

B e g r ü n d u n g

zum Bebauungsplan Nienstedten 17/Osdorf 42

1. Grundlage und Verfahrensablauf

23. März 1993

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (Bundesgesetzblatt I Seite 2254), zuletzt geändert am 11. Januar 1993 (Bundesgesetzblatt I Seiten 50, 56). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluß A 13/88 vom 8. Dezember 1988 (Amtlicher Anzeiger Seite 2313) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 27. Dezember 1988 und 18. Oktober 1990 (Amtlicher Anzeiger 1988 Seite 2394, 1990 Seite 1881) stattgefunden. Nach der öffentlichen Auslegung ist der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert worden; die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt, so daß die Änderungen ohne erneute öffentliche Auslegung im Rahmen einer eingeschränkten Bürgerbeteiligung vorgenommen werden konnten (vgl. § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs).

2. Inhalt des Flächennutzungsplans

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Flächen für Bahnanlagen, Wohnbauflächen und Grünflächen dar. Die Baron-Voght-Straße ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben; außerdem sind eine Schnellbahnlinie mit Haltestelle sowie südlich davon eine

...

durch Symbol gekennzeichnete P+R-Anlage dargestellt.

Die im Bebauungsplan auf den nördlich der Bahnlinie dargestellten Grünflächen gegebene Inanspruchnahme von Teilen dieser Fläche für bauliche Anlagen (Parkhaus und Abspannwerk) hält sich im Rahmen des Entwickelns nach § 8 Absatz 2 des Baugesetzbuchs. Auch die symbolhafte Darstellung einer P+R-Fläche südlich der Bahnanlagen stellt trotz der flächenmäßigen Festsetzung eines Parkhauses nördlich der Bahnanlagen nur eine Verdeutlichung der Planung dar. Die Ausweisung der P+R-Anlage im Bebauungsplan widerspricht nicht dem im Flächennutzungsplan dargestellten Grünzug. Die Grundkonzeption des Flächennutzungsplans bleibt nach allem gewahrt, da die Größe der durch bauliche Anlagen beanspruchten Fläche gering ist und die umgebenden Freiflächen durch Festsetzungen zum Anpflanzen und für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern geschützt werden.

3. Anlaß der Planung

Nach Einstellung des Eisenbahngüterverkehrs am Bahnhof Klein Flottbek im Jahre 1984 und dem inzwischen erfolgten Rückbau der Gütergleisanlage soll auf den südlich des Bahnkörpers liegenden Flächen eine Wohnbebauung ermöglicht werden. Außerdem sollen nördlich der Bahnanlagen liegende Flächen für ein Abspannwerk der HEW sowie für eine P+R-Anlage gesichert werden.

Für Teilflächen südwestlich des Klein Flottbeker Bahnhofs wird ein Erhaltungsbereich nach § 172 des Baugesetzbuchs festgelegt, um erhaltenswerte Gebäude im Bereich des Bahnhofs zu sichern.

Zu Beginn der Planung wurde im Jahre 1988 eine lärmtechnische Untersuchung in Auftrag gegeben, um schädliche Umwelteinwirkungen einer an den Schienenverkehr heranrückenden Wohnbebauung zu untersuchen. Im Vordergrund der Untersuchung standen insbesondere Lösungsmöglichkeiten für Lärmschutzmaßnahmen für die zukünftige Wohnbevölkerung. Dabei mußte auch berücksichtigt werden, daß das Plangebiet durch Straßenverkehrslärm bis in die Abendstunden belastet ist. Weil die S-Bahn-Verbindung und die Straßenverbindung Jürgensallee/Baron-Voght-Straße über das Plangebiet hinaus übergeordnete Bedeutung haben, konnten Trassenvarianten oder Verlagerungen des Verkehrs nicht in Betracht kommen. Außerdem sind bei Erwägungen über Art und Maß der baulichen und sonstigen Nutzungen auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände auch gewerbliche Nutzungen alternativ geprüft worden. Dazu hat sich herausgestellt, daß großflächige Ladennutzungen der im Einzugsbereich um den S-Bahnhof vorhandenen Einzelhandelsstruktur nicht gerecht werden und produzierendes Gewerbe mit der überwiegenden Wohnstruktur in Nienstedten städtebaulich nicht zu vertreten ist. Nach allem begünstigen sowohl die Lage im Bereich von durchgrüntem villenartigen Wohngebieten als auch der Anschluß eines übergeordneten Grünzuges (vom Altonaer Volkspark über den Klein Flottbekker Bahnhof bis zum Jenisch Park und zur Elbe) die mit dem Bebauungsplan vorgenommene Ausweisung eines reinen Wohngebietes im Nahbereich des S-Bahnhofs Klein Flottbek. Die Wohngebietsausweisung entlang der Bahnlinie entspricht zudem der städtebaulichen Struktur in den Elbvororten. Es wurde auch berücksichtigt, daß bei steigendem Wohnflächenbedarf in Hamburg nur noch beschränkt Flächen zur Verfügung stehen. Allgemein muß in Ballungsraumgebieten mit Lärmimmissionen gerechnet werden, wobei der Schienenverkehrslärm als nicht so störend wie der

Straßenverkehrslärm empfunden wird, weil dieser langsamer an- und abschwilt und auf der Strecke Altona - Blankenese auch mit gewissen Ruhezeiten im Fahrbetrieb gerechnet werden kann.

4. Angaben zum Bestand

Auf dem Flurstück 475 ist eine Wohnnutzung in den Gebäuden Jürgensallee 53, 55 a und 55 d vorhanden; ferner stehen auf dem Gelände eine Funkstation, eine Notstromversorgung für ein Stellwerk sowie ein Gleichrichterwerk für den Bahnbetrieb. Für das Gleichrichterwerk soll in verkleinerter Form westlich des Plangebiets ein Ersatzbau entstehen.

Westlich des ehemaligen Empfangsgebäudes an der Jürgensallee sind ein Café und ein Einrichtungsladen vorhanden. Ein ehemaliger Güterschuppen wird von einem Kunsthandwerker; die umliegenden Außenflächen werden für Lagerzwecke bzw. Abstellflächen (u.a. Möbeltransportunternehmen) genutzt.

An der Jürgensallee und an der Baron-Voght-Straße ist eine Wohnnutzung vorhanden, darunter die unter Denkmalschutz stehenden "Instenhäuser". Auf dem Flurstück 474 an der Baron-Voght-Straße wird ein Wohngebäude als Unterkunft für Asylbewerber genutzt. Ebenerdige Parkplätze nördlich der S-Bahnlinie stehen für Park-and-Ride (P+R)-Zwecke zur Verfügung.

