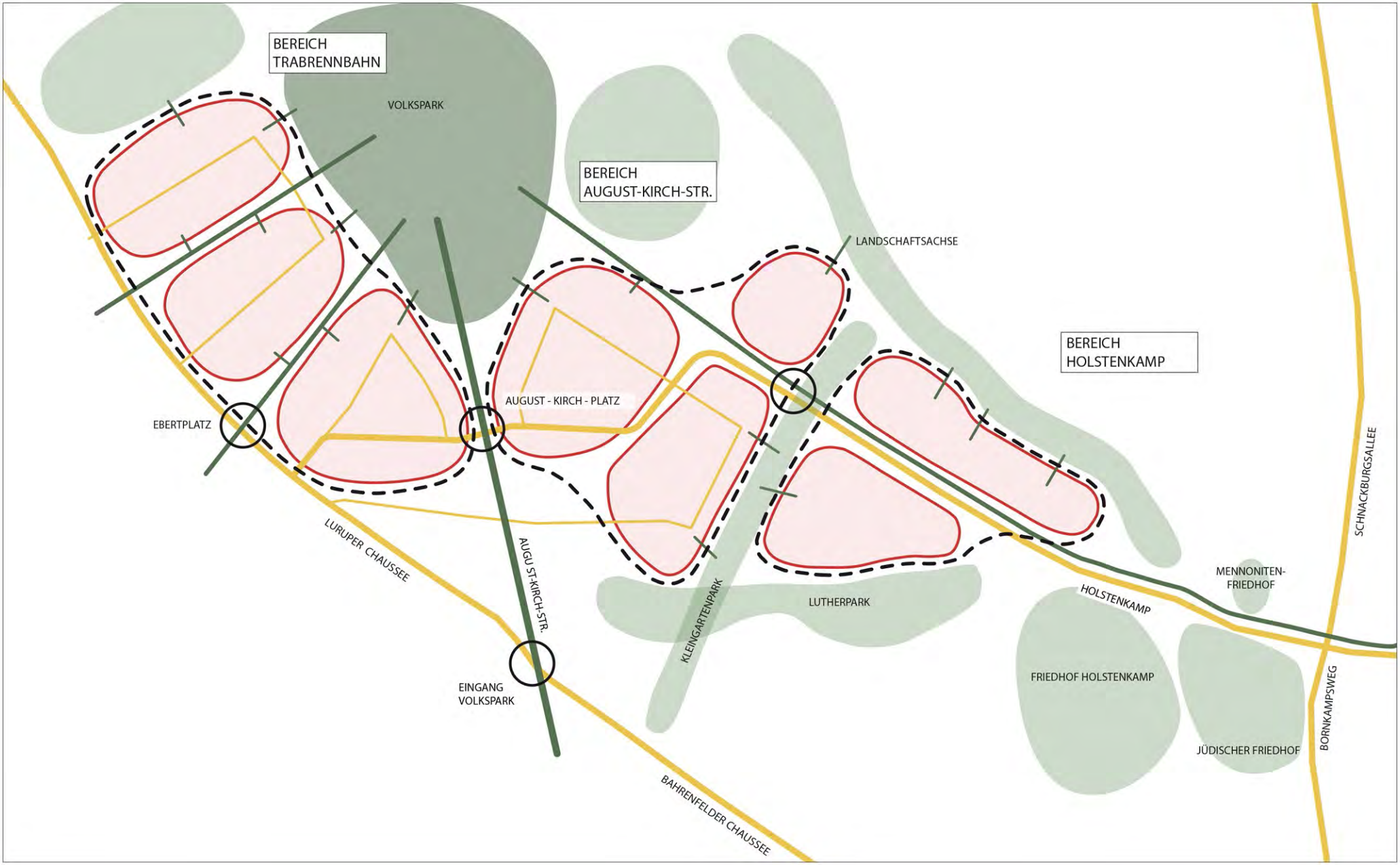
Alle Cluster sollen an den raumwirksamen Außenkanten eine besondere Gestaltung und Dichte aufweisen. Innerhalb der Baufelder werden im Rahmenplan noch keine Vorgaben für Dichte und

Gestaltung definiert. Dies ermöglicht die notwendige Flexibilität für die nachfolgenden Planverfahren (Wettbewerbe, Bebauungspläne etc.).

