

Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Blankenese 20 (Blankeneser Bahnhof)

1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824). Da das Planverfahren bereits vor In-Kraft-Treten dieser Fassung des Baugesetzbuchs (20. Juli 2004) förmlich eingeleitet worden ist, wird es gemäß § 233 Absatz 1 BauGB nach dem bisher geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen. In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde durch den Aufstellungsbeschluss (A5 / 94) vom 2. November 1994 (Amtl. Anz. S. 2542) eingeleitet. Im Laufe des Planverfahrens wurde der Geltungsbereich des ursprünglich vorgesehenen Bebauungsplangebiet verkleinert und als vorhabenbezogener Bebauungsplan Blankenese 20, der sich auf die Erweiterung des Stadtteilzentrums Blankenese beschränkt, weitergeführt. Die verbleibenden Flächen auf der westlichen Seite des Sülldorfer Kirchenweges wurden unter dem Bebauungsplanverfahren Blankenese 34 zu Ende geführt. Die Wohnbauflächen im nordöstlichen Bereich des Sülldorfer Kirchenweges und Witts Park wurden in das Bebauungsplanverfahren Blankenese 4 aufgenommen. Der Bereich zwischen Bahngleisen und Witts Allee wurde aus dem Plangebiet herausgenommen. Die im Aufstellungsbeschluss erwähnte P + R- Anlage ist nicht mehr Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Blankenese 20, da ein neues Konzept für die Flächen nördlich des Blankeneser Bahnhofes entwickelt wurde. Auch die ebenfalls im Aufstellungsbeschluss erwähnten Erhaltungsbereiche, wurden nicht umgesetzt, da diese Bereiche vom Plangebiet abgegrenzt wurden bzw. im Bebauungsplanverfahren Blankenese 4 umgesetzt werden.

Das Plangebiet wurde im Nordosten, im Bereich der über die Bahngleise führenden Fußgängerbrücke, geringfügig erweitert. Die Erweiterung war notwendig, um eine Tiefgaragenzufahrt zur Straße Am Klingenberg zu ermöglichen.

Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 19. Oktober 1999 und 22. Dezember 2004 (Amtl. Anz. S. 2985 und Amtl. Anz. S. 2614) stattgefunden.

2. Anlass der Planung

Der Vorhabenträger plant am Blankeneser Bahnhof die Erweiterung des Stadtteilzentrums Blankenese zur Unterbringung von Handelsbetrieben, von zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur sowie die Schaffung von Wohnraum in zentraler Lage. Die dafür erforderlichen Flächen werden nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt bzw. können überbaut werden. Die Funktion des S-Bahnhofs auf den verbleibenden Bahngrundstücken wird nicht beeinträchtigt.

Das Vorhaben gliedert sich in drei Baufelder (s. Anlage 1). Im Bereich zwischen dem bestehenden Bahnhofsgebäude und dem Sülldorfer Kirchenweg soll, sowohl beidseitig der Bahngleise als auch unmittelbar über den Bahngleisen, auf einer durch Überbauung der Schienentrassen neu geschaffenen bebaubaren Fläche das bestehende Stadtteilzentrum weiterentwickelt werden, um dem Stadtteil wirtschaftliche, stadtgestalterische und gegebenenfalls auch kulturelle Impulse zu geben (Baufeld 1).

Auf dem in Richtung Nordosten an das Stadtteilzentrum angrenzenden Baufeld 2 auf der nördlich der Bahngleise liegenden ehemaligen Bahnfläche sollen auf einem Sockelgeschoss, in dem ebenfalls Einzelhandel (ein oder mehrere großflächige Einzelhandelsbetriebe) untergebracht werden sollen, ein u-förmiger Baukörper und eine damit verbundene Stadtvilla für eine Servicewohnanlage geschaffen werden. Das dritte, östliche Baufeld, das sich bis zur Straße Am Klingenberg erstreckt, soll eine Wohnnutzung in Form von zeitgemäßen Eigentumswohnungen aufnehmen.

Sowohl das Baufeld 1 als auch das mittlere Baufeld 2 werden über den Sülldorfer Kirchenweg erschlossen. Die Erschließung des östlichen Baufeldes erfolgt über die Straße Am Klingenberg. Alle drei Baufelder sind fußläufig miteinander verbunden. Der Erik-Blumenfeld-Platz, der sich bis auf die Flurstücke 2985 und 5332 der Gemarkung Dockenhuden ebenfalls im Eigentum des Vorhabenträgers befindet, soll als Bahnhofsvorplatz den zukünftigen verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen entsprechend umgestaltet werden.

Die vom Vorhabenträger verfolgte Planung entspricht der planerischen Zielsetzung der Freien und Hansestadt Hamburg, die von der Deutschen Bahn AG nicht mehr benötigten Flächen am S-Bahnhof Blankenese einer sinnvollen, der Entwicklung des Stadtteilzentrums dienenden Nutzung zuzuführen und das Quartier in seiner Gesamtheit durch eine zeitgemäße Bebauung städtebaulich aufzuwerten.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände

3.1.1 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) mit seiner 79. Änderung ist das Plangebiet als „gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren

für die Wohnbevölkerung und die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll“ sowie „Wohnbauflächen“ dargestellt. Der südlich der Grünfläche befindliche Fahrbahnbereich des Erik-Blumenfeld-Platzes ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben. Zudem sind Trasse und Haltestelle der S-Bahn dargestellt.

3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) mit seiner 64. Änderung stellt für das Plangebiet im Landschaftsprogramm das Milieu „verdichteter Stadtraum“ dar. Diese Darstellung ist überlagert mit den milieuübergreifenden Funktionen „erhöhte Grundwasserempfindlichkeit“ und „Schutz des Landschaftsbildes“. Das Arten- und Biotopschutzprogramm stellt im Plangebiet den Biotopentwicklungsraum „geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ (13a) dar.

3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

Bebauungspläne, Teilbebauungspläne

Im Plangebiet gilt überwiegend der Baustufenplan Blankenese in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61). Im Baustufenplan sind für das Plangebiet Verkehrsflächen ausgewiesen.

Im Bereich des Sülldorfer Kirchenwegs gilt der Teilbebauungsplan 895, festgestellt am 25. Oktober 1960 (HmbGVBl. S. 438), der neue Straßenflächen ausweist.

Der Teilbebauungsplan 563, festgestellt am 9. August 1957 (HmbGVBl. S. 378), weist im nördlichen und südlichen Bereich der Blankeneser Landstraße neue Straßenflächen aus.

Der Teilbebauungsplan 391, festgestellt am 20. Mai 1958 (HmbGVBl. 182) weist für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes bestehende und neue Straßenverkehrsflächen aus.

Der Fluchtlinienplan Dockenhuden 15 Heinrichstraße, heute „Am Klingenberg“, festgestellt am 5. Februar 1912, legt die Straßenführung und die Bauabstandsflächen (Baufluchten) fest.

Altlasten

Für das Plangebiet liegen aus dem Fachinformationssystem Bodenverunreinigungen keine konkreten Hinweise auf Altlasten vor.

Bauschutzbereich

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel, vgl. Ziffer 5.10.

Baumschutz

Für die im Plangebiet befindlichen erhaltenswerten Bäume und Hecken gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (HmbGVBl. S. 167).