5. Planinhalt

5.1 Reines Wohngebiet

Auf den südlich des Klein Flottbeker Bahnhofs gelegenen Flurstücken 474 und 475 wird eine geschlossene Wohnbebauung ausgewiesen. Eine im Jahre 1988 durchgeführte lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, daß die von den nahen Bahnanlagen ausgehende Belastung durch eine günstige Anordnung der geplanten Bebauung deutlich gemindert werden kann. Dem trägt der Bebauungsplan durch eine zu den Gleisanlagen weitgehend parallele Anordnung von Baukörpern Rechnung. Damit entsteht außerdem ein öffentlicher Raum um den Bereich einer platzartigen Kehre und eine weitere Raumbildung nach Süden in einem hofartigen, vom Schienenverkehrslärm weitgehend abgeschirmten Bereich. Dieser hofartige Bereich ermöglicht die Gestaltung von Freiflächen für die Herrichtung von Kinderspielflächen, Mietergärten u.ä.

Die entsprechend der Umgebungsbebauung überwiegend zweigeschossig ausgewiesene Bebauung wird durch einen dreigeschossigen Teil westlich der Kehre herausgehoben und damit dem Standort am Bahnhof gerecht. Durch eine Traufhöhenbeschränkung (Traufhöhe ist die Höhe von Außenwänden eines Gebäudes zwischen ihrem höchsten Punkt und der festgesetzten Geländeoberfläche) im dreigeschossigen Teil auf 9 m über Gelände wird eine Überdimensionierung im Verhältnis zu anderen bahnparallel vorhandenen Bauten verhindert.

Als Bezugspunkt für die Traufhöhe ist in der Planzeichnung die Geländeoberfläche bezogen auf + 29,5 m über Normalnull (NN) bezeichnet. Die Bebauung wird in 18 m Tiefe für den dreigeschossigen Gebäudeteil und in 15 m

Tiefe für die östlich geplante Wohnbebauung ausgewiesen, so daß Spielraum für eine variable Grundrißanordnung bleibt.

Die Stellplätze für die vorgenannte zwei- und dreigeschossige Bebauung sind in Tiefgaragen anzuordnen (vgl. § 2 Nummer 5). Dies soll für das dreigeschossige Gebäude als Tiefgarage im Bereich der Baugrenzen erfolgen. Für die zweigeschossigen Gebäude soll von der Baron-Voght-Straße eine weitere Tiefgarage unter dem winkelförmigen Gebäude so erschlossen werden, daß beim vorhandenen Niveausprung im Gelände lange Tiefgaragenrampen entfallen. Durch Anlage der Stellplätze in Tiefgaragen können für die neue Bebauung ausreichende Freiflächen geschaffen werden. Südlich der zusammenhängenden zwei- bis dreigeschossigen Bebauung ist der Ausschluß von Nebenanlagen nach § 14 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 mit der Änderung vom 23. September 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 133, II Seiten 885, 1124) sowie von Stellplätzen und Garagen festgesetzt. Damit wird hier eine unter Einbeziehung des vorhandenen Grüns weitgehende Grünnutzung an der Grundstücksgrenze angestrebt.

Im Bereich der Neubebauung ist eine Grundflächenzahl von 0,4 und eine Geschoßfläche von 9.000 m² festgesetzt. Die Grundflächenzahl hält die Obergrenze nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung ein. Die festgesetzte Geschoßfläche von 9.000 m² entspricht einer Geschoßflächenzahl (GFZ) von etwa 0,8. Um im Hinblick auf den im angrenzenden Erhaltungsbereich gesicherten Bestand eine maßstabgerechte Bebauung zu erreichen, ist die in der Baunutzungsverordnung für die GFZ festgelegte Obergrenze von 1,2 nicht ausgeschöpft worden. Die in der Planzeichnung festgesetzte Dachneigung von mindestens 25 Grad bis höchstens 35

Grad bezieht sich einheitlich auf die mögliche Neubebauung. Bei der Mindestneigung von 25 Grad ist eine optische Erfassung (etwa vom Bahnsteig her) der Dachfläche des dreigeschossigen Gebäudes noch möglich. Die Höchstgrenze von 35 Grad ergibt sich einerseits aus der städtebaulichen Absicht, das dreigeschossige Gebäude nicht überdimensional im Verhältnis zum westlich anschließenden Bestand erscheinen zu lassen, andererseits soll über dem dritten Vollgeschoß ein Ausbau des Dachgeschosses noch möglich sein.

An der Jürgensallee wird auf den Flurstücken 466 bis 470 entsprechend der Ausweisung nach dem Bebauungsplan Nienstedten 12 und dem Bestand eine maximal zweigeschossige Bebauung mit Einzel- und Doppelhäusern und einer Wohnungszahlbeschränkung von nicht mehr als zwei Wohnungen in Wohngebäuden festgesetzt. Die Grundflächenzahl von 0,3 liegt unter der Obergrenze der Baunutzungsverordnung nach § 17 Absatz 1, weil der große Anteil von Gartenflächen im Einfamilienhausgebiet erhalten werden soll und die Versiegelung der Grundstücke begrenzt werden kann. Auf die Festsetzung einer Bauweise nach § 22 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung ist im Hinblick auf die Sicherung der kleinteilig orientierten Baustruktur sowie die enge Begrenzung der überbaubaren Flächen verzichtet worden. Darüber hinaus läßt die 15 m tiefe Ausweisung Spielraum für eine variable Grundrißlösung.

Auf Grund einer Einwendung bezüglich der an der Jürgensallee befindlichen Flurstücke 471 und 472 ist die Ausweisung von Reihenhäusern in die Ausweisung von Einzel- und Doppelhäusern geändert worden. Die Baugrenze auf dem Flurstück 472 wurde um 4 m nach Osten verschoben, um so eine unabhängige Bebauung der Flurstücke 471 und 472 zu

ermöglichen. Damit orientiert sich die zukünftige Bebauung nicht mehr an der östlich vorhandenen Reihenhausstruktur, sondern an der westlich vorhandenen Einzelhausstruktur. Die Wohnungszahlbeschränkung mit nicht mehr als zwei Wohnungen in Wohngebäuden orientiert sich ebenfalls an der westlich vorhandenen Bebauung. Mit der Festsetzung wird auch der notwendige Abstand zur weichen Bedachung der denkmalgeschützten "Instenhäuser" eingehalten, deren Festsetzung als ein- und zweigeschossige Reihenhäuser mit einer Grundflächenzahl von 0,4 gesichert wird.

Auf den mit "(B)" bezeichneten Flächen des reinen Wohngebiets zwischen Bahnanlage und der neu zu schaffenden Erschließungsstraße ist eine Bebauungsmöglichkeit nicht vorgesehen. Diese Flächen sind mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen (siehe hierzu auch Ziffer 5.13).

5.2 Allgemeines Wohngebiet

Allgemeines Wohngebiet wird im Bereich des Bahnhofszugangs und am Anfang der geplanten Erschließungsstraße von der Jürgensallee ausgewiesen. Mit dieser Festsetzung wird die Wohnnutzung gesichert; außerdem sind die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe zulässig. Damit wird im wesentlichen dem Bestand Rechnung getragen und eine geringe Erweiterungsmöglichkeit für die Nutzung der Gebäude eingeräumt. Mit der Festsetzung einer Grundflächenzahl von 0,4 wird die Obergrenze des § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung eingehalten. Zur

...

nördlichen Grenze der Flurstücke 466 und 467 wird eine Fläche mit Ausschluß von Nebenanlagen nach § 14 der Baunutzungsverordnung und von Stellplätzen und Garagen festgesetzt; damit wird eine weitgehende Grünnutzung einschließlich des vorhandenen Grüns an der Grundstücksgrenze angestrebt.