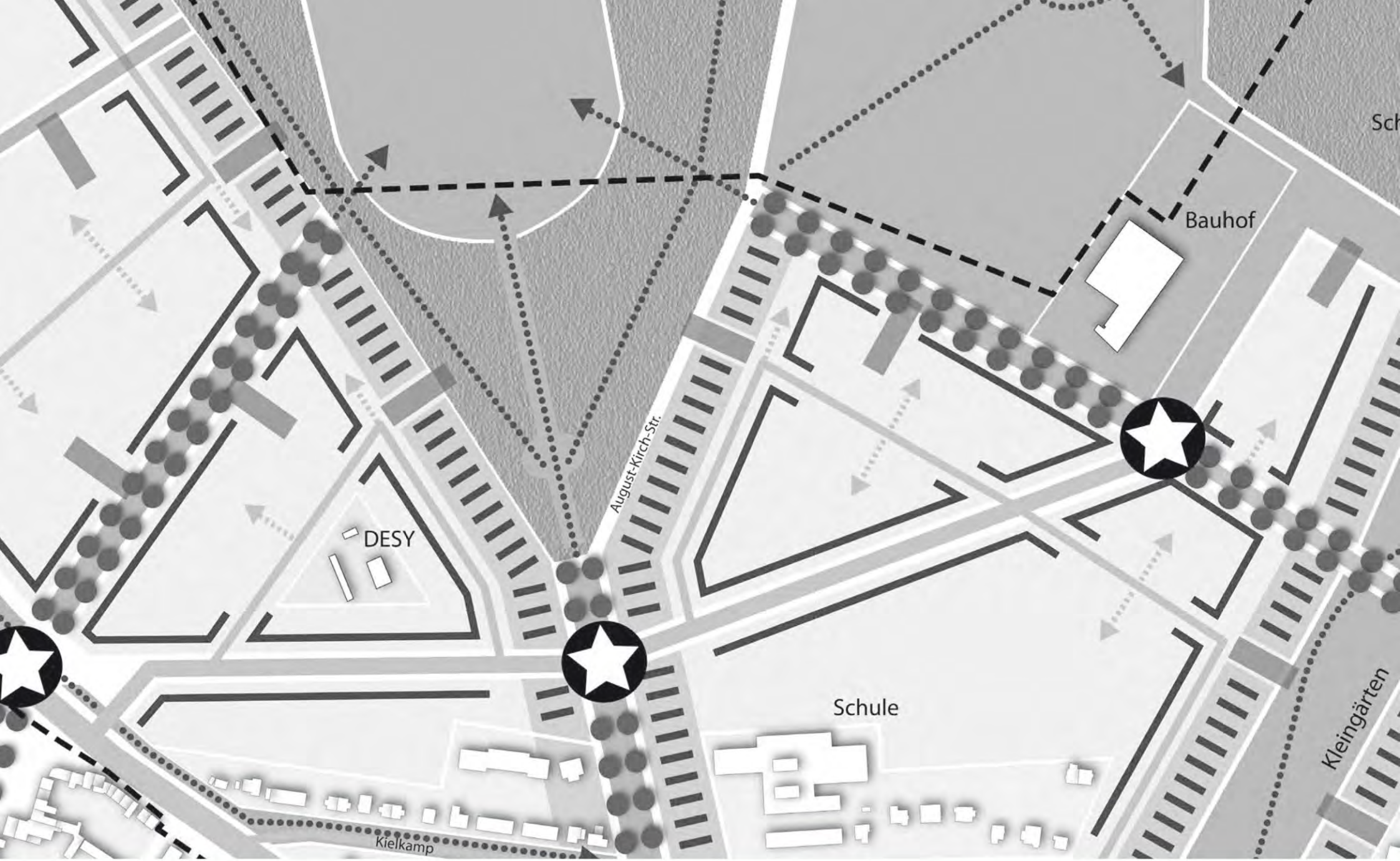
4.4 Erschließung

Zur Erschließung der Cluster ist eine Straße notwendig, die die entstehenden Verkehre aufnimmt und die Anbindung in die umliegenden Stadtteile gewährleistet. Sie ist als zweispurige Hauptsammelstraße geplant. Diese Straße liegt im östlichen Bereich auf dem heutigen Holstenkamp und führt über den Autobahndeckel in Richtung Luruper Chaussee. Um den Charakter einer schnellen Durchfahrtsstraße zu vermeiden, wird die Straße westlich des Autobahndeckels mehrfach verschwenkt. Die Anbindung dieser Sammelstraße an die Bahrenfelder Chaussee im Bereich des sog. Ebertplatz bedarf einer besonderen Gestaltung. Denkbar ist ein versetzter Knotenpunkt, um Durchgangs- und Abkürzungsverkehre zur Ebertallee und Notkestraße zu vermeiden.

Die innere Erschließung der einzelnen Siedlungscluster erfolgt über Erschließungsschleifen, von denen wiederum einzelne Wohnstraßen abzweigen.



Karte 4.1 Leitbild



5. RAHMENPLAN

5. Rahmenplan

Die im Leitbild definierten Zielsetzungen werden im Rahmenplan konkretisiert. Dabei werden für die Themenfelder Freiraum, Städtebau und Verkehr sowohl die gutachterlichen Empfehlungen als auch Erfordernisse für weitere Planungsschritte erläutert.

5.1 Freiraum

LANDSCHAFTSACHSE

Die im Leitbild definierte Qualifizierung der Landschaftsachse gliedert sich im Plangebiet in zwei Teilachsen. Die nördliche Grünverbindung beginnt mit einem Ausbau von Wegen auf dem Friedhof Bornkamp als öffentliche Wegeverbindung. Der denkmalgeschützte Mennonitenfriedhof sowie die westlich angrenzenden Bestandsgebäude im Grünen bleiben erhalten. Der bisher auch für KFZ befahrbare Hogenfeldweg wird zu einer leistungsfähigen Fuß- und Radwegeverbindung zu den Arenen im Volkspark umgeplant und durch die Landschaftsachse über den Deckel bis hin zur historisch bedeutsamen Nansenstraße im Volkspark weitergeführt. Nördlich des Holstenkamps sowie südlich des bestehenden Industriegebietes am Winsbergring sollen die vorhandenen Kleingärten neu geordnet werden. Die genaue Lage und Anzahl der Kleingärten ist aber abhängig von vertiefenden Altlastenuntersuchungen für diesen Bereich.

Die nördliche Teilachse führt weiter über den Deckel bis zur historischen Schießplatzanlage am Rande des Volksparks, die in ihrer topografischen Ausprägung mit Wällen und Laufgräben erhalten bleiben soll. Über eine zukünftige Nutzung der denkmalwürdigen Anlage kann erst nach einer vertiefenden Altlastenuntersuchung entschieden werden.