3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände

Zur Klärung möglicher Altlasten wurden 1997 Bodenuntersuchungen durchgeführt.

Für die Bebauung der ehemaligen Bahnflächen wurden im Juni 1998 fünf Architekturbüros zu einem einstufigen und anonymen städtebaulichen Realisierungswettbewerb eingeladen.

Im Juli 1999 wurde eine vertiefende verkehrstechnische Untersuchung über die Abwicklung der durch die städtebauliche Neuentwicklung zu erwartenden Verkehre durchgeführt. Die Untersuchung wurde im Juli 2003 und Dezember 2003 aktualisiert.

Im November 2003 wurde durch einen Baumgutachter die Lage des Wurzelwerks der im südöstlichen Bereich des Erik-Blumenfeld-Platzes befindlichen Schwarzkiefer ermittelt.

Im Dezember 2003 wurde für das Plangebiet eine lärmtechnische Untersuchung durchgeführt, die im Mai 2005 zum Gegenstand einer gutachterlichen Stellungnahme gemacht wurde.

Im Juni 2005 wurde hinsichtlich der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung ein Gutachten durchgeführt.

3.4 Angaben zum Bestand

Städtebaulicher Bestand im Plangebiet und im unmittelbaren Umfeld

Das Plangebiet liegt unmittelbar am S-Bahnhof Blankenese. Es umfasst ehemalige Bahnflächen, den Bereich des Erik-Blumenfeld-Platzes sowie angrenzende öffentliche Straßenverkehrsflächen.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von etwa 2,8 ha und ist geprägt durch eine Gliederung in je eine nördlich und südlich der Bahngleise liegende Teilfläche, die zur Zeit nur im westlichen Bereich durch den Sülldorfer Kirchenweg und eine weitere, parallel verlaufende Brücke miteinander verbunden sind.

Die nördlich der Bahnsteige aufgegebene Bahnnutzung ist noch an den verbliebenen, teilweise überwachsenen Gleisen und einigen aufgegebenen Bahngebäuden ablesbar. Der nördliche Planbereich ist über eine Rampe und Brücke an den Sülldorfer Kirchenweg angebunden.

Von besonderer räumlicher Wirkung ist der hohe Baumbestand auf den Hängen, die das Gelände nach Norden begrenzen und einen Sichtschutz zur dahinter liegenden aufgelockerten Wohnbebauung herstellen. Die Bäume bilden eine geschlossene Kulisse.

Der Bereich südlich der Gleise wird vom alten Bahnhofsgebäude (außerhalb und unmittelbar östlich des Plangebiets) geprägt, an das in Richtung Westen auf den innerhalb des Plangebiets liegenden Flächen eine eingeschossige Gebäudezeile mit teilweise

aufgegebenen Ladengeschäften anschließt. Vom Bahnhofsgebäude aus führt ein überdachter Treppenabgang hinab zu den Bahngleisen.

Gegenüber dem Bahnhofsgebäude befindet sich eine Grünanlage mit markanten Großbäumen, Rasenflächen und Ziersträuchern. Die ursprüngliche Gestaltung der Grünanlagen mit Pergolen, Sitzecken und in Strauchgruppen gebetteten Wegen ist trotz der großen Gehölze noch erkennbar. Auf dem Platz befindet sich ein eingeschossiger Pavillon, der eine Taxenzentrale und einen Einzelhändler beherbergt. Ein weiteres Ladengeschäft steht leer.

Das Umfeld des Plangebiets wird auf der Südseite des Erik-Blumenfeld-Platzes und entlang der Blankeneser Bahnhofstraße durch eine überwiegend zwei- bis dreigeschossige, im Einzelfall bis zu viergeschossige Bebauung unterschiedlicher Entstehungsepochen geprägt. Die genannten Bereiche bilden den Auftakt des Blankeneser Versorgungszentrums und sind dementsprechend durch einen fast durchgehenden Einzelhandels- oder Dienstleistungsbesatz in den Erdgeschossbereichen geprägt.

Am östlichen Rand des Erik-Blumenfeld-Platzes dominiert eine gewerbliche Nutzung (Dienstleistungen) in einer zwei- bis dreigeschossigen Bebauungsstruktur. Sonst herrscht sowohl westlich und nördlich als auch östlich des Plangebiets entlang der Straßen Witts Park, Am Klingenberg und dem Sülldorfer Kirchenweg in dem nördlich der Bahngleise liegenden Abschnitt eine gründerzeitlich geprägte, überwiegend zweigeschossige Villenbebauung vor. Die hier dominierende Wohnnutzung wird durch Dienstleistungsbetriebe ergänzt.

In dem zwischen Blankeneser Landstraße und Bahngleisen liegenden Abschnitt des Sülldorfer Kirchenwegs befindet sich eine gründerzeitliche zweigeschossige Bebauung mit Ladengeschäften im Erdgeschoss und einer Büro- oder Wohnnutzung im Ober- bzw. Dachgeschoss. Diese Bebauung soll zurückgebaut werden. Für diesen Bereich wurde am 21. Februar 2006 der Bebauungsplan Blankenese 34 festgestellt (HmbGVBl. S. 88), der hier eine Wohn-, Büro- und Einzelhandelsfläche in einer zwingenden Geschosshöhe von drei, vier und fünf Geschossen planungsrechtlich sichert.

Relief

Das Plangebiet wird durch eine bewegte Reliefstruktur geprägt. Zwischen dem Erik-Blumenfeld-Platz mit seiner erhaltenen historischen Geländehöhe von etwa 55 m über Normal Null (NN) und der etwa 49 m über NN liegenden ehemaligen Rangierfläche nördlich der Bahngleise besteht ein Niveauunterschied von etwa 6 m. Dieses Niveaufälle entstand beim Bau der Bahnanlagen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Wegen der zu berücksichtigenden Steigungsverhältnisse auf der Strecke Altona-Blankenese musste das Eisenbahnschienenplanum tief in das vorhandene Gelände eingeschnitten werden.

In Folge der umfangreichen Erdarbeiten entstand auch eine steile Böschung, die heute das Plangebiet nach Norden abgrenzt und von Westen mit 59 m über NN relativ

kontinuierlich nach Osten auf 54 m über NN abfällt. Die Böschung wird teilweise durch eine Mauer abgestützt.

Erschließung

Das Plangebiet wird derzeit über den Sülldorfer Kirchenweg, den Erik-Blumenfeld-Platz und die Straße Am Klingenberg (nur fußläufig) erschlossen. Über die Verbindung Blankeneser Landstraße - Erik-Blumenfeld-Platz - Dockenhudener Straße ist das Plangebiet unmittelbar an das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Hamburg angebunden. Westlich der Vorhabenfläche zweigt von dieser Hauptverkehrsstraße nach Norden der Sülldorfer Kirchenweg in Richtung Sülldorf, nach Süden die Blankeneser Bahnhofsstraße in Richtung Blankeneser Ortskern ab. Beide Straßen sind Bestandteile des Vorbehaltsnetzes. Vor dem Blankeneser Bahnhof befindet sich die Nebenfahrbahn des Erik-Blumenfeld-Platzes, der unter anderem als Busbahnhof genutzt wird.