Das schützenswerte ehemalige Empfangsgebäude wird entsprechend dem Bestand zweigeschossig ausgewiesen. Es wird damit gegenüber dem angeschlossenen eingeschossigen Gebäudeteil deutlich hervorgehoben. Hier war ein 5 m breiter öffentlicher Bahnhofszugang im Bereich der vorhandenen Ladennutzung vorgesehen, der die Ohnhorststraße über eine Treppenanlage mit der Jürgensallee verbunden hätte. Diese Festsetzung hätte einen Teilabbruch der vorhandenen Ladennutzung zur Folge gehabt. Eine Einwendung, die auf die Existenzgefährdung des Ladens durch diese Maßnahme hinwies, hat dazu geführt, daß anstelle der Gehwegverbindung durch das Gebäude nunmehr ein öffentlicher 3 m breiter Zugang nordöstlich um die vorhandene Gebäudesubstanz herumgeführt wird (siehe auch Ziffer 5.7).

Östlich des Einmündungsbereichs der neuen Erschließungsstraße in die Jürgensallee ist auf dem Flurstück 475 mit der Ausweisung von zwei Vollgeschossen die schützenswerte Bausubstanz übernommen worden. Mit der 15 m tiefen Ausweisung des Baukörpers an der Jürgensallee wird der vorhandene eingeschossige Anbau nicht voll abgesichert, weil sich die Festlegung des Erhaltungsbereiches hauptsächlich auf den zweigeschossigen Teil bezieht; die Ausweisung der Baugrenze läßt trotzdem Erweiterungsmöglichkeiten zu. Die östlich anschließende zweigeschossige Ausweisung parallel zur neuen Erschließungsstraße sichert ein zweigeschossiges Wohnhaus und einen eingeschossigen Güterschuppen, der durch einen Kunsthandwerker genutzt wird.

Im allgemeinen Wohngebiet sind Anlagen für soziale Zwecke zulässig, so daß z.B. auch eine Kinderbetreuungseinrichtung als Folge des zu erwartenden Bevölkerungszuwachses in diesem Gebiet geschaffen werden kann.

Auf der mit "(B)" bezeichneten Fläche des allgemeinen Wohngebiets zwischen Bahnanlage und der neu zu schaffenden Erschließungsstraße ist eine Bebauungsmöglichkeit nicht vorgesehen. Diese Flächen sind mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen (siehe hierzu auch Ziffer 5.13).

5.3 Gestalterische Anforderungen

Mit den in § 3 festgelegten gestalterischen Anforderungen soll Bezug auf die vorhandene schützenswerte Bausubstanz und damit auf die ortstypische Bebauung genommen werden.

Im einzelnen werden folgende gestalterische Festsetzungen aufgenommen:

- Dächer in Wohngebieten sind mit einer Neigung zwischen 18 Grad und 55 Grad auszubilden, soweit die Planzeichnung keine abweichende Festsetzung enthält (vgl. § 3 Nummer 1).

Im Plangebiet sind, bis auf wenige Ausnahmen, geneigte Dächer vorherrschend. Die Dachneigung von mindestens 18 Grad geht von der vorhandenen Dachneigung des ehemaligen Empfangsgebäudes Jürgensallee 53 vor dem S-Bahnhof aus, für das eine Dachneigung flacher als 18 Grad vorgeschrieben wird. Eine weitere abweichende

...

Festsetzung zur Dachneigung ist in der Planzeichnung für die Neubebauung auf den Flurstücken 474 und 475 getroffen worden. Die im übrigen für das Wohngebiet vorgeschriebene Höchstgrenze von 55 Grad wird durch die Neigung der vorhandenen Satteldächer der im gleichen Siedlungscharakter errichteten Einzelhäuser auf den Flurstücken 467 bis 469 entlang der Jürgensallee bestimmt. Diese Dachneigung soll sich auch auf den angrenzenden Flurstücken einschließlich der als Reihenhäuser festgesetzten Bebauung ("Instenhäuser") fortsetzen.

Eine weitere abweichende Festsetzung zur Dachneigung ist in der Planzeichnung für die Neubebauung auf den Flurstücken 474 und 475 getroffen worden. Die hier festgelegte Neigung der Dächer zwischen 25 Grad und 35 Grad begründet sich daraus, daß bei der Mindestdachneigung von 25 Grad eine optische Erfassung von Bahnsteigern noch möglich ist und bei der Höchstgrenze von 35 Grad ein Dachausbau baulich noch ermöglicht werden kann.

- In den mit "(C)" bezeichneten Wohngebieten an der Jürgensallee sind die sichtbaren Außenwände der Gebäude mit rotem Ziegelmauerwerk herzustellen (vgl. § 3 Nummer 2).

Die Festsetzung ist durch das in diesen Bereichen ausnahmslos vorhandene rote Ziegelmauerwerk begründet, welches sich insbesondere bei den "Instenhäusern" und deren direktem Umfeld wiederfindet.

- Die Fenster sind kleinmaßstäblich zu gliedern; es sind keine liegenden Formate zu verwenden (vgl. § 3 Nummer 3).

Die Anforderung an die Fensterformate soll die traditionelle Fensterteilung mit quadratischen und stehenden Formaten sichern und sog. Bänderöffnungen verhindern.

- In der geschlossenen Bauweise sind die Fassaden architektonisch durch Balkone, Loggien und Erker, insbesondere durch Vor- und Rücksprünge ganzer Bauteile zu gliedern. Im dreigeschossigen Bereich sind Fassadenabschnitte auszuformen, so daß der Eindruck von Einzelbaukörpern vermittelt wird; dabei soll keine ungegliederte Fassade und Dachfläche mit mehr als 20 m Länge entstehen (vgl. § 3 Nummer 4).

Mit dieser Festsetzung soll die Architektur kleinteilig gestaltet und auf das städtebauliche Umfeld eingegangen werden. Somit wird den während der öffentlichen Auslegung eingegangenen Einwendungen Rechnung getragen, die die Befürchtung ausgesprochen haben, daß dieser Baukörper sich nicht in die vorhandene kleingliedrige Struktur einfügen ließe. Die kleingliedrige und geschlossene Struktur des geplanten dreigeschossigen Baukörpers bietet neben der Integration in die vorhandene Bausubstanz weiterhin auch eine Abschirmfunktion zum Schienenverkehrslärm für einen Teil der südlich des Baukörpers liegenden Wohnbebauung.

...

Die nach der öffentlichen Auslegung vorgenommene Aufnahme dieser gestalterischen Festsetzung ist nach Art und Bedeutung geringfügig und berührt nicht die Grundzüge der Planung. Sie ist unter Beachtung der Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen worden.

