

B e g r ü n d u n g

I M. Mai 1976 **Archiv**

Der Bebauungsplan Sülldorf 14 / Iserbrook 12 ist auf Grund des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzblatt I Seite 341) entworfen worden. Er hat nach der Bekanntmachung vom 21. Juli 1975 (Amtlicher Anzeiger Seite 1065) öffentlich aus-
legen.

II

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 21. Dezember 1973 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 542) stellt den Geltungsbereich des Bebauungsplans als ge-
mischte Baufläche dar. Im Norden des Plangebietes verläuft ein Teilabschnitt der Schnellbahnlinie vom Hamburger Hauptbahnhof nach Wedel sowie der verlegten Sülldorfer Landstraße (Teilstück der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 431).

III

Die Aufstellung des Bebauungsplans ist erforderlich, weil im Zusammenhang mit dem Ausbau der Sülldorfer Landstraße und dem Bau einer Eisenbahnüberführung zur Beseitigung des Bahnüberganges die Nutzung der Grundstücksflächen neu geordnet werden muß.

Durch den Bau einer Eisenbahnüberführung über die Bundesstraße B 431 sollen die Verkehrsverhältnisse an dieser Kreuzung verbessert werden.

Im Plangebiet befinden sich überwiegend ein- und zweigeschossige Wohngebäude in offener Bauweise. Die Wohnbebauung ist durchsetzt mit Läden und Gewerbebetrieben. Unmittelbar östlich des Planbereiches besteht z. Z. noch der Bahnübergang der Bundesbahnstrecke Altona - Blankenese - Wedel über die Sülldorfer Landstraße (Bundesstraße B 431).

Die bebaubaren Flächen werden unter Berücksichtigung des Be-

standes und der Lage zwischen Bahndamm und Bundesstraße als Mischgebiet in offener Bauweise, sowie in einem kleineren Teil als Gewerbegebiet festgesetzt.

Die unterschiedliche Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung im Mischgebiet soll sichern, daß die bei Verlegung der Bahntrasse für die realisierte Bebauung auf dann reduzierter Grundstücksfläche sich ergebenden Werte für die bauliche Ausnutzung die zulässigen Höchstwerte nach Baunutzungsverordnung nicht überschreiten.

Die Sülldorfer Landstraße ist ein Teil der Bundesstraße B 431 von Hamburg nach Wedel, die als wichtigste Ost-West-Verbindung im Bezirk Altona überwiegend vierspurig ausgebaut wird. Die hierfür noch erforderlichen Flächen sind aus dem Teilbebauungsplan TB 777 vom 23. Februar 1960 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 106) übernommen worden.

Im Gewerbegebiet sind Betriebe mit erheblichem Zu- und Abfahrtsverkehr nicht zugelassen, weil wegen der Straßenführung der Sülldorfer Landstraße die Verkehrssicherheit im Bereich des Brückenbauwerkes nicht gefährdet werden soll.

In Verbindung mit dem eingleisigen Ausbau der Bundesbahnstrecke Blankenese - Wedel für den öffentlichen Personennahverkehr soll der Bahnübergang an der Sülldorfer Landstraße durch den Bau einer Eisenbahnüberführung aufgehoben werden. Das Planfeststellungsverfahren nach § 36 des Bundesbahngesetzes ist mit Wirkung vom 5. Januar 1976 abgeschlossen worden.

Für die Erschließung der Flurstücke zwischen der Umfahrtskehre Iserbrooker Weg und Sülldorfer Landstraße ist nord-westlich der Böschung des geplanten Überführungsbauwerkes der Bundesbahn ein befahrbarer Weg vorgesehen.

Um für die Bewohner der Siedlung am Fuhlendorfweg eine kürzere Verbindung zu den Läden, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen an der Sülldorfer Landstraße zu schaffen, ist ein Fußweg vom Fuhlendorfweg zur Sülldorfer Landstraße geplant. Dieser Weg soll im Plangebiet auf dem Flurstück 597 gesichert werden.

Ein kleiner Teil im Osten des Plangebiets liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel, der für alle baulichen Vorhaben höhenmäßige Beschränkungen nach den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 4. November 1968 (Bundesgesetzblatt I Seite 1114) vorsieht. Diese Vorschriften kommen aber auf Grund der planungsrechtlichen Festsetzungen für diesen Teilbereich des Bebauungsplans nicht zur Anwendung.

IV

Das Plangebiet ist etwa 51 500 m² groß. Hiervon werden für Straßen etwa 9 250 m² (davon neu etwa 2 250 m²) und für Bahnanlagen etwa 11 300 m² (davon neu etwa 4 100 m²) beansprucht.

Bei der Verwirklichung des Plans müssen die neu für öffentliche Zwecke -Straßen und Bahnanlagen- benötigten Flächen noch teilweise durch die Freie und Hansestadt Hamburg bzw. durch die Bundesbahn erworben werden.

Die für die Straßen vorgesehenen Flächen sind unbebaut, die für Bahnanlagen benötigten Flächen sind zum Teil bebaut. Betroffen werden ein Gebäude mit einer Wohnung und ein Anbau.

Weitere Kosten entstehen durch den Straßenbau und die Eisenbahnbaumaßnahme.

V

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