Die Zufahrt zu dem nördlich der Bahngleise liegenden Bereich des Vorhabengebiets erfolgt über den Sülldorfer Kirchenweg. Kurz hinter dem Knoten Sülldorfer Kirchenweg/Erik-Blumenfeld-Platz zweigt eine private Straße zur Erschließung des tiefliegenden ehemaligen Güterbahnhofs ab. Sie verläuft zunächst parallel zum Sülldorfer Kirchenweg mit eigener Brücke über die Bahngleise und zweigt dann in einem Bogen nach Osten ab. Am östlichen Rand des Plangebiets befindet sich eine Fußgängerbrücke, die eine öffentliche Verbindung über die Gleise zwischen den Straßen Am Klingenberg und Witts Allee schafft.

Durch die Lage am Blankeneser Bahnhof ist eine überdurchschnittlich hohe Erschließungsqualität durch den öffentlichen Nahverkehr gegeben. Der Erik-Blumenfeld-Platz ist zudem End- und Umsteigehaltestelle für zahlreiche Buslinien. Im östlichen Bereich der Nebenfahrbahn des Bahnhofsplatzes ist ein Taxenstand von etwa 65 m Länge vorhanden.

Naturräumliche Gegebenheiten

Böschungsgehölze:

Der durch den Einschnitt der Bahnanlage in die ursprüngliche Topographie geschaffene Hang entlang der nördlichen Plangebietsgrenze ist mit Gehölzen (8-18 m Höhe) bestockt, die einen weitgehend geschlossenen Bestand bilden. In den Randbereichen sind Sträucher und eine vorgelagerte Krautschicht vorhanden. Bei den Gehölzen dominieren die Arten Robinie, Ahorn, Eiche und Buche. Vor dem Böschungsfuß hat sich ein 3-10 m hoher Ahorn-Vogelkirschen-Aufwuchs gebildet.

Aufgrund ihres Alters und den überwiegend einheimischen oder eingebürgerten Gehölzarten wird die Bedeutung der Böschungsgehölze für den Arten- und Biotopschutz im Siedlungsbereich als hoch eingestuft.

Ziergehölze:

Die Parkanlage auf dem Erik-Blumenfeld-Platz weist an den Rändern Ziergehölzpflanzungen und auf den Rasenflächen Solitärgehölze (Spitz-Ahorn, Winterlinde, Baumhasel und Robinie) auf. Besonders markant ist die große Schwarzkiefer im östlichen Bereich. Ferner befinden sich Ziergehölze auf der Böschung zwischen Sülldorfer Kirchenweg und Gleiszufahrt und bei den Bahngebäuden am nordöstlichen

Rand des Plangebiets. Die Bedeutung der Ziergehölze für den Arten- und Biotopschutz ist aufgrund des Entwicklungszustands und der gepflanzten, überwiegend nicht heimischen Arten gering.

Ruderalvegetation:

Nördlich der in Betrieb befindlichen Gleisanlagen hat sich auf Schotterflächen, Fundamentresten und zwischen den ungenutzten Gleisen eine artenreiche Ruderal- (*lat. Schutt, Trümmer*) -vegetation aus ein- bis mehrjährigen Pflanzenarten entwickelt. Durch den kleinräumigen Wechsel unterschiedlicher Substrate und Feuchtigkeitsverhältnisse kommen sowohl magere als auch nährstoffreiche Standorte bevorzugende Arten vor. Der vereinzelt in der Krautschicht vorhandene Gehölzaufwuchs deutet die weitere Sukzessionsentwicklung in Richtung auf die Entstehung von Pioniergehölzen an.

Für den Arten- und Biotopschutz ist der Wert dieser Flächen als hoch einzustufen. Die Vegetation würde jedoch bei natürlicher Sukzession in ihrem Artenreichtum abnehmen.

Scherrasen:

Auf dem Erik-Blumenfeld-Platz befinden sich mehrmals im Jahr gemähte Rasenflächen, die stellenweise von Trampelpfaden durchzogen sind. Aufgrund der Nutzungsintensität und der generellen Häufigkeit dieses Biotoptyps ist die Bedeutung der Scherrasen für den Arten- und Biotopschutz gering.

Boden:

Gemäß geologischer Übersichtskarten von Hamburg stehen im Bereich des Plangebiets saalekaltzeitliche Schmelzwassersande an, die bis auf die Quartärbasis (etwa - 35 m über NN) reichen.

Ausgeführte Kleinrammbohrungen zeigten überwiegend mittel- bis grobkörnige Sande. Im Nordwesten des Plangebiets werden diese glazifluviatilen Ablagerungen von Geschiebelehm und -mergel überlagert, die bis zu einer Tiefe von 3 m unter Gebäudeoberkante (GOK) nicht durchteuft wurden.

Überdeckt werden die geogenen Ablagerungen von einer 0,35 m bis 1,55 m mächtigen Auffüllung. Diese setzt sich vorwiegend aus Mittelsanden zusammen, denen stellenweise Reste an Asche, Beton, Schlacke und Ziegelschutt beigemischt sind.

Ein überwiegender Teil des Plangebiets ist versiegelt (Gebäude, Asphalt, Kopfsteinpflaster, Fundamentreste) und von Bahngleisen durchzogen.

Wasserhaushalt:

Gemäß der Geologischen Übersichtskarte von Hamburg bauen die erbohrten Schmelzwassersande den oberflächennahen Geestgrundwasserleiter auf, der im Bereich des Untersuchungsgebiets etwa 85 m mächtig ist. Die Grundwasseroberfläche liegt bei etwa + 13 m über NN und damit etwa 37 m unter Flur. Der Grundwasserabstrom ist nach Süden auf die Elbe gerichtet.

Durch fehlende Deckschichten ist das Grundwasser gegenüber eventuellen Schadstoffeinträgen ungenügend geschützt. Auch in Bereichen, in denen Geschiebelehm und -mergel oberflächennah anstehen, ist das Grundwasser vor einem möglichen Schadstoffeintrag nicht geschützt, da diese Grundwasserhemmschicht örtlich begrenzt ist und ein seitlicher Austrag nicht auszuschließen ist.

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

4. Umweltbericht

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bzw. Umweltprüfung (UP) waren nicht erforderlich.

5. Planinhalt und Abwägung

5.1 Kerngebiet

Art der Nutzung

Am Blankeneser Bahnhof soll auf Grundlage einer städtebaulichen Gesamtkonzeption eine dem zentralen Standort angemessene urbane und funktionsgemischte Nutzungs- und Bebauungsstruktur entstehen, vgl. Anlagen 2 bis 4. Ziel ist zum Einen die funktionale Ergänzung und Stärkung des bestehenden Stadtteilzentrums sowie die Unterbringung zentraler Verwaltungs- und gegebenenfalls Kultureinrichtungen (Multifunktionszentrum) und zum Anderen die Schaffung zeitgemäßen und zielgruppenbezogenen Wohnraums in zentraler und verkehrsgünstiger Lage. Die im Blankeneser Zentrum bereits vorhandene positiv zu bewertende Nutzungsmischung von Wohnen, Einzelhandels- und Dienstleistungsfläche soll ergänzt und weiterentwickelt werden.

Um diese Planungsziele umzusetzen, werden die nördlich, südlich und oberhalb der Gleisanlagen liegenden und zur Bebauung anstehenden Flächen des Plangebiets als Kerngebiet gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479), festgesetzt.