- Einfriedigungen sind mit Heckenanpflanzungen vorzunehmen (vgl. § 3 Nummer 5).

Die Festsetzung ist durch die ausschließliche Einfriedigung mit Hecken zur Jürgensallee begründet; hierdurch werden die Zäune durch parallel verlaufende Hecken (z.B. Buchen) verdeckt. Mit der Anpflanzung von Hecken als Grundstücksabgrenzung werden neben gestalterischen Anforderungen insbesondere auch positive ökologische Effekte für die Vogelwelt und das Kleinklima erzielt.

5.4 Erhaltungsbereich

In dem nach § 172 des Baugesetzbuchs als "Erhaltungsbereich" bezeichneten Gebiet bedürfen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt der Abbruch, die Änderung, die Nutzungsänderung oder die Errichtung baulicher Anlagen einer Genehmigung, und zwar auch dann, wenn nach der Baufreistellungsverordnung vom 5. Januar 1988 mit der Änderung vom 25. September 1990 (Hamburgisches Gesetz und Verordnungsblatt 1988 Seite 1, 1990 Seite 216) in der jeweils geltenden Fassung eine Genehmigung nicht erforderlich ist. Die Genehmigung zum Abbruch, zur Änderung oder zur Nutzungsänderung darf nur versagt werden, wenn die bauliche Anlage allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild oder die Stadtgestalt prägt oder sonst von städtebaulicher, insbesondere baugeschichtlicher Bedeutung ist. Die Genehmigung zur Errichtung der baulichen Anlage darf nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt wird (vgl. § 2 Nummer 1).

Der Erhaltungsbereich umfaßt im wesentlichen das Bahnhofsensemble in Klein-Flottbek, welches die eisenbahngeschichtliche Entwicklung dokumentiert. Neben den einzelnen Gebäuden, die nach wie vor das Ortsbild prägen, gehören hierzu auch der Bahnhofsvorplatz mit der alten Rotbuche und das Kopfsteinpflaster mit der Verladefläche des ehemaligen Güterbahnhofs.

...

Im einzelnen gehören folgende Gebäude zum Erhaltungs-
bereich:

- Das ehemalige Empfangsgebäude Jürgensallee 53 stammt aus dem Jahre 1867 und gehört somit zu den ältesten Bahnhofsgebäuden in Hamburg. Es ist im romantisch-historistischen Stil errichtet worden und weist eine symmetrische Fensteranordnung, Zierrosetten an den Giebelseiten sowie eine sparsame Stuckeinfassung auf. Dieses unmittelbar am veränderten Bahnhofszugang gelegene Empfangsgebäude bildet einen Identifikationspunkt für die nähere Umgebung.
- Östlich des Empfangsgebäudes sind in den Gebäuden Jürgensallee 55/55 und 55 Wohnungen vorhanden, die von Bediensteten der Bahn bewohnt wurden. Die Backsteinbauten der Jahrhundertwende sind charakterisiert durch vertikale Fensterteilung, horizontalen Gesimsband und einen Ortgang, der als stufenartiges Relief ausgebildet ist. Das verhältnismäßig hohe Backsteingebäude Jürgensallee 55 bildet in städtebaulicher Hinsicht einen markanten Eckpunkt zur geplanten Erschließungsstraße des neuen Wohngebiets.
- Die eisenbahngeschichtliche Entwicklung der Bahnlinie ist nach wie vor vom Personenverkehr geprägt, allerdings belegen die Funktionsgebäude des ehemaligen Güterbahnhofs, daß die Strecke auch dem Warenverkehr diene. Dazu gehört der in Fachwerkbauweise errichtete Güterschuppen im Anschluß an das Wohnhaus Jürgensallee 55a. Weiter Dachüberstand über der Warenrampe und die davorliegende Verladefläche mit Kopfsteinpflaster deuten auf den Charakter

...

eines einst dörflichen Güterbahnhofs hin. Somit ist der bahnparallel angeordnete Gebäudekomplex (bestehend aus Güterschuppen und Wohnhaus Jürgensallee 55a mit im westlichen Bereich befindlichem Anbau und dem freistehenden Nebengebäude aus den 20iger Jahren) auch von baugeschichtlicher Bedeutung. Ob eine Sicherung auf Dauer durch die Zuführung einer wirtschaftlichen Nutzung möglich ist, wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zu prüfen sein.

- Das Haus Jürgensallee 57 gehört, wie auch die Gebäude Jürgensallee 55 und 55a, der Bauepoche der Jahrhundertwende an und vom Baustil zu den schützenswerten Backsteinbauten. Die Giebelständigkeit zur Jürgensallee ist bei der östlich anschließenden Bebauung aufgenommen worden. Neben dem gründerzeitlichen Verandavorbau Jürgensallee 57 ist auch noch der alte Bestand einer Rotbuche und der Heckeneinfriedigung des Grundstücks von Bedeutung, so daß die Einbeziehung in den Erhaltungsbereich gerechtfertigt ist.

5.5 Denkmalschutz

Für die ehemaligen "Instenhäuser" an der Jürgensallee ist der bestehende Denkmalschutz für die Gebäudegruppe mit Umgebungsschutz, d.h. einschließlich der im rückwärtigen Bereich befindlichen Gebäudegruppe mit Grundstücksteilen, nachrichtlich übernommen worden. Für die dem Denkmalschutz unterliegenden Anlagen und Grundstücke gelten Beschränkungen nach dem Denkmalschutzgesetz vom 3. Dezember 1973 mit der Änderung

...

vom 12. März 1984 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1973 Seite 466, 1984 Seiten 61, 63).

5.6 Grünanlage

Zwischen den beiden Verkehrswegen Ohnhorststraße und S-Bahnlinie wird auf dem Flurstück 798 eine öffentliche Grünanlage ausgewiesen. Die bislang ebenerdigen Stellplätze und die Ohnhorststraße werden in diesem Bereich aufgehoben. Die in unmittelbarer Nähe zum Botanischen Garten mit einheimischen standortgerechten Pflanzen geplante Grünanlage soll einen zweiten Bahnhofszugang in die Begrünung einbinden. Zudem werden Möglichkeiten zur Begrünung der Westseite des Parkhauses ermöglicht.

Da auf Grund von Einwendungen zur öffentlichen Auslegung die Flächenbeanspruchung von Parkhaus und Abspannwerk reduziert wurde, vergrößerte sich dementsprechend die westlich des geplanten Parkhauses gelegene Fläche der Grünanlage. Durch die parallele Anordnung des Abspannwerkes zur Baron-Voght-Straße entfällt ein noch in der öffentlich ausgelegten Fassung des Bebauungsplans enthaltener Teil der Grünfläche zwischen dem geplanten Abspannwerk und den Bahngleisen. Statt dessen wird ein Erhaltungsgebot von Bäumen und Sträuchern an der Böschung zur alten Führung der Ohnhorststraße festgesetzt, um die Grüneinbindung (u.a. Eichen) des Abspannwerkes zu verbessern. Diese Planänderung ist nach Umfang und Bedeutung geringfügig und berührt nicht die Grundzüge der Planung. Sie ist unter Beachtung der Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen worden.