Der südliche Teil der Landschaftsachse führt über eine neue Kleingartenanlage und auf planungsrechtlich ausgewiesenen, aber nicht mehr benötigten Friedhofserweiterungsflächen. Die Friedhofsnutzung könnte nach Überlegungen des Friedhofsbetreibers im nördlichen Teil konzentriert werden. Hier wird eine öffentliche Wegeverbindung vorgeschlagen. Der südliche Teil soll langfristig aufgegeben werden. Auf nicht mehr genutzten Friedhofsflächen am Holstenkamp soll ein neuer Friedhof der russisch-orthodoxen Gemeinde entstehen.

Im weiteren Verlauf führt die Landschaftsachse über den Lutherpark, der durch den Autobahndeckel wieder zu einer zusammenhängenden Parkanlage entwickelt werden kann. Am westlichen Ende des Lutherparks führt die Landschaftsachse über die weitgehend vom KFZ-Verkehr befreite August-Kirch-Straße in den Volkspark.

ÜBERDECKELUNG DER BAB A7

Die Überdeckelung der Bundesautobahn A7 in Altona ermöglicht die Schaffung eines neuen Grünzuges vom Volkspark bis zur Elbe. Vorschläge für die konkrete Führung der Anbindung des Deckelgrünzugs vom südlichen Ende an der Beringstraße zur Elbe wurden im Rahmenplan Othmarschen erarbeitet. Im Norden endet der Deckelgrünzug an der historischen Schießplatzanlage im Volkspark. Er öffnet und verbreitert sich auf dem Autobahndeckel zur quer verlaufenden Landschaftsachse und in den Volkspark hinein.

Auf dem Autobahndeckel sollen Kleingärten sowie attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen entstehen. Die detaillierte Gestaltung der Flächen auf dem Deckel wird im Rahmen eines freiraumplanerischen Ideenwettbewerbs geklärt.

GRÜNACHSEN

Zur besseren Anbindung und Wahrnehmbarkeit des Volksparks sollen verschiedene Grünachsen / Wege in den Volkspark hineinführen. Drei breitere, übergeordnete Grünachsen verlaufen in Verlängerung der Ebertallee und des Holstenkamps sowie in der August-Kirch-Straße. Diese öffentlichen Freiräume sollen jeweils durch eine Baumallee gestaltet und mit einer großzügig dimensionierten Fuß- und Radwegeverbindung realisiert werden. In den dem Park zugeordneten Abschnitten sind diese Achsen autofrei. Zur besseren Wahrnehmbarkeit des Volksparkes werden die zukünftigen Eingangsbereiche als Gestaltungsschwerpunkte definiert. Diese Orte sollten in den vertiefenden Entwürfen eine besondere städtebauliche und freiraumplanerische Qualität aufweisen und den Übergang zum Park deutlich hervorheben.

Innerhalb der Quartiere sollen schmale, untergeordnete Grünachsen entstehen, die eine Verbindung der Quartiere zum Park mit einer Durchwegung erzeugen. Jedem Wohngebiet wird ein kleiner Quartiersplatz zugeordnet, der einen direkten Übergang aus den Quartieren zum Volkspark, zum Dekkelgrünzug oder zur Landschaftsachse ermöglicht. Die Grünachsen sowie die Quartiersplätze eignen sich für die vorgeschlagenen Freizeitnutzungen am Rande des Volksparks (vgl. Kap. 2.4). Die genaue

Lage und Gestaltung der Plätze ist flexibel und auf die jeweilige Bebauung der Quartiere anzupassen.

ENTWÄSSERUNG

Das Gebiet des Rahmenplans Bahrenfeld Ost ist ein Grundwassergewinnungsgebiet. Auf den Bauflächen ist eine ortsnahe Bewirtschaftung des Regenwassers (dezentrale Versickerung) sinnvoll. Im gesamten Gebiet ist keine natürliche Vorflut vorhanden, was den Rückschluss auf stark versikkerungsfähige Böden zulässt. Laut Geologischer Grundkarte befinden sich im größten Teil der Bauflächen versickerungsfähigen Böden ohne Altlasten.

Lediglich im südlichen Bereich entlang der geplanten Verlängerung des Holstenkamps steht ein nicht ausreichend versickerungsfähiger Boden an. Hier sollte das Dachwasser gesammelt und über Verrohrungen in Rigolen geleitet werden, die in zur Versickerung geeignete Gebiete führen (z.B. Richtung Norden in den Randbereich des Volksparks).

Nördlich des Holstenkamp entlang des Hogenfeldweges sind Altlastenverdachtsflächen vorhanden, deren Sanierungsmöglichkeit untersucht wird. Hier kann das Oberflächenwasser zuerst gesammelt und dann über einen gedichteten Graben entlang des Holstenkamps in ein Versickerungsbecken außerhalb der Altlastenverdachtsfläche geleitet werden. Zur Entlastung des Versickerungsbeckens kann innerhalb der Altlastenverdachtsfläche eine gekapselte Rückhaltung vorgesehen werden.

Die Entwässerung der öffentlichen Straßen sollte soweit wie möglich, als Versickerung über Mulden innerhalb der Straßenbegrenzungslinien erfolgen. Eine Vorreinigung erfolgt dann über die belebte Oberbodenzone.

In der weiteren Planung sollte geprüft werden, ob sich das Gebiet insgesamt als ein „Wassermodellquartier“ eignet.