Zur Sicherung der funktionsgemischten Nutzungsstruktur innerhalb des Kerngebiets wird das Kerngebiet in zwei Teilbereiche gegliedert, für die jeweils unterschiedliche Regelungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung gelten. Für das Baufeld 1 (vgl. Anlage 1) wird folgende Regelung getroffen:

„Auf der mit „(A)“ bezeichneten Fläche des Kerngebiets sind nur

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
 - Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften,
 - sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
 - Wohnungen für Aufsichtspersonen, Betriebsinhaber und Betriebsleiter und
 - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke
- zulässig. In den Untergeschossen sind höchstens 110 Stellplätze und ihre Zufahrten, Lagerräume, Technikräume und Versorgungsräume zulässig“ (vgl. § 2 Nummer 1).

In Baufeld 1 soll die Erweiterung des vorhandenen Blankeneser Zentrums erfolgen. Durch die textliche Festsetzung § 2 Nummer 1 wird das zulässige Nutzungsspektrum festgeschrieben. Das festgesetzte Nutzungsspektrum ermöglicht die für dieses Baufeld städtebaulich gewünschte Nutzungsmischung. Innerhalb des Baufeldes wird aufgrund der Lagegunst im Wesentlichen eine Entwicklung von Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie - zur Belebung der Erdgeschossbereiche - von Einzelhandelsbetrieben und Schank- und Speisewirtschaften angestrebt, denn es ist verkehrlich überdurchschnittlich gut erschlossen, befindet sich in räumlicher Zuordnung zum bestehenden Einzelhandelsbesatz und liegt durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof im Verlauf bestehender Fußgängerströme.

Neben Einzelhandels- und Büroflächen sind auch kulturelle Einrichtungen, wie die Hamburger öffentliche Bücherhalle, sowie Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung (Ortsamt) geplant. Das avisierte Nutzungsspektrum kann darüber hinaus durch sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie durch Anlagen für kirchliche, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke angereichert werden, da diese Nutzungen geeignet sind, die gewünschte Nutzungsmischung zu intensivieren und zu einem funktional lebendigen Quartier beizutragen. Ferner werden Wohnungen für Aufsichtspersonen, Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen, da gewerbliche Nutzungen gelegentlich einer intensiven Aufsicht bedürfen, so dass entsprechende nahe gelegene Wohnungen zweckmäßig sind.

Durch die textliche Festsetzung § 2 Nummer 1 werden zudem Regelungen über die Nutzungen in den Untergeschossen getroffen. Die für das Baufeld 1 erforderlichen Stellplätze sollen nördlich der Bahngleise in einer zweigeschossigen Tiefgarage untergebracht werden, da hier eine Erschließungsmöglichkeit über den Sülldorfer Kirchenweg gegeben ist und eine Störung des Busknotenpunkts am Erik-Blumenfeld-Platz (siehe Ziffer 5.4) vermieden werden kann. Zusätzlich sind Lagerräume, sowie Technik- und Versorgungsräume zulässig. Solche Flächen sind für gewerbliche Nutzungen in der Regel zwingend erforderlich.

Für die Baufelder 2 und 3 (vgl. Anlage 1) werden zur Sicherung einer attraktiven Funktionsmischung folgende Regelungen getroffen:

“Auf der mit „(B)“ bezeichneten Fläche des Kerngebiets sind oberhalb von 54 m über Normal-Null (NN) nur

- das Wohnen und
 - Räume für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihren Beruf in ähnlicher Art ausüben,
- zulässig. Ausnahmsweise können oberhalb von 54 m über NN auf einer Geschossfläche von höchstens insgesamt 600 m² andere Nutzungen (z.B. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Handwerksbetriebe) zugelassen werden, wenn sie einer Seniorenwohnanlage als ergänzende Serviceangebote dienen und dieser räumlich zugeordnet sind. In den Untergeschossen sind nur Einzelhandel mit einer Geschossfläche von höchstens 4.000 m², Flächen für die Warenanlieferung, höchstens 330 Stellplätze und ihre Zufahrten, Abstellräume, Technikräume und Versorgungsräume zulässig “ (vgl. § 2 Nummer 2).

Im Baufeld 2 ist oberhalb von 54m auch solcher Wohnraum zulässig der nicht einer spezifischen Zielgruppe zugeschnitten ist.

Im mit „(B)“ bezeichnetem Bereich des Kerngebiets kann das Baufeld 2 über den verkehrlich ausreichend leistungsfähigen Sülldorfer Kirchenweg erschlossen werden und soll daher zum Teil ebenfalls Einzelhandelsflächen aufnehmen. Hier sollen in einem Sockelgeschoss (das bauordnungsrechtlich als Untergeschoss einzustufen ist) ein oder mehrere großflächige Einzelhandelsgeschäfte untergebracht werden, die eine bestehende Versorgungslücke des Stadtteils schließen und der Abwanderung der Kaufkraft zu Standortagglomerationen im peripheren, nicht durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossenen Raum, abmildern sollen.

Aufgrund des Ziels, einen Vollsortiment-Supermarkt anzusiedeln, wird auf der mit „(B)“ bezeichneten Fläche des Kerngebiets in den Untergeschossen großflächiger Einzelhandel zugelassen. Darüber hinaus sind im Sockelgeschoss die für die Hauptnutzungen notwendigen Tiefgaragenstellplätze sowie die für den Einzelhandel und die für die auf dem Sockelgeschoss befindlichen Nutzungen (siehe unten) erforderlichen Abstellräume, Technik- und Versorgungsräume zulässig.

In der mit „(B)“ bezeichneten Fläche des Kerngebiets ist in den Baufeldern 2 und 3 aufgrund des Geländereliefs von Norden aus lediglich die auf dem Sockelgeschoss befindliche Nutzung visuell wahrnehmbar. Zudem werden Immissionen aus dem Sockelgeschoss aufgrund der Böschungskante gut gedämmt. Auf Grund der nördlich angrenzenden Wohnbebauung soll im Hinblick auf die räumliche Zuordnung der Nutzungen und zur Vermeidung von Störungen in den Baufeldern 2 und 3 in den oberhalb des Sockelgeschosses befindlichen Geschossen eine Wohnnutzung vorherrschend sein. Der Bebauungsplan trifft daher für die oberirdische Nutzung der Baufelder 2 und 3 die Regelung, dass hier das Wohnen und Räume für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihren Beruf in ähnlicher Art ausüben, zulässig sind.

Durch diese Festsetzungen werden auch die geplanten Service-Wohnungen planungsrechtlich ermöglicht, die im Baufeld 2 auf dem Sockelgeschoss in einem U-förmigen Baukörper und einer mit diesem Baukörper über eine eingeschossige Bebauung verbundenen Stadtvilla als zielgruppengebundener Wohnraum errichtet werden sollen.

Dieses auf die Bedürfnisse von Senioren ausgerichtete Wohnungsangebot soll ggf. durch Gemeinschaftsräume und zielgruppenspezifische Dienstleistungen ergänzt werden. Im Bebauungsplan ist daher geregelt, dass ausnahmsweise oberhalb von 54 m über NN auf einer Geschossfläche von höchstens insgesamt 600 m² andere Nutzungen (z.B. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Handwerksbetriebe) zugelassen werden können, allerdings nur dann, wenn sie einer Seniorenwohnanlage als ergänzende Serviceangebote dienen und dieser räumlich zugeordnet sind. Diese Nutzungen (z.B. Friseurbetrieb, Zeitungskiosk, Cafe etc.) können insbesondere für die Senioren ein attraktives ergänzendes Infrastrukturangebot darstellen und die Wohnqualität für diese Zielgruppe erheblich verbessern. Um die gewünschte Dominanz der Wohnnutzung in den

Obergeschossen nicht zu gefährden, dürfen diese Nutzungen jedoch höchstens eine Geschossfläche von 600 m² einnehmen.