...

5.7 Straßenverkehrsfläche/Entwässerung

Die Jürgensallee, Baron-Voght-Straße und Ohnhorststraße sind als Straßenverkehrsflächen in ihrem Bestand übernommen worden. Sowohl die Jürgensallee als auch die Ohnhorststraße sind für die west-östliche Anbindung der Wohngebiete Klein Flottbeks an den S-Bahnhof von herausragender Bedeutung, während die Baron-Voght-Straße für eine Anbindung des Wohngebiets an den Bahnhof in Nord-Süd-Richtung sorgt.

Ausgehend von der Jürgensallee wird eine Erschließungsstraße mit einer Kehre für die geplante Wohnbebauung auf den Flurstücken 474 und 475 ausgewiesen. Die 7 m breite öffentliche Erschließung soll als verkehrsberuhigter Bereich (Mischfläche für Fußgänger- und Fahrzeugverkehr) hergerichtet werden. Der Anfang der Erschließungsstraße bis zur Straßenverschwenkung nördlich des ehemaligen Güterschuppens soll entsprechend dem Kopfsteinpflaster des Güterbahnhofsgeländes gestaltet werden und die Kante zu den ehemaligen Gleisflächen darstellen. Damit wird das Natursteinpflaster der Jürgensallee fortgesetzt und das Güterbahnhofsensemble dokumentiert.

Hinsichtlich der Entwässerung liegt das gesamte Plangebiet im Umstellungsgebiet von Misch- auf Trennsystem. Für

...

die schadlose und sichere Entwässerung des südlichen Gebiets wird der Bau eines Schmutz- und Regenwassersiels in der Erschließungsstraße und in der Jürgensallee erforderlich. Die vorhandenen Grundstücksentwässerungsanlagen sind dementsprechend umzurüsten.

Für die Entwässerung wird im Eingangsbereich der Fußgängerunterführung der neuen Stichstraße eine Höhenlage von 29,3 m bezogen auf Normalnull (NN) sowie im Bereich der Kehre der neuen Erschließungsstraße eine Höhenlage von ca. 29 m über NN erforderlich sein, um ein notwendiges Gefälle zu erreichen. Damit sind größere Absenkungen des Straßenniveaus aus sielbautechnischen Gründen nicht möglich. Die bestehenden Bahnentwässerungsleitungen südlich der Bahn können grundsätzlich an das neu herzustellende Regenwassersiel angeschlossen werden. Die geplante Parkfläche nördlich der Bahn kann in das vorhandene Regenwassersiel Ohnhorststraße entwässern.

Die westliche Tunnelanlage unter der Bahnanlage mit den dazugehörigen Rampen ist als öffentlicher Durchgang gewidmet. Die Anlage ist in ein Radwanderkonzept integriert, welches den weitläufigen Grünzug von der Elbe über den Altonaer Volkspark sowie im weiteren Zuge mit dem sog. "Zweiten Grünen Ring" verbindet. Im Rahmen dieser Baumaßnahme wurde von der Bundesbahn Ende der 80iger Jahre die Treppenanlage vom Bahnhofsvorplatz zum Bereich unmittelbar südlich der Bahngleise verlagert. Durch die Verlagerung der Treppenanlage wird nun eine neue oberirdische Zuwegung im Bereich des Bahnhofsvorplatzes erforderlich, um die Anbindung der Wohnbaugebiete mit den Grün- und Erholungsgebieten südlich der Jürgensallee zu erreichen. In der öffentlich ausgelegten Fassung des Bebauungsplans war ein 5 m breiter öffentlicher Bahnhofszugang im Bereich der Ladennutzung des Gebäudes Jürgensallee 51a vorgesehen; eine Realisierung

....

dieser Maßnahme hätte einen Teilabbruch des Ladens zur Folge gehabt. Die Prüfung von Anbindungsmöglichkeiten an die vorhandene Treppenanlage hat ergeben, daß ein öffentlicher Zugang in 3 m Breite um das ehemalige Empfangsgebäude städtebaulich vorteilhafter ist und insbesondere die Zugangsmöglichkeiten gegenüber dem ursprünglichen Zustand allgemein verbessert werden. Darüber hinaus wird diese Anbindung zu einer größeren Akzeptanz dieser Anbindung führen, da der Anschluß an die Treppenanlage ohne eine Verschwenkung möglich ist.

Diese Planänderung ist nach Umfang und Bedeutung geringfügig und berührt nicht die Grundzüge der Planung. Sie ist unter Beachtung der Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen worden.

Ein zweiter 5,5 m breiter Zugang als Tunnel soll die P+R-Anlage besser an die S-Bahn anbinden (vgl. auch Ziffer 5.8). Außerdem wird mit dieser Tunnellösung das neue Wohngebiet im Süden des Plangebiets in Verbindung mit dem geplanten 3 m breiten Gehrecht zwischen der Baron-Voght-Straße zur Kehre der Erschließungsstraße direkt an die S-Bahnlinie angebunden.

Das festgesetzte Gehrecht umfaßt die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, einen allgemein zugänglichen Weg anzulegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Gehrecht können zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 6).

...

5.8 Parkhaus und Abspannwerk

Nördlich der Bahngleise ist auf dem Flurstück 798 eine Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung als Parkfläche (P+R) ausgewiesen. Das hier vorgesehene Parkhaus soll die vorhandene Kapazität der Parkplätze im Bereich der Schnellbahnhaltstellen erhöhen, um das Umsteigen vom Individualverkehr auf die S-Bahn oder auf Busse zu fördern und somit die Umweltbelastung durch Kfz-Verkehr zu reduzieren.

Für den Einzugsbereich Klein-Flottbek/Bahrenfeld besteht eine aus dem Jahre 1978 stammende Bedarfsanalyse für den P+R-Bedarf, die ca. 600 Parkplätze vorsieht. Durch die Fertigstellung des Parkhauses Bahrenfeld mit einer Kapazität von ca. 250 Parkplätzen ergibt sich ein Defizit von ca. 350 Parkplätzen. Die derzeit vorhandene und entsprechend der im Bebauungsplan Osdorf 8 ausgewiesenen öffentlichen Parkfläche gebaute P+R-Anlage an der S-Bahnstation Klein Flottbek hat eine Kapazität von 78 Stellplätzen und ist ständig überlastet. Die nördlich davon vorhandene Parkplatzanlage, die für den Botanischen Garten zur Verfügung stehen soll (ca. 100 Parkplätze) wird bis zu 40 vom Hundert als P+R-Platz genutzt.

Ebenfalls werden die angrenzenden Wohngebiete auf Grund fehlender Stellplatzmöglichkeiten durch P+R-Kunden aufgesucht: Durch den Bau der neuen P+R-Anlage wird eine wesentliche Entlastung der Wohngebiete erwartet. Der von den Einwendern befürchtete Verkehrszuwachs, der durch das zusätzliche Parkplatzangebot hervorgerufen wird, ist als geringfügig einzustufen, weil je Fahrzeug eine nur tägliche Zu-/Abfahrt erwartet wird und somit die Tagesstunden nicht nennenswert belastet.