5.2 Städtebau

NUTZUNGEN

Als neue bauliche Nutzungen in Bahrenfeld Nord soll, den aktuellen wohnungspolitischen Zielsetzungen des Hamburger Senats entsprechend, überwiegend Wohnungsbau entstehen. Im nördlichen Bereich des Ebertplatzes ist ergänzend als Wohnfolgeeinrichtung ein neuer Einzelhandelsstandort für die Nahversorgung sinnvoll. Im Osten des Plangebietes wird an der Schnackenburgallee eine Erweiterung der Gewerbeflächen vorgesehen.

Darüber hinaus sollen die vorhandenen Nutzungen in das Planungskonzept integriert und am Standort gesichert werden:

- Das Pflegezentrum am Holstenkamp sowie die angrenzenden denkmalgeschützten Gebäude (geplante Baugemeinschaft) bleiben erhalten.

- Der Schulstandort am Kielkamp bleibt erhalten. Bleibt die Sonderschulnutzung an diesem Standort bestehen, sind nördlich an den Schulstandort Flächen für eine neue Primarschule vorzuhalten.

- Das Gelände der DESY (Deutsches Elektronen-Synchrotron) mit seinen unterirdischen Anlagen und dem Eingang zum HERA (Hadron-Elektron-Ring-Anlage) Tunnel wird in das Plankonzept integriert. Ausbaubedarfe der DESY und deren Erschließung müssen berücksichtigt werden.

- Der Bauhof des Bezirks Altona bleibt als Nutzung am nördlichen Rand des Plangebietes bestehen. Er erhält jedoch für die Außenanlagen einen neuen Flächenzuschnitt, um angrenzend Wohnungsbau störungsfrei vom Betrieb des Bauhofes entwickeln zu können.

- Der Erhalt der bestehenden Gastronomie am Holstenkamp ist wünschenswert. Die Integration weiterer kleinerer gastronomischer Einheiten und kleiner Einzelhandelseinheiten sind in den vertiefenden Planungen zu prüfen.

Die Nutzungen des vordersten Bebauungsstreifens im Bereich der Trabrennbahn sind aufgrund der Lärmbelastung durch die Luruper Chaussee differenziert zu betrachten. Eine Mischnutzung als Ergänzung des DESY (z. B. als Science Park) wäre hier prinzipiell denkbar. Durch die vorhandenen Leerstände im gegenüberliegenden Gewerbegebiet am Albert-Einstein-Ring ist eine Vermarktung solcher gemischter Nutzungen z.Zt. jedoch fraglich. Aufgrund der nach dem FNP freizuhaltenden Schnellbahn-Trasse parallel zur Luruper Chaussee, kann hier nicht direkt an der Straße gebaut werden, sondern es ist ein größerer Abstand für die Neubebauung zur Straße gegeben. Der dadurch entlang der Luruper Chaussee entstehende Grünzug reduziert die Emissionsbelastung für eine mögliche Wohnnutzung im vordersten Baustreifen. Im Detail

ist die Nutzung dieser Zone lärmtechnisch noch zu untersuchen.

Das Baufeld nördlich des Holstenkamps hält einen Abstand von ca. 100 m zum Industriegebiet am Winsbergring ein. Der Abstand der dort geplanten Wohnbauflächen zu dem nach BImSchG eingestuften Störfallbetrieb östlich der Schnackenburgallee beträgt ca. 500 m und muss vertiefend geprüft werden.

Der Abstand der geplanten Wohnbauflächen zum nicht überdeckelten Bereich der Autobahn im Norden ist aufgrund der Lärmsituation im Detail zu überprüfen.

Im Westen ist ein ausreichender Abstand zum bestehenden Bauhof einzuhalten.

BAUSTRUKTUREN

An den Außengrenzen der einzelnen Wohnquartiere werden zwei Arten der Bebauung vorgeschlagen. Entlang der Sammelstraße wird eine geschlossene, straßenbegleitende Bebauung vorgesehen. Für die Bebauungszonen, die unmittelbar an den Volkspark bzw. an den Deckelgrünzug angrenzen, ist eine offenere Bebauung angedacht, die eine intensive Vernetzung der Freiflächen mit den Baugebieten ermöglicht. Durchblicke über die privaten Gartenzonen zu den öffentlichen Parkflächen definieren die Qualitäten eines „Wohnen am Volkspark". In der zweiten Baureihe soll jeweils eine Leitbebauung als städtebauliche Kante entstehen. Dies ermöglicht durch eine klare Blickführung innerhalb der Straße eine besondere Wahrnehmbarkeit der Parkbereiche.

Im Inneren der Wohnquartiere sind die Baustrukturen nicht im Detail festgelegt. Da sich die Entwicklung der Wohnbauflächen stufenweise über einen langen Zeitraum erstrecken wird, kann diese Offenhaltung eine flexible Anpassung der Wohntypologien an die aktuelle Marktsituation bzw. die wohnungspolitischen Zielsetzungen des jeweiligen Senates gewährleisten.