Durch die Zulässigkeit von Räumen für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihren Beruf in ähnlicher Art ausüben, werden darüber hinaus die Umstrukturierungen in der Arbeitswelt berücksichtigt und die grundstücksbezogene Funktionsmischung einschließlich der damit einhergehenden verkehrlichen Entlastung gefördert werden. Die vorgenannten zulässigen Räume sind mit der vorgesehenen Wohnnutzung verträglich und daher in allen Geschossen allgemein zulässig, allerdings nicht für ganze Gebäudeteile, um eine Verdrängung der Wohnnutzung zu vermeiden.

Maß der Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche

Im Kerngebiet wird das Maß der baulichen Nutzung durch eine festgesetzte Grundflächenzahl, eine Geschossfläche, eine Gebäudehöhe und die zulässige Zahl der Vollgeschosse definiert. Die Geschossfläche wird in dem mit „(A)“ bezeichneten Bereich des Kerngebiets mit 12.600 m² und in dem mit „(B)“ bezeichnetem Bereich des Kerngebiets mit 13.950 m² festgesetzt. Die festgesetzten Maße sind erforderlich, um das planerisch gewünschte städtebauliche Konzept umzusetzen, die baulichen Nutzungen im verkehrlich besonders gut erschlossenem, zentral gelegenem Plangebiet zu konzentrieren und eine höhere städtebauliche Dichte zu ermöglichen. Damit geht ein entsprechend hoher Stellplatzbedarf einher. Um eine städtebaulich vorteilhafte Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu erreichen, ist dessen möglichst vollständige Verlagerung in Tiefgaragen planerisch gewollt. Um dieses Planungsziel zu erreichen, ist die Grundflächenzahl von 1,0 erforderlich, die jedoch oberhalb der Tiefgaragen- und Funktionsraumgeschosse nicht erreicht wird. Parallel zum Bebauungsplan wurde ein Konzept zur Freiflächengestaltung erarbeitet, dessen Umsetzung durch den Durchführungsvertrag gesichert wird. Grundsätzlich ist eine dem Standort angemessene urbane Gestaltung der Freiflächen im Baufeld 1 vorgesehen, die durch eine Begrünung der Dachflächen des Sockelgeschosses in Baufeld 2 bzw. der Tiefgarage in Baufeld 3 aufgelockert wird, so dass trotz nahezu vollflächiger Versiegelung eine quartiersgerechte Freiraumqualität, die den Ansprüchen eines urbanen Wohnstandortes entspricht, erzielt wird.

Im Kerngebiet besteht ein ausgeprägtes Geländegefälle von etwa 6 m (vgl. Ziffer 3.4.2). Im Bestand weist das Kerngebiet im südlichen Bereich eine Geländeoberfläche von etwa 55 m über NN auf. Hingegen liegt das Geländeniveau im nördlichen Planbereich aufgrund des im Zuge der Bahntrassierung erfolgten künstlichen Einschnitts in das natürliche Geländere Relief überwiegend bei etwa 49 m über NN. Dadurch wird im Baugenehmigungsverfahren eine zweifelsfreie Berechnung der Zahl der Vollgeschosse erschwert. Um im Baugenehmigungsverfahren eine eindeutige Bezugsebene bei der Berechnung der Zahl der Vollgeschosse zu erhalten, trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzung:

“Im Kerngebiet gilt für die Berechnung der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse die Höhe von 54 m über NN als festgelegte Geländeoberfläche im Sinne des § 2 Absatz 6 der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563)“ (vgl. § 2 Nummer 4).

Die gewählte Bezugsgröße von 54 m über NN stellt den Mittelwert zwischen der Fahrbahnoberfläche des Erik-Blumenfeld-Platzes (etwa 55 m über NN) und der Straße Am Klingenberg (knapp 53 m über NN) dar und entspricht etwa der vorgesehenen Höhe der Erdgeschossoberkante der geplanten Gebäudekörper, die im Baufeld 1 bei etwa 55 m über NN, im Baufeld 2 bei etwa 54 m und im Baufeld 3 bei etwa 53 m über NN liegen soll.

Die jeweils festgesetzte Gebäudehöhe stellt in Verbindung mit den getroffenen Baukörperfestsetzungen die Umsetzung des ursprünglich aus dem Wettbewerbsverfahren hervorgegangenen und im Rahmen der Feinplanung modifizierten städtebaulichen Konzepts sicher. Die städtebauliche Eigenart der Planung im Plangebiet und die gewünschte bauliche Dichte der Bebauung erfordern eine Baukörperausweisung, um die wesentlichen Elemente des städtebaulichen Konzepts und die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen. Daraus ergeben sich auch Unterschreitungen der Abstandsflächen, die durch zwingende Festsetzungen des Bebauungsplans im Sinne von § 6 Absatz 8 der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) ermöglicht werden sollen, die Vorrang vor den Abstandsflächen der HBauO haben. Für die Bebauung innerhalb des Plangebiets erfolgt keine Festsetzung der Bauweise. Die städtebauliche Struktur wird hier durch die baukörperbezogene Festsetzung mit Baugrenzen hinreichend bestimmt.

Zur besseren Übersicht erfolgt eine Erläuterung der festgesetzten Gebäudehöhen und überbaubaren Flächen anhand der jeweiligen Baufelder, vgl. Anlage 1.

Baufeld 1:

Durch die Ausweisung der überbaubaren Fläche wird im Baufeld 1 die Errichtung von vier Einzelbaukörpern festgelegt. Die Gebäude sind teilweise zueinander versetzt bzw. weisen mit 15, 18 und 20 m unterschiedliche Gebäudetiefen auf, so dass eine lebendige Gestaltung der Baufluchten erreicht wird. Dies betrifft die Westkante des Baufeldes sowie die nördliche Kante der am Erik-Blumenfeld-Platz liegenden Gebäude. Durch die detaillierte Festsetzung der überbaubaren Flächen wird sichergestellt, dass das Bahnhofsgebäude freigestellt und zum öffentlichen Straßenraum eine perforierte Bauflucht ausgebildet wird, die dem Charakter der gegenüberliegenden Bebauung entspricht. Dabei wird entlang des Sülldorfer Kirchenwegs im Bereich des Plangebiets erstmals eine Blockkante definiert. Insgesamt entsteht so eine kleinteilige, differenzierte Gebäudestruktur, mit der die für Blankenese typische Maßstäblichkeit und Gliederung der Bebauung fortgeführt wird. Die festgesetzten Gebäudetiefen ermöglichen eine gute Belichtung der Räume und eine zweckmäßige Grundrissgestaltung. Die Baukörper sind U-förmig zueinander gruppiert, so dass oberhalb der Bahngleise eine Platzsituation ausgebildet wird. Durch den Zuschnitt der beiden südlichen Baukörper am Erik-Blumenfeld-Platz sowie der überbaubaren Fläche des oberhalb der Bahngleise vorgesehenen Baukörpers entsteht ein Durchgang, der Fußgänger über diese Platzfläche zum geplanten Ortsamt im nordöstlichen Bereich des Baufeldes leitet. Durch die Festsetzung einer Arkade für das Gebäude westlich des Bahnhofs wird eine Verbreiterung der Verkehrsflächen für den Fußgänger- und Radverkehr für die Wegeverbindung vom Bahnhof zur diagonal durch das Baufeld 1 verlaufende Hauptfußwegverbindung erreicht. Die Arkade muss entsprechend der vorliegenden Planung eine Breite von 3 m sowie eine

lichte Höhe von mindestens 3 m aufweisen, um für die Fußgänger ein angemessenes Raumgefühl sicherzustellen. Durch die Festsetzung einer Baulinie für die straßenseitige Gebäudefront wird gesichert, dass das Gebäude in einer Bauflucht mit dem Bahnhofsgebäude liegt.