...

Eine Verbesserung dieser Situation wird durch den Bau eines eingeschossigen P+R-Gebäudes mit Dachparkplätzen für insgesamt ca. 244 Stellplätze angestrebt, wobei acht behindertengerechte Stellplätze im Erdgeschoß des Parkhauses untergebracht werden sollen. Die Gebäudehöhe des Parkhauses wird auf 30,5 m über NN beschränkt; das entspricht einer Höhe von etwa 4 m über Gelände, so daß eine Einbindung des Parkhauses ohne Beeinträchtigung des Ortsbildes möglich ist: Die Tiefe des Parkhauses beträgt 33,5 m. Während des Planverfahrens ist auf Grund von Einwendungen geprüft worden, ob die Höhe des Parkhauses reduziert werden kann. Die Prüfung dieses Vorschlags hat ergeben, daß bei einer Reduzierung der Gebäudehöhe die Zufahrtsrampen zu steil ausfallen, lüftungstechnische Probleme hervorgerufen und Tiefgaragen von Benutzern wegen deren schlechten Einsehbarkeit weniger akzeptiert würden: Insofern mußte dieser Vorschlag verworfen werden. Die Fußwegeverbindung parallel zu den Bahngleisen sowie ein Teilabschnitt der alten Führung der Ohnhorststraße bleiben erhalten. Dieser gepflasterte Straßenabschnitt wird ebenfalls als Teil der P+R-Anlage ausgewiesen, soll aber nur in Ausnahmefällen als Abstellfläche genutzt werden. Eine Schulweggefährdung durch die von Einwendern befürchtete Zunahme des Individualverkehrs wird durch die planungsrechtliche Gestaltung der alten Ohnhorststraße als Fußgängerbereich ausgeschlossen. Insofern wird für die Schüler des Christianeums eine vom Verkehr unbeeinträchtigte Wegeverbindung hergestellt. Die Zu- und Abfahrt des Parkhauses soll von der verlegten Ohnhorststraße in der untersten Ebene erfolgen. In der verlegten

...

Ohnhorststraße ist eine Linksabbiegespur aus Richtung Osten zur Parkpalette einzurichten, damit wartepflichtige Fahrzeuge die Weiterfahrt der Busse zum Wendepplatz nicht behindern. Mit der Durchquerung der untersten Ebene des Parkhauses wird über Rampen auf der Südseite die oberste Ebene des Gebäudes erreicht.

Eine für die Öffentlichkeit vorgesehene Fußwegverbindung vom Parkhaus zum Bahnsteig der S-Bahn verläuft vom Untergeschoß des Parkhauses zu der neu zu schaffenden Fußgängerunterführung stufenlos und somit behindertengerecht. Bei der Gestaltung der 5,5 m breiten Fußgängerunterführung wird der Tunnelausgang nach Süden hin aufgeweitet, um so möglichst viel Tageslicht einzulassen und gleichzeitig die Längenentwicklung des Tunnels optisch zu verkürzen. Das Parkhaus ist so angeordnet, daß sich eine freie Sichtverbindung vom Tunnelausgang zum Botanischen Garten eröffnet. Das Parkhaus endet hier mit einem halbkreisförmigen Grundriß zwischen der keilförmig auseinanderführenden Ohnhorststraße und der S-Bahnlinie.

Die beschriebene Planung ist das Ergebnis von Änderungen auf Grund von Einwendungen während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans. Die Einwendungen bezogen sich auch auf die Flächenbeanspruchung und die Höhenentwicklung sowohl des Parkhauses als auch des östlich angrenzenden Abspannwerks. Die Flächenbeanspruchung der geplanten Bauwerke konnte durch die veränderte Anordnung des Abspannwerkes in unmittelbarem Anschluß an das Parkhaus verringert werden, indem die Längsseite des Abspannwerkes nicht mehr zur Ohnhorststraße angeordnet sondern parallel zur Baron-Voght-Straße vorgesehen ist. Die Höhenentwicklung der Bauwerke ist dadurch reduziert worden, daß statt einer Fußgängerbrücke vom Parkhaus zum Bahnsteig eine weniger städtebaulich in

Erscheinung tretende Tunnellösung vorgesehen ist. Durch Verringerung der ursprünglich geplanten drei Parkebenen auf nunmehr zwei Parkebenen mit einer Gebäudehöhenbeschränkung auf 30,5 m über NN sind die in einer Bedarfsanalyse aus dem Jahre 1978 ermittelten und für notwendig erachteten 300 Stellplätze um 56 Stellplätze unterschritten werden. Die jetzt geplante Anlage mit 244 Stellplätzen trägt dem errechneten Bedarf unter Einschluß der Erweiterungsmöglichkeiten in Bahrenfeld Rechnung. Die Planänderungen sind nach Umfang und Bedeutung geringfügig und berühren nicht die Grundzüge der Planung. Sie sind unter Beachtung der Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen worden. Zur Eingrünung der Bauwerke sollen die festgesetzten Anpflanzungs- und Erhaltungsgebote von Bäumen und Sträuchern sowie eine von einem Einwender angeregte Fassadenbegrünung mit Schling- oder Kletterpflanzen beitragen, die bei der Ausführung der P+R-Anlage vorgesehen ist.

Nördlich der Bahnanlage wird für ein Abspannwerk der Hamburgischen Electricitäts-Werke AG (HEW) eine Fläche ausgewiesen, welche für die langfristige Planung der öffentlichen Stromversorgung vorgehalten werden muß. Das ursprünglich im Bebauungsplan Nienstedten 12 südlich der Bahnfläche (westlich der Baron-Voght-Straße) ausgewiesene Abspannwerk wird auf die nördlich der Bahngleise liegende Fläche verlagert, um diese Anlage funktionell mit dem Parkhaus zusammenzufassen und die freiwerdende Fläche für den Wohnungsbau zu nutzen. Die Gebäudehöhe des geplanten Abspannwerkes wird auf 34,5 m über NN begrenzt. Dieses entspricht einer Höhe über dem Geländeniveau der Straße von maximal 8,5 m. Aufgrund von Einwendungen während der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans ist diese Höhe

...

statt der bisherigen Traufhöhenbegrenzung von 11 m festgesetzt worden. Allerdings mußte aus technischen Gründen (Unterbringung von drei Transformatoren) die Gebäudetiefe von 16 m auf 17,5 m erhöht werden. Ein von einem Einwender vorgeschlagenes unterirdische Abspannwerk ist aus versorgungstechnischen Gründen und aus Kostengründen (2,5- bis 3-fache gegenüber einem Standardbauwerk) nicht zu vertreten. Die Planänderung ist nach Umfang und Bedeutung geringfügig und berührt nicht die Grundzüge der Planung. Sie ist unter Beachtung der Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen worden.