5.3 Verkehr

MOTORISIERTER VERKEHR

Die neue Sammelstraße führt über den Holstenkamp von der Kreuzung Schnackenburgallee über den Autobahndeckel zum sog. Ebertplatz. Westlich des Autobahndeckels soll die neue Straße in Höhe des Bauhofes nach Süden verschwenkt werden und mündet östlich des Ebertplatzes in die Luruper Chaussee. Die neue Trasse wird zukünftig ca. 15.000 PKW pro Tag aufnehmen. Die Hälfte dieser Verkehre sind Ziel- und Quellverkehre aus den neuen Wohnbaugebieten. Die andere Hälfte sind rechnerisch mögliche Ausweichverkehre von der Luruper / Bahrenfelder Chaussee, die damit u. a. die viel befahrene Stresemannstraße als Verbindung zur Innenstadt entlasten. Die neue Sammelstraße hat eine Fahrspur in jede Richtung und beidseitig einen breiten Rad- und Fußweg. Dies gewährleistet eine verbesserte Erreichbarkeit des Volksparkes für Fußgänger und Radfahrer sowie eine zügige Radverbindung aus Bahrenfeld in Richtung Eimsbüttel / Innenstadt. Im östlichen Abschnitt ist die Sammelstraße als symmetrische Doppelallee mit jeweils 4 Bäumen im Querschnitt, im Westen als eine einfache Baumallee mit jeweils 2 Bäumen im Querschnitt vorgesehen. Die Einmündung der neuen Sammelstraße in die Luruper Chaussee ist versetzt zum Knotenpunkt am Ebertplatz geplant, um zusätzliche Ausweich- und Abkürzungsverkehre in Richtung Notkestraße / Ebertallee zu vermeiden. Die Knotengestaltung und Verkehrssteuerung sind so auszulegen, dass keine zusätzlichen Verkehre angezogen werden. Hierzu sind detaillierte Untersuchungen zur Führung aller Verkehrsarten sowie zur Anordnung der Bushaltestellen mit etwaigen Überliegerplätzen notwendig.

Der Kielkamp soll als Straßenverbindung nicht mehr über die Autobahn bzw. den Deckel geführt werden, sondern bindet als Bügelstraße an die neue Sammelstraße an, um dort Durchgangsverkehre auszuschließen. Die Funktion einer Ost-West-Verbindung soll hier zukünftig von der neuen Sammelstraße übernommen werden.

Die August-Kirch-Straße soll im Abschnitt zwischen Kielkamp und der neuen Sammelstraße für den KFZ-Durchgangsverkehr gesperrt werden. Dadurch kann der fußläufige Zugang zum Volkspark aufgewertet werden. Ausgenommen sind davon die Busverkehre zu den Arenen im Volkspark. Im Kreuzungsbereich der neuen Sammelstraße mit der bestehenden August-Kirch-Straße soll dem nichtmotorisierten Verkehr aus der August-Kirch-Straße eine attraktive und barrierearme Überquerung (z. B. in Form einer Sprunginsel) ermöglicht werden.

Ebenso sollen die Durchgangs- / Abkürzungsverkehre in der Regerstraße und im Regerstieg unterbunden werden. Westlich des jüdischen Friedhofes sollte die Regerstraße für den KFZ Verkehr unter-

brochen werden. Der Regerstieg soll zukünftig ganz aus dem Straßennetz entlassen werden.

Die Wohnquartiere sollen über Erschließungsbügel erschlossen werden, die in zwei Kategorien abgestuft sind. Anliegerstraßen erschließen die Quartiere, Wohnstraßen die einzelnen Wohneinheiten innerhalb der Quartiere.

Die Erschließung der Gebäude entlang der Luruper Chaussee im Bereich der Trabrennbahn erfolgt über eine Nebenfahrbahn. Dadurch können Abbiegeverkehre in die Luruper Chaussee vermieden und die Trasse für die im Flächennutzungsplan dargestellte Schnellbahntrasse weiterhin freigehalten werden.

Der ruhende Verkehr wird in Tiefgaragen bzw. straßenbegleitend oberirdisch angeordnet. Eine Konkretisierung erfolgt im Zuge der vertiefenden Planverfahren.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Eine neue Busverbindung in Richtung des geplanten Fernbahnhofs Diebsteich und nach Eimsbüttel soll das vorhandene Busnetz ergänzen. Sie soll über die neue Sammelstraße geführt werden. Die derzeit unbefriedigende Umsteigesituation am Ebertplatz kann dort durch die Einrichtung eines (kleinen) Busbahnhofs verbessert werden. Eine ergänzende schienengebundene Verbindung nach Lurup ist aufgrund der Freihaltung der Schnellbahntrasse parallel zur Bahrenfelder / Luruper Chaussee prinzipiell denkbar. Die Bus-Pendelverkehre bei Veranstaltungen in den Volksparkarenen sind vom Bahnhof Othmarschen über die August-Kirch-Straße weiterhin möglich.

FUSS- UND RADWEGE

Das bestehende Fuß-und Radwegenetz soll ausgebaut und ergänzt werden. Neue Verbindungen in den Volkspark und straßenunabhängige grüne Verbindungen von Diebsteich und Eimsbüttel, sowie über den Autobahndeckel schaffen ein großzügiges Wegenetz für diesen Stadtraum.

Im nördlichen Plangebiet ist über Holstenkamp, Hogenfeldweg und die Landschaftsachse bis zum Deckel eine komfortable (schnelle) Trassierung einer Veloroute geplant. Sie soll sich mit einem neuen Nord-Süd Radschnellweg auf dem Autobahndeckel verbinden und östlich entlang des historischen Schießplatzes im Volkspark auf die Nansenstraße führen.