Die Bauflucht des vorgesehenen Ortsamtes wird bis an die Bahnfläche vorgezogen, um den zentralen Platz angemessen räumlich zu fassen. Durch die schiefen Winkel der Gebäudegrundrisse soll ein spannungsreiches städtebauliches Ensemble mit hochwertigen Freiräumen und interessanten Blickbeziehungen geschaffen werden.

In zentralen Bereichen des Stadtteils Blankenese dominiert eine dreigeschossige Bebauung. Vier Geschosse stellen die Obergrenze dar. Diese Bautradition soll einerseits weitgehend berücksichtigt werden. Andererseits ist für eine in sich funktionsfähige Ergänzung des bestehenden Stadtteilzentrums die Realisierung ausreichender Geschossflächen auf engem Raum erforderlich. Der Bebauungsplan setzt daher für die einzelnen Gebäude folgende Geschosse und Gebäudehöhen als Höchstmaß fest:

- Der südöstliche Baukörper orientiert sich mit den zulässigen drei Vollgeschossen als Höchstmaß und der zulässigen Gebäudehöhe von bis 69,5 m über NN (entspricht hier etwa 14,5 m über Gelände) an dem benachbarten historischen Bahnhofsgebäude.
- Der Bebauungsplan lässt für den Gebäudekörper im südwestlichen Bereich des Baufeldes vier Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss bei einer Gebäudehöhe von 74 m über NN jeweils als Höchstmaß zu. Aufgrund des Geländeverlaufs entspricht dies etwa 19 m über Straßenniveau des Erik-Blumenfeld-Platzes. Durch die Zurückstaffelung des obersten Geschosses hat der Baukörper aus der Fußgängerperspektive die Wirkung eines viergeschossigen Gebäudes. Da für die unmittelbar benachbarten Baukörper eine Gebäudehöhe von 69,5 m über NN (entspricht 14,5 m über Gelände) bzw. 71 m über NN (entspricht 16 m über Gelände) und geringere Geschosszahlen festgesetzt sind, wird eine städtebaulichen Betonung sowohl des Kreuzungsbereichs als auch der Eingangssituation zum Baufeld erreicht.
- Das westlich der Platzfläche geplante Gebäude soll maximal drei Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss, (das kein Vollgeschoss im Sinne des § 2 Abs. 6 HBauO ist) bei einer Gebäudehöhe von höchstens 71 m über NN aufweisen. Dieses Gebäude weist somit ein Vollgeschoss weniger als die benachbarten Gebäude auf, um für die Freiflächen aus der Perspektive der Fußgänger eine dem urbanen Entwurf entsprechende, jedoch nicht erdrückende räumliche Wirkung zu erreichen.
- Der nördliche Gebäuderiegel fasst den oberhalb der Bahngleise gebildeten Platz nach Norden und unterteilt sich in eine bis zu viergeschossige und 71 m über NN (entspricht 16 m über Gelände) hohe westliche und eine bis zu fünfgeschossige und 74 m über NN (entspricht 19 m über Gelände) hohe östliche Gebäudehälfte. Für letztere ist ein Durchgang mit einer lichten Höhe von mindestens 3 m festgesetzt. Der nördliche Gebäuderiegel wird zudem durch einen nur maximal zweigeschossigen und 64 m über NN (entspricht etwa 10 m über Gelände) hohen Gebäudeteil in seiner Höhenentwicklung gegliedert, um den Riegel städtebaulich aufzulockern und eine

quartiersuntypische Gebäudemassivität zu vermeiden. Dieser Gebäudeteil, der verglast sein soll, liegt in der zentralen Südwest-Nordost-Achse des ersten Baufelds und wird entsprechend hochwertig gestaltet. Innerhalb des Gebäudeteils liegen die Zugänge zu einer Tiefgarage. Während der viergeschossige Gebäudeabschnitt die gleiche Höhe wie der südlich vorgelagerte Gebäudekörper aufweisen soll, soll durch den fünfgeschossigen Gebäudekörper im nordöstlichen Bereich des Baufelds als Pendant zum Eckgebäude am Sülldorfer Kirchenweg ein im Vergleich zur Nachbarbebauung weiterer moderater baulicher Akzent gesetzt werden. Die Bauflucht dieses Gebäudeabschnitts wird zudem bis an die Bahnfläche vorgezogen, um den zentralen Platz angemessen räumlich zu fassen. Eine Zurückstaffelung des obersten Geschosses ist hier nicht erforderlich, da das Gebäude deutlich abseits des öffentlichen Straßenraums liegt, so dass es lediglich innerhalb des Baufelds, nicht jedoch innerhalb des Stadtquartiers, eine prägende Wirkung entfalten kann.

Baufeld 2:

Das Baufeld 2 kann in einen westlichen und einen östlichen Teilbereich untergliedert werden. Der westliche Bereich, der sich aufgrund des Zuschnitts des Baugebiets nicht für eine Überbauung eignet, dient ausschließlich der Erschließung des Baugebiets. Über den Bereich zwischen dem Baufeld 1 und der privaten Grünfläche erfolgt die Zufahrt zur Tiefgarage im nördlichen Bereich des Baufeldes 1 sowie zu dem im östlichen Bereich des Baufeldes 2 konzentrierten Gebäudekomplex, so dass das Baufeld 2 eine Belegenheit zum Sülldorfer Kirchenweg hat.

Im östlichen Bereich des Baufeldes wird entsprechend der funktionalen und wirtschaftlichen Erfordernisse großflächig eine überbaubare Fläche mit einer maximalen Ausdehnung von 66 mal 104 m und einer Gebäudehöhe von 55 m über NN ausgewiesen, welche die Unterbringung der vorgesehenen Verkaufsfläche auf einer Ebene in einem Kellergeschoss ermöglicht. Die Anlieferung des Einzelhandels erfolgt, entlang der Gebäudeaußenkanten, über eine Umfahrt, die in das Gebäude integriert wird.

Die überbaubare Fläche schließt im Norden unmittelbar an die als private Grünfläche ausgewiesene Böschung (vgl. Ziffer 5.2) an. Dadurch besteht die Möglichkeit, durch Anschüttungen einen bündigen Anschluss der Decke des Sockelgeschosses an die Böschung zu erreichen und somit Störungen der oberhalb der Einzelhandelsflächen befindlichen Wohnnutzung bzw. nördlich angrenzenden Wohnnutzung durch den Austritt von Abgasen und Kfz-Lärm zu minimieren.