Durch die parallele Anordnung des Bauwerks zur Baron-Voght-Straße werden größere Flächen zum Erhalt und zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern erreicht. Des weiteren soll entsprechend dem Wunsch eines Einwenders beim Bau des Gebäudes eine Fassadenbegrünung mit Schling- oder Kletterpflanzen vorgenommen werden, um so eine verbesserte Grüneinbindung des Abspannwerkes zu erreichen.

5.9

Lärmschutz

Bei der lärmtechnischen Untersuchung wurden Varianten in der Anordnung der Baukörper zur Schallquelle geprüft. Dabei hat sich herausgestellt, daß durch eine lärmtechnisch günstige Anordnung der geplanten Wohnbebauung die Lärmbetroffenheit der künftigen Bewohner deutlich gemindert werden kann. Dies soll durch eine geschlossene Bebauung und die Anordnung nach Süden orientierter Wohn- und Schlafräume erreicht werden. Damit trägt die

...

Bebauung auch zum Immissionsschutz der dort liegenden Freiflächen und des vorhandenen Wohngebiets bei. Insgesamt hat sich die teilweise hofartige Anordnung der Bebauung lärmtechnisch als günstiger gegenüber einer in Ost-West orientierten Zeilenbebauung ergeben.

Im Rahmen der Abwägung wurde auch geprüft, ob und inwieweit eine Minderung der Immission auf der Nordseite der Wohnbebauung und den Freiflächen durch aktive Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden kann. Die Untersuchungen haben ergeben, daß zwar eine mehrere Meter hohe Lärmschutzwand zwischen Bahngleisen und Wohngebäuden den größtmöglichen Lärmschutz bieten würde, dieses aber aus städtebaulichen Gründen nicht mit der Zielsetzung, das Bahnhofsensemble zu erhalten, in Einklang zu bringen ist. Durch eine ca. 3,5 m bis 4 m hohe Lärmschutzwand wäre der räumliche Zusammenhang zwischen Bahnlinie, Überdachung, ebenerdigem Empfangsgebäude und den zum ehemaligen Güterbahnhof zugehörigen Gebäuden nicht mehr zu dokumentieren. Des weiteren würde selbst eine begrünte Wand (u.a. mit Pflanztrögen) die trennende Wirkung der Bahnlinie erhöhen. Da der Wallfuß nur 5 m von der Gleisanlage entfernt ist, könnte allerdings im Hinblick auf Sicherheitsaspekte eine zurückhaltende Einzäunung angebracht sein. Somit verbleiben nur passive Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden selbst. Dazu ist in § 2 Nummer 2 bestimmt worden, daß in den Wohngebieten durch geeignete Grundrißgestaltung die Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen sind. Soweit die Anordnung von Wohn- und Schlafräumen an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muß für diese Räume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren,

...

Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden; ausgenommen davon ist die mit "(A)" bezeichnete hofartige Bebauung, für die eine Anordnung von Wohn- und Schlafräumen nach Norden zum Bahngelände ausgeschlossen ist. Durch diese im Bebauungsplan getroffene Festsetzung wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 1. Juli 1986, zuletzt geändert am 15. April 1992 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1986 Seite 183, 1992 Seite 83) nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm haben. Dies gilt in jedem Fall und für alle Gebäudeseiten. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden bauordnungsrechtlichen Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen - Schallschutz - vom 10. Januar 1991 (Amtlicher Anzeiger Seite 281) maßgebend.

Für die mit "(A)" bezeichnete zweigeschössige hofartige Bebauung ist eine Anordnung von Wohn- und Schlafräumen nach Norden zur S-Bahn deshalb ausgeschlossen, weil an dieser nur ca. 15 m von der Gleisachse entfernten Gebäudeseite aufgrund der lärmtechnischen Untersuchung die höchsten Immissionen auftreten. Die Prüfung von Grundrißlösungen in diesem Bereich hat ergeben, daß bei einer Orientierung von Wohn- und Schlafräumen ausschließlich zu den lärmabgewandten Seiten noch ausreichende Möglichkeiten bestehen, an der dem Bahngelände zugewandten Nordseite solche Räume anzuordnen, die nicht zum ständigen Aufenthalt dienen, wie z.B. Flure, Treppenhäuser, Küchen und Bäder.

Die von einem Einwendenden vorgeschlagene offene Stadthausbebauung im Bereich der Bahnlinie ermöglicht für die Wohnbevölkerung keinen ausreichenden Schutz vor

...

dem Schienenverkehrslärm und konnte daher keine Berücksichtigung finden.

Für die südlich der Bahnanlagen mit "(B)" bezeichneten Flächen ist ein Anpflanzungsgebot auf einem 1,5 m hohen Erdwall festgesetzt worden; hierdurch und durch die Verwendung von immergrünen Pflanzen (Bäume und Sträucher) sollen sowohl eine ganzjährige optische Abschirmung des Bahnverkehrs sowie ein akustischer Schutz gewährleistet sein.

5.10 Bahnanlage

Nach Einstellung des Eisenbahngüterverkehrs am Bahnhof Klein Flottbek und dem inzwischen erfolgten Rückbau der Gütergleisanlage ist die im Bebauungsplan Nienstedten 12 ausgewiesene Fläche für oberirdische Bahnanlagen auf das für den S-Bahnbetrieb notwendige Maß verkleinert worden. Der Bebauungsplan Nienstedten 17/Osdorf 42 übernimmt nachrichtlich die nunmehr bestehenden oberirdischen Bahnanlagen.

Der westliche Tunnel und der geplante zweite östliche Tunnel werden als für die Öffentlichkeit zugängliche Wegeflächen entsprechend im Bebauungsplan festgesetzt. Am östlichen Planrand wird die Straßenunterführung durch die Baron-Voght-Straße in ihrem Bestand übernommen.

5.11 Baumschutz

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume und Hecken. Für sie gelten die Beschränkungen der Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten Hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am

1. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167). Über diese Vorschrift hinaus sind im Bebauungsplan Regelungen für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern getroffen worden. Bei den schützenswerten Einzelbäumen handelt es sich vor dem ehemaligen Empfangsgebäude (Flurstück 475) und auf dem Flurstück 466 an der Jürgensallee um sehr alte Blutbuchen, die mit ihren Baumkronen den Bahnhofsvorplatz und den Straßenrand prägen. Des weiteren handelt es sich im Bahnhofsumfeld um Linden und eine Kastanie, die auch den Beginn der Erschließungsstraße prägen wird. Der Straßenraum Jürgensallee wird auch von einem Ahorn auf dem Flurstück 471 und einer Reihe von Linden vor den "Instenhäusern" bestimmt.

Südlich des Bahngeländes ist entlang der Baron-Voght-Straße eine Fläche von 8 m Tiefe für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern festgesetzt; dieser böschungsartig ausgestaltete Bereich (u.a. mit Buchen und Goldregen) wird nur von einer geplanten Zufahrtsmöglichkeit zur Tiefgarage unterbrochen. Auf der südlichen Fläche des Abspannwerks befindet sich eine Baumgruppe von drei Eichen, die mit einem Erhaltungsgebot belegt worden sind. Des weiteren sind an der vorhandenen Böschung 5 m breite Streifen zur Erhaltung von Bäumen und Sträuchern festgesetzt. Der Baum- und Strauchbestand soll auch zur Eingrünung des Abspannwerkes beitragen.