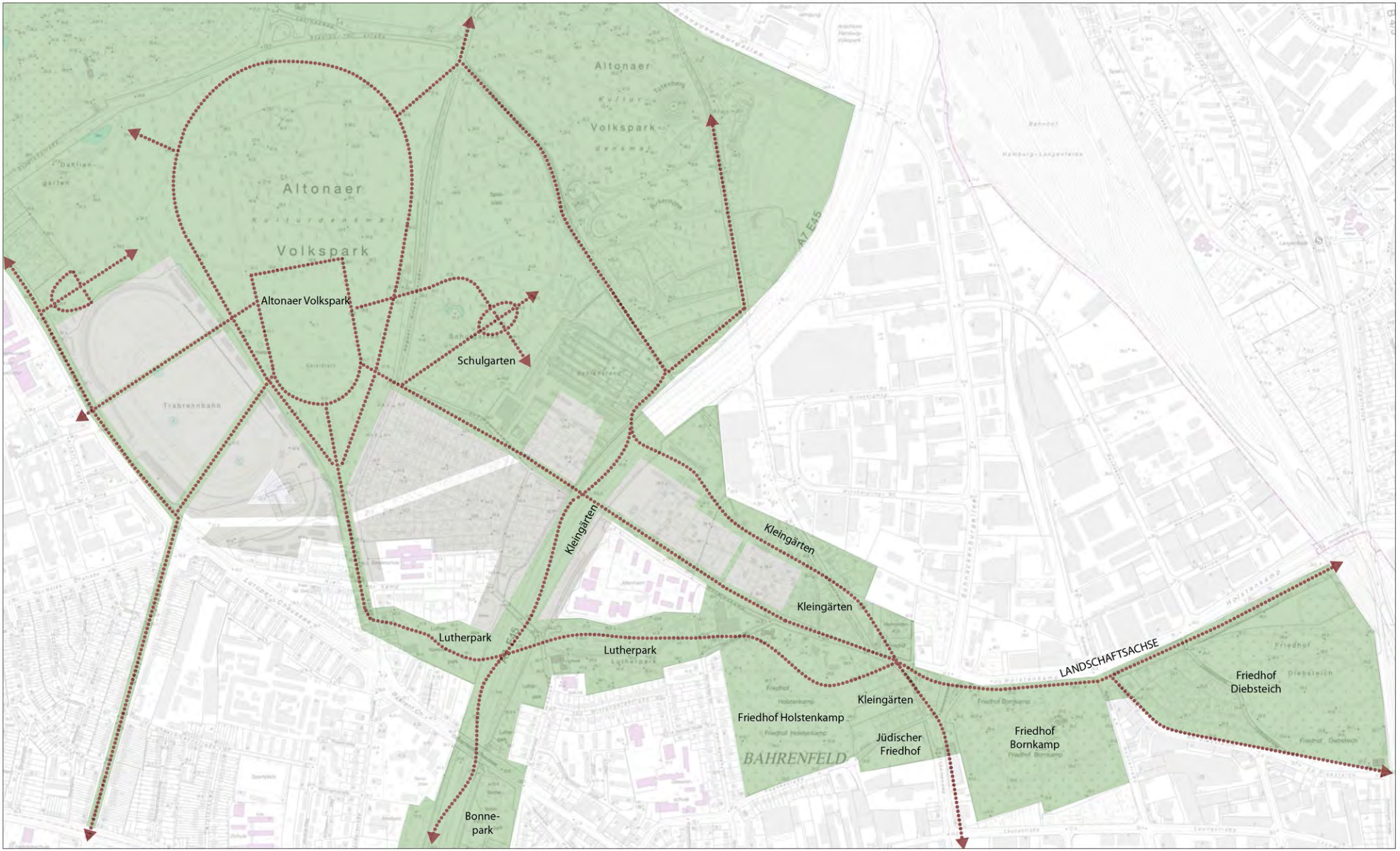
Beidseitig der neuen Sammelstraße sind separate Radwege vorgesehen. Mit einem Zweirichtungsradweg von der Schnackenburgallee bis zum Schulgartenweg in Höhe Bauhof soll eine neue Radverkehrsachse zum Volkspark geschaffen werden. Eine neue Route wird in der geplanten Grünachse vom Ebertplatz in den Volkspark geführt und dort mit dem bestehenden bzw. geplanten Fahrradnetz verknüpft.

In den nachfolgenden Planverfahren sind ausreichend Fahrradstellanlagen sowie Stationen für das StadtRAD-Netz zu berücksichtigen.