Ob und in welchem Maße bzw. auf welche Art und Weise eine bündiger Geländeanschluss erfolgt, muss im Bebauungsplan jedoch nicht abschließend geregelt werden, sondern kann nach Abschluss der Detailplanung der einzelfallbezogenen Betrachtung des Baugenehmigungsverfahrens vorbehalten bleiben. Im Baugenehmigungsverfahren kann bei Erfordernis die Art und der Bereich des Anschlusses auch im Hinblick auf die Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzung festgelegt werden.

Auf dem Sockelgeschoss ermöglicht der Bebauungsplan die Errichtung eines sich nach Norden öffnenden U-förmigen Baukörpers und einer separat stehenden Stadtvilla. Die beiden Gebäudekörper sollen durch eine maximal eingeschossige (bis zu 58 m über NN

hohe) gangartige Bebauung verbunden werden können, um bei Umsetzung des Servicewohnkonzeptes den Bewohnern der Stadtvilla einen witterungsgeschützten Zugang zu den im U-förmigen Baukörper liegenden Gemeinschaftsräumen zu ermöglichen.

Die Gliederung der Baumassen nimmt Rücksicht auf die kleinteilige und bis zu 58 m über NN hohe bauliche Strukturierung des Quartiers, indem der Baukörper durch eine 19 m tiefe und 6,2 m breite Fuge im Querriegel oberhalb des Erdgeschosses in zwei Gebäudehälften gegliedert wird und die Schmalseiten der Gebäudeflügel zur nördlich angrenzenden Wohnbebauung ausgerichtet werden. Durch diese Ausrichtung werden zudem ein gewisser Lärmschutz für den Terrassenbereich im Innenhof (vgl. Ziffer 5.9) und eine visuelle Verzahnung der nördlich angrenzenden Gartenanlagen mit den neu geplanten, zu begrünenden Freiflächen auf dem Sockelgeschoss geschaffen.

Mit Ausnahme des westlichen Gebäudeflügels dürfen bis zu drei Vollgeschosse errichtet werden. Der westliche Gebäudeflügel darf bis zu vier Vollgeschosse aufweisen, da im westlichen Bereich des Baufeldes 2 aufgrund der günstigeren Erschließungssituation eine höhere Nutzungsdichte zugelassen werden kann. Entsprechend der festgesetzten Geschosszahl darf hier auch eine Gebäudehöhe von 69 m über NN als Höchstmaß errichtet werden. Für die übrigen Baukörper in Baufeld 2 hingegen gilt, dass sie nur eine Gebäudehöhe bis zu 67 m über NN aufweisen dürfen. Die festgesetzten Gebäudehöhen ermöglichen jeweils die Errichtung eines zusätzlichen Staffelgeschosses. Mit den als Höchstmaß festgesetzten Höhen fügen sich die Gebäudekörper unter Ausnutzung der Reliefenergie harmonisch in die benachbarte Bebauung ein. Zudem werden die Baumkronen nicht überragt, die Wirkung der Baumkulisse wird nicht beeinträchtigt und es verbleiben Spielräume für die Verwirklichung eines Erdgeschosses mit überdurchschnittlicher Deckenhöhe, falls eine hier zulässige, das Wohnen unterstützende gewerbliche Nutzung dies erfordert.

Der Bebauungsplan weist zwischen dem Sockelgeschoss zur Aufnahme der Einzelhandelsflächen und dem geplanten Ortsamt entlang der südlichen Grundstücksgrenze eine Fläche aus, die bis zu einer Gebäudehöhe von 55 m über NN (also etwa 6 m über dem derzeitigen Geländeniveau) überbaut werden darf.

Der hier vorgesehene Gebäudekörper bildet zum einen den Auftakt zur überdachten bzw. teilweise eingehausten Umfahrt um den Verbrauchermarkt bzw. die Zufahrt für die unter dem Markt liegende Tiefgarage. Zum anderen sichert der Gebäudekörper der Öffentlichkeit, insbesondere aber den Bewohnern der auf dem Verbrauchermarkt angeordneten Wohngebäude, oberhalb des Plateaus eine weitgehend niveaugleiche Wegeverbindung zwischen den Baufeldern 1 und 2. Das Plateau wird mit einer Gebäudetiefe von 13 m festgesetzt, so dass die Zufahrtsbereiche zu den Tiefgaragen abgedeckt werden können. Die südliche Wand des Sockelgeschosses – hin zum S-Bahnhof – soll in Abständen intensiv begrünt werden. Diese Maßnahme dient auch der gestalterischen Auflockerung ihrer beträchtlichen Länge.

Baufeld 3:

Im Baufeld 3 können drei Baukörper errichtet werden. Damit wird im Zusammenspiel mit dem benachbarten Baufeld 2 und der angrenzenden Wohnnutzung eine homogene und kleinteilige Bebauungsstruktur fortgesetzt. Durch die Ausweisung der im Vergleich zum Baufeld 2 etwas kompakteren Baukörper wird den im östlichen Bereich des Plangebiets beengteren Grundstücksverhältnissen entsprochen. Die zulässige Gebäudehöhe sowie die Zahl der Vollgeschosse wird aus den gleichen Gründen wie im benachbarten Baufeld auf 67 m über NN (entspricht etwa 14,5 m über dem Niveau der Straße Am Klingenberg) bzw. auf höchstens drei Vollgeschosse beschränkt, wobei auch hier die festgesetzte Gebäudehöhe jeweils ein zusätzliches Staffelgeschoss erlaubt.

Generell ist die Lage der Gebäudekörper in den Baufeldern 2 und 3 so ausgerichtet worden, dass die gewünschte kleinteilige Strukturierung des Quartiers gefördert wird. Aus diesem Grund verfügen die Gebäude auch über unterschiedliche Kubaturen. Entsprechend weisen die Stadtvillen in den Baufeldern 2 und 3 unterschiedliche Grundflächen, nämlich von 18,8 m mal 34,1 m, 16,4 m mal 23,4 m, 14 m mal 23,4 m und 16,4 m mal 21,4 m auf. Die beiden Gebäudeflügel des U-förmigen Baukörpers sind 45,5 m bzw. 42,7 m lang und 18,8 m tief. Der südorientierte Querriegel weist eine Gebäudetiefe von 19 m und eine Breite von 54,6 m auf. Diese Maße ermöglichen jeweils ein breites Spektrum funktionsfähiger und qualitätsvoller Wohnungsgrundrisse und sind auch zweckmäßig für die hier gewünschten, die Wohnnutzungen ergänzenden gewerblichen Nutzungen.