Für die nach der Planzeichnung zu erhaltenden Bäume sind bei Abgang Ersatzpflanzungen mit einheimischen Gehölzen vorzunehmen. Außerhalb von öffentlichen Verkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen und Abgrabungen im Kronenbereich dieser Bäume unzulässig (vgl. § 2 Nummer 3). Diese Regelung ist notwendig, um Baumstandorte auf Dauer zu erhalten und vor Maßnahmen zu schützen,

die zu einer Minderung des Wachstums oder zum Absterben der Bäume führen können. Geländeaufhöhungen und Abgrabungen auf öffentlichen Verkehrsflächen sind zulässig, um die Verlegung und Unterhaltung von Leitungen und Sielen im Straßenraum sicherzustellen. In diesem Fall muß der Erhalt der Bäume durch fachgerecht auszuführenden Kronenschnitt einschließlich Wundverschluß und/oder Wurzelbehandlung gesichert werden. Als Wurzelbehandlungsmaßnahmen kommen Wurzelrückschnitt einschl. Wundverschluß und Wurzelvorhänge in Betracht.

Auf dem Flurstück 474 ist nördlich des geplanten Gehrechts die Erhaltung von Sträuchern festgesetzt. Es handelt sich hierbei um eine Hainbuchenecke, aus der Einzelbäume erwachsen können. Diese Festsetzung ermöglicht den Erhalt eines Teils des Grünbestandes innerhalb des hofartigen Bereichs der geplanten Neubebauung. Der Pappelbestand auf der Grenze zwischen den Flurstücken 474 und 475 kann dauerhaft nicht geschützt werden, weil diese Pappeln überdurchschnittliche Absterbeerscheinungen aufweisen. Bei diesen Pappeln muß deshalb von einer - im Verhältnis etwa zu Eichen und Buchen - weitaus geringeren Lebenserwartung ausgegangen werden.

Im übrigen soll bei Baumaßnahmen darauf geachtet werden, daß der vorhandene schützenswerte Baumbestand (u.a. Ulmen) möglichst nicht beeinträchtigt wird. Des weiteren sollen die Grünflächen zwischen der Wohnbebauung in stärkerem Maße mit einheimischen Pflanzen durchgrünt werden, um so einen Ausgleich für den durch Baumaßnahmen verlorengegangenen Grünbestand zu ermöglichen.

...

5.12 Landschaftsschutz

Teile des Plangebiets liegen im Geltungsbereich der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen in den Gemarkungen Altona-Südwest, Ottensen, Othmarschen, Klein Flottbek, Nienstedten, Dockenhuden, Blankenese und Rissen vom 18. Dezember 1962 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 203), zuletzt geändert am 16. Januar 1989 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 5, 7).

Da die Ausweisung einer P+R-Anlage, einem Abspannwerk und von Straßenverkehrsflächen nördlich der S-Bahnlinie mit den Festsetzungen der Landschaftsschutzverordnung nicht vereinbar ist, wird die Landschaftsschutzverordnung in diesem Bereich aufgehoben (vgl. § 4). Die Ausweisung einer P+R-Anlage sowie des Abspannwerkes im Bereich der Landschaftsschutzverordnung lassen eine Erhaltung des bestehenden Landschaftsbildes nicht zu.

5.13 Begrünungsmaßnahmen

Südlich der Bahnanlagen sind im allgemeinen und reinen Wohngebiet 10 m tiefe Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt worden. Auf den mit "(B)" bezeichneten Flächen sind Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern auf einem 1,5 m hohen Erdwall vorzunehmen (vgl. § 2 Nummer 4). Mit dieser Festsetzung soll eine Abschirmung des Wohngebiets gegenüber der Bahnlinie erreicht und die Einsicht vom höhergelegenen Bahnsteigniveau in Richtung Wohnbebauung erschwert werden. Bei der Anpflanzung sollen immergrüne Pflanzen verwendet werden, so daß ganzjährig eine optische Abschirmung erreicht wird.

...

Im Bereich des Parkhauses und des Abspannwerks sind an der Ohnhorststraße und Baron-Voght-Straße Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern festgesetzt worden, um eine Grüneinbindung der Gebäude zu erreichen. Nördlich des Parkhauses ist auf Grund von Einwendungen der Anpflanzungsstreifen von 2 m auf 4 m verbreitert worden, um eine dichtere Eingrünung zu erreichen. Dieser Streifen soll nur durch die geplante Zu- und Abfahrt zum Parkhaus unterbrochen werden.

5.14 Zuordnung von Grünfestsetzungen

Die Festsetzungen in § 2 Nummer 3 erfolgen nach § 6 Absätze 4 und 5 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes vom 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167), zuletzt geändert am 21. Dezember 1990 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 283).

5.15 Bauschutzbereich

Das gesamte Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Vorhaben gelten die einschränkenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 14. Januar 1981 (Bundesgesetzblatt I Seite 62), zuletzt geändert am 23. Juli 1992 (Bundesgesetzblatt I Seite 1370). Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung wurden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt.

...

5.16 Versickerung von Niederschlagswasser

Sofern es die Grundstücks- und Untergrundverhältnisse erlauben, soll das Niederschlagswasser, z.B. von Dachflächen auf dem Grundstück zur Versickerung gebracht werden. Mit dieser Maßnahme kann der Grundwasserhaushalt verbessert werden. Hierüber muß nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften gesondert entschieden werden.

Gehwege der Anliegerstraße und die Wegefläche zur S-Bahnunterführung sollen in einem wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden, um so eine natürliche Rückhaltung der Niederschläge zu ermöglichen.

6. Aufhebung bestehender Pläne

Auf das Plangebiet werden die bestehenden Bebauungspläne aufgehoben.

Es handelt sich insbesondere um:

- a) Bebauungsplan Nienstedten 12 vom 5. August 1969
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 165),
 - b) Bebauungsplan Osdorf 8 vom 15. Februar 1972
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 40),
 - c) Bebauungsplan Osdorf 31/Groß-Flottbek 6 vom
14. April 1970
(Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 154).
- ...

7. Flächen- und Kostenangaben

Das Plangebiet ist etwa 53 200 m² groß. Hiervon werden die Straßenverkehrsflächen etwa 9 430 m², (davon neu etwa 2 700 m²), für eine Parkanlage (P+R) neu etwa 4 750 m², für eine Fläche für Versorgungsanlagen (Abspannwerk) etwa 2 000 m², für Grünanlagen neu etwa 1.700 m² und für Bahnanlagen etwa 7 650 m² benötigt.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen die neu für öffentliche Zwecke benötigten Flächen noch durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden. Weitere Kosten entstehen durch den Erschließungsstraßenbau mit Sielanschluß, Herrichtung des Parkhauses mit einem zweiten Tunnelzugang zur S-Bahn und der Grünanlagen.

8. Maßnahmen zur Verwirklichung

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