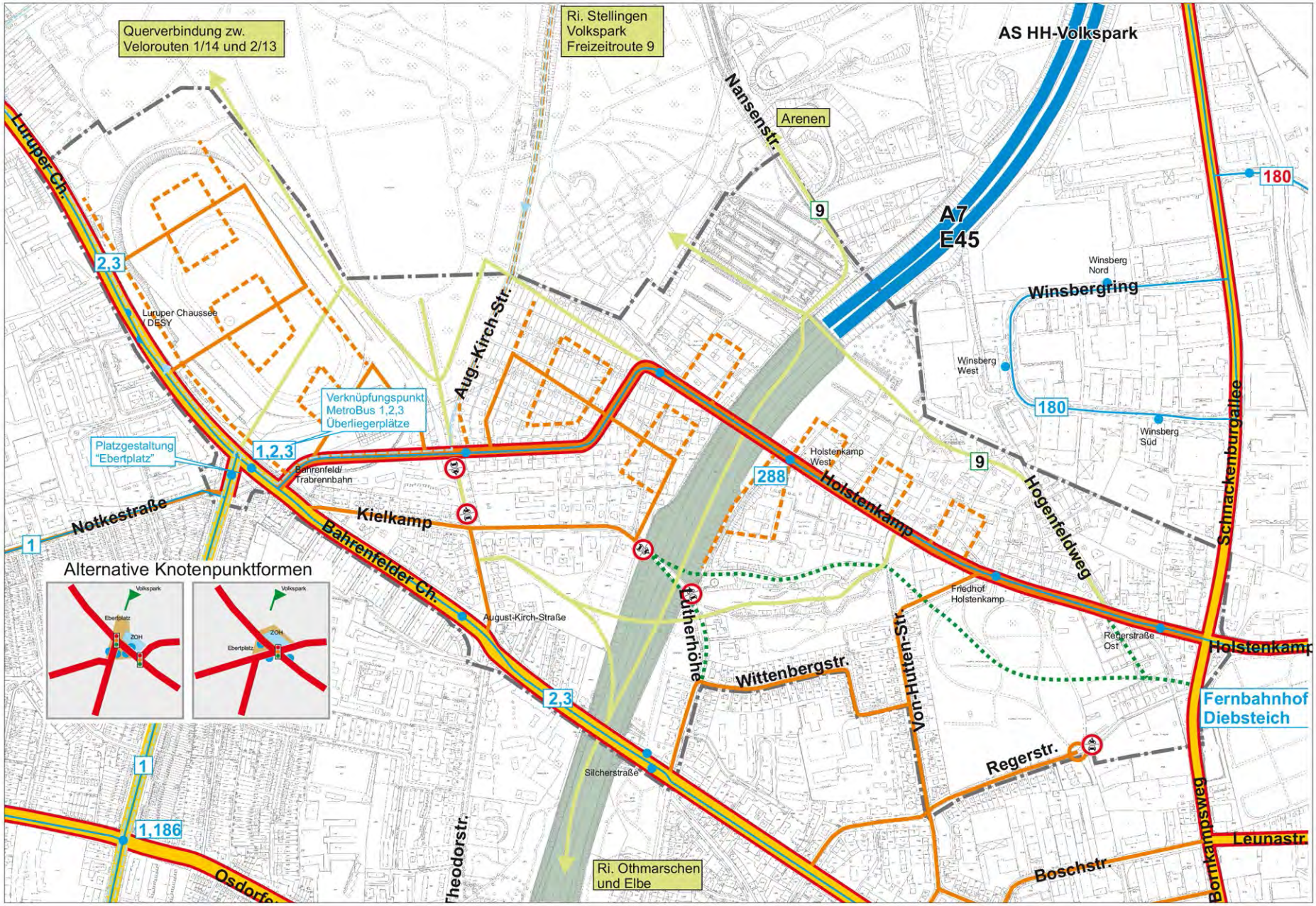
Die Fußgänger erhalten an der Sammelstraße (beidseitig) und den Anliegerstraßen (z. T. einseitig) straßenbegleitende Gehwege. In den Wohnstraßen ist Mischverkehr für alle Verkehrsarten vorgesehen. Im Verlauf der Grünachsen und -räume entsteht ein dichtes Netz an Gehwegen, das eine hohe Qualität zur Naherholung und Erschließung des Rahmenplangebietes für Fußgänger gewährleistet.

Karte 5.1 Entwurf Rahmenplan Bahrenfeld Nord

- Plangebietsgrenze
- Bestand Wohnen
- Bestand Gewerbe
- Neue Wohnbauflächen
- Neue Gewerbeflächen
- Bauliche Vernetzung zu Parkanlagen
- Wichtige Raumkanten
- Park- und Grünflächen
- Quartiersplätze
- Raumbildende Gehölze
- Öffentliche Straßen
- Fuß- und Radwegeverbindungen
- Gestaltungsschwerpunkte öffentlicher Raum



Karte 5.2 Grünachsen



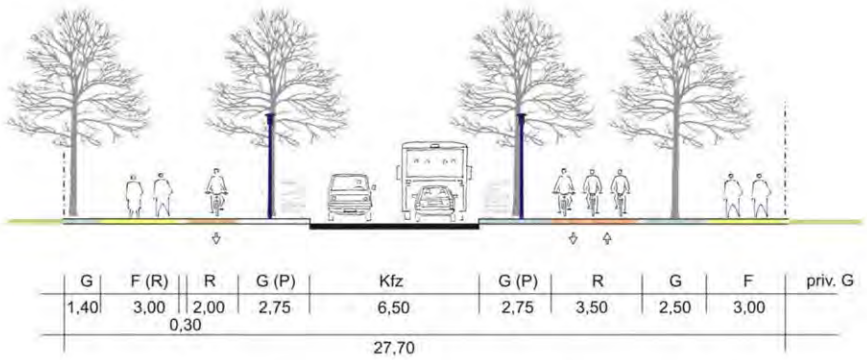
Karte 5.3 Erschließungskonzept | KFZ und Rad-Verkehr

0m 100m 250m 500m

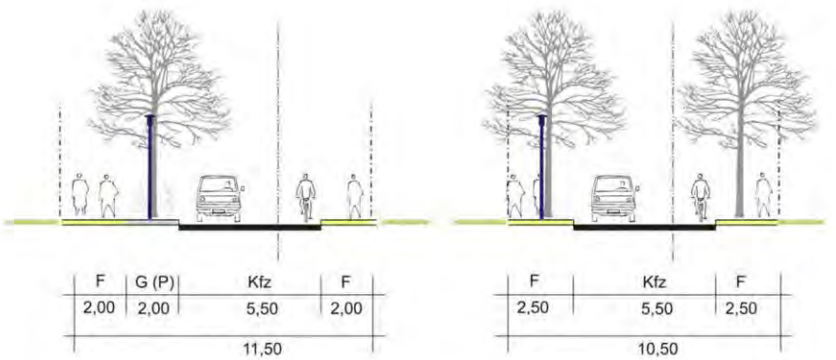
N

- Autobahn (BAB A7)
- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- A7 Deckel
- Buslinie mit Haltestelle
- Stadionshuttle
- Straßenbegleitende Radwege
- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Selbstständig geführte Geh- und Radwege
- 9 Freizeitroute
- Hauptverbindung im Grünzug

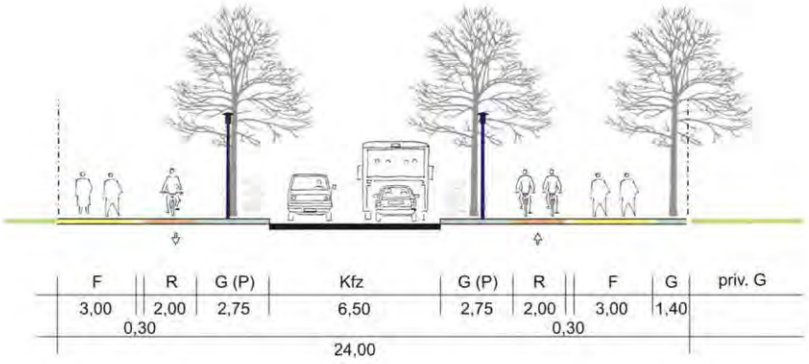
Querschnitt Sammelstraße (Schnackenburgallee bis Bauhof)



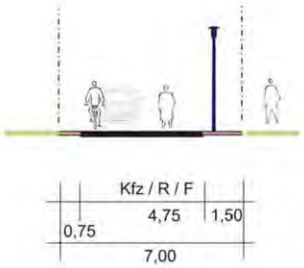
Anliegerstraße



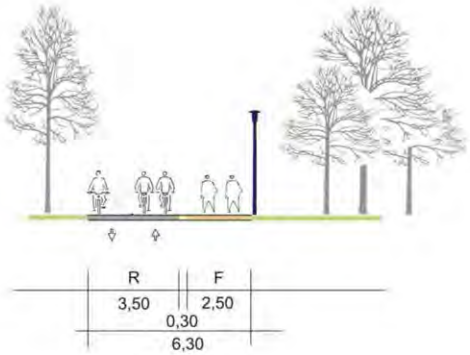
Querschnitt Sammelstraße (Bauhof bis Luruper Chausee)



Wohnstraße



Radverkehrsachse Hogenfeldweg / Nansenstraße



N

6. VERZEICHNISSE

QUELLEN

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2011): Freiraum und Ruhe. Ausbau und Überdeckelung der A7, Januar 2011.

SBI Beratende Ingenieure für Bau – Verkehr – Vermessung (2010): Verkehrsuntersuchung „Neue Mitte Altona". Im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Dezember 2010.

Matzen, Dirk (2010): Landschaftsplanerische Bestands- und Potentialanalyse. Im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Oktober 2010.

Hager Landschaftsarchitektur AG (2007): Gestaltungs-, Funktions- und Nutzungskonzept Altonaer Volkspark. Im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Zürich, Oktober 2007.

ABBILDUNGEN

1 | Planungsprozess der Rahmenplanung | PPL

2 | Tutenbergs Entwurf für den Volkspark um 1914 | BSU

3 | Hamburger Grüngürtel | aus: Hager Landschaftsarchitektur AG

4 | Flächennutzungsplan von 1971 | BSU

5 | Planrecht Bahrenfeld von 2010 | BSU

6 | Evozierte flächen der BSU | BSU

7 | Geltender Flächennutzungsplan von 1997 | BSU

8 | Landschaftsprogramm Hamburg | BSU

9 | Fachkarte Arten- und Biotopschutz Hamburg | BSU

10 | Gestaltungs- Funktions- und Nutzungskonzept | Masterplan Volkspark aus 2007 | Hager Landschaftsarchitektur AG

KARTEN

1.1 | Luftbild Rahmenplangebiet | Bestand

1.2 | Rahmenplangebiet

2.1 | Bestandsanalyse | Infrastruktur

2.2 | Bestandsanalyse | Restriktionen

2.3 | Bestandsaufnahme | Übergeordneter Verkehr

2.4 | Bestandsaufnahme | Verkehr Plangebiet

3.1 | Variante 1

3.2 | Variante 2

3.3 | Variante 3

3.4 | Variante 3a

3.5 | Variante 3b

4.1 | Leitbild

5.1 | Entwurf Rahmenplan Bahrenfeld Nord

5.2 | Grünachsen

5.3 | Erschließungskonzept | Kfz- und Radverkehr

5.4 | Straßenquerschnitte

IMPRESSUM

Auftraggeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
LP3, Projektgruppe Deckel
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg

in Zusammenarbeit mit:
Bezirksamt Hamburg-Altona
Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung
Jessenstraße 1-3
22765 Hamburg

Auftragnehmer:

PPL Architektur und Stadtplanung
Bei den Mühren 70
20457 Hamburg
Tina Hartz | Klaus Jennrich | Henning Kuhlwein

in Zusammenarbeit mit:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia
30449 Hannover
Tim Gerstenberger

MSB Landschaftsplanung
Manteufelstraße 40
20457 Hamburg
Brunhilde Bontrup | Dieter Schramm

wfw nordconsult
Hufnerstraße 28
22083 Hamburg
Almut Müller-Brüggemann

Bearbeitungszeitraum 12 | 2010 - 6 | 2012