Trotz der baulichen Dichte werden die erforderlichen Abstandsflächen nach § 6 der HBauO vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 529) eingehalten. In Baufeld 3 haben die Gebäude mit 0,5 H angesichts der überwiegenden Wohnnutzung zwar einen relativ geringen seitlichen Abstand; in Richtung Nordwesten und Südosten bestehen jedoch große Freibereiche. Diese Rahmenbedingungen müssen bei der Grundrissgestaltung berücksichtigt werden. Die Wohnungen sollen mit ihrem Hauptwohnbereich jeweils zu den großen Freibereichen orientiert werden, so dass günstige Belichtungs- und angemessene Besonnungsverhältnisse sichergestellt werden können. Zudem müssen bei der Beurteilung der Qualität der Wohnverhältnisse alle die Wohnnutzung beeinflussenden Determinanten berücksichtigt werden. Dazu gehören unter anderem die Organisation der Grundrisse, die Funktionalität und Leistungsfähigkeit der Erschließung, das Freiflächenangebot und dessen gestalterische und funktionale Qualität sowie die Gestaltung der Gebäude. Unter Berücksichtigung aller Aspekte kann in den Baufeldern 2 und 3 eine gehobene Wohnqualität erwartet werden. Insgesamt lassen sich aus der seitlichen Abstandsfläche von 0,5 H bzw. 0,8 H keine Umstände ableiten, die darauf schließen lassen, dass gesunde Wohnverhältnisse nicht gewahrt sind.

“Die festgesetzten Gebäudehöhen können bei Gebäuden für technische Anlagen (wie zum Beispiel Aufzugsüberfahrten, Zu- und Abluftanlagen) und Brüstungen auf einer Fläche von höchstens 10 vom Hundert der jeweiligen Dachflächen bis zu 1 m überschritten werden” (vgl. § 2 Nummer 5). Diese Festsetzung soll in Anbetracht der Begrenzung der Gebäudehöhe eine zweckmäßige Errichtung der genannten Anlagen gewährleisten. Mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Stadtbilds ist angesichts der flächen- und höhenmäßigen Beschränkung der genannten Anlagen nicht zu rechnen.

Um eine möglichst vollständige Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Tiefgaragen zu ermöglichen, trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzung:

„Tiefgaragen sowie Abstellräume, Technikräume und Versorgungsräume sind in den Untergeschossen außerhalb der überbaubaren Flächen zulässig. Südlich der Bahnanlagen sind Tiefgaragen unzulässig“ (vgl. § 2 Nummer 3).

Damit ist zugleich ausgeschlossen, dass außer den als zulässig erklärten Nutzungen in den Untergeschossen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen weitere Nutzungen realisiert werden, die städtebauliche Auswirkungen haben können. Aufgrund der Unterbauung von Teilen des Baufeldes 1 durch unterirdische Bahnflächen ist vorgesehen, im nördlichen Bereich des Baufeldes 1 und im Bereich des Baufeldes 2 eine Tiefgarage jeweils mit Anschluss an den Sülldorfer Kirchenweg zu errichten. Die Zufahrt soll parallel zur südlichen Grenze des Flurstückes 736 (Sülldorfer Kirchenweg 4) verlaufen. Die separate Tiefgarage für das Baufeld 3 soll eine Zu- und Ausfahrt zur Straße Am Klingenberg erhalten, die unter die über die Bahngleise führende Fußgängerbrücke hindurchgeführt werden soll. In allen Baufeldern sollen in den Untergeschossen auch die für die Hauptnutzungen unerlässlichen Abstell-, Technik- und Versorgungsräume auch außerhalb der überbaubaren Flächen untergebracht werden können. Südlich der Bahngleise ist aus den in Ziffer 5.5 genannten Gründen keine Tiefgarage vorgesehen. Eine wirtschaftlich vorteilhafte flächige Unterkellerung zur Unterbringung der erforderlichen Nebenräume soll jedoch auch hier außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zugelassen werden. Auf die Festsetzung der für diese Nutzungen in den Untergeschossen zulässigen Geschossfläche kann verzichtet werden, denn aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird für die zulässigen Nebennutzungen nur so viel Kellerfläche geschaffen werden, wie zwingend zur Funktionsfähigkeit der Hauptnutzung erforderlich ist. Die Zahl der zulässigen Kfz-Stellplätze wird hingegen bereits durch die textlichen Festsetzungen in § 2 Nummern 1 und 2 im Hinblick auf die begrenzte Leistungsfähigkeit der Verkehrserschließung auf insgesamt 440 beschränkt. Die zulässige Stellplatzkapazität ermöglicht den bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplatznachweis sowohl für den kerngebietsinternen Bedarf als auch für den Bedarf der im Bereich des Erik-Blumenfeld-Platzes zulässigen Schank- und Speisewirtschaft. Das Parkraumangebot dient auch dem Stellplatznachweis (etwa 20 Stellplätze) der Nutzungen, die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Blankenese 34 (unmittelbar westlich des Plangebiets) geschaffen werden sollen.

5.2 Grünflächen

Der Bebauungsplan weist die in Folge der Bahntrassierung entstandene Böschung entlang der nördlichen Plangebietsgrenze als private Grünfläche aus. Diese Ausweisung entspricht dem Bestand. Durch diese Ausweisung sollen die Gehölzstrukturen entlang der Böschungskante vor einer baulichen Nutzung geschützt werden. Die Gehölze stellen eine ortsbildprägende Struktur innerhalb des Stadtteils und einen effektiven Sichtschutz dar, der sowohl für die bestehenden Wohngebäude nördlich des Plangebiets als auch für die Neubauten innerhalb des Plangebiets zu einer Aufwertung insbesondere der Wohnqualität beiträgt.

Zusätzlich werden für die Böschung Maßnahmen zum Erhalt, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft wie folgt festgesetzt: "Auf der privaten Grünfläche ist als Maßnahme ein artenreicher, gestufter Gehölzbestand zu erhalten oder zu entwickeln" (vgl. § 2 Nummer 6). Durch die Festsetzung wird zum Einen der Erhalt des vorhandenen Bewuchses und zum Anderen im Falle der Geländemodellierung (zur Schaffung eines bündigen Übergangs zwischen der Decke des Sockelgeschosses im Baufeld 2 und der Böschung) die landschaftsgerechte Begrünung dieses Böschungsbereichs sichergestellt.

Ein Teilbereich des Erik-Blumenfeld-Platzes wird, soweit es sich nicht um Straßenverkehrsfläche bzw. Fläche mit besonderem Nutzungszweck handelt, als öffentliche Grünfläche ausgewiesen.

Der Erik-Blumenfeld-Platz weist vielfältige Funktionen auf. Er ist Bestandteil des Hamburger Hauptverkehrsstraßennetzes, wichtiger Knotenpunkt für den öffentlichen Nahverkehr (Verknüpfung zwischen zahlreichen Buslinien und der S-Bahnhaltestelle Blankenese) und Vorplatzbereich des zukünftigen Multifunktionszentrums sowie für den Bahnhof.

Derzeit befindet sich der überwiegende Teil des Erik-Blumenfeld-Platzes im Eigentum des Vorhabenträgers (Flurstück 5321). Während die für den öffentlichen Straßenverkehr erforderlichen Flächen der Freien und Hansestadt Hamburg übertragen werden sollen, soll der durch Haupt- und Nebenfahrbahn des Erik-Blumenfeld-Platzes gebildete Platzbereich parkartig angelegt und als Grünfläche (Freie und Hansestadt Hamburg) ausgewiesen werden. Er soll für die Öffentlichkeit uneingeschränkt nutzbar und zugänglich sein, wird aber weiterhin im Eigentum des Vorhabenträgers verbleiben.

Der Versatz entlang der südöstlichen sowie der Einschnitt entlang der südlichen Abgrenzung zwischen der privaten Grünfläche und der Straßenverkehrsfläche begründet sich durch den erforderlichen Unterstand für wartende Fahrgäste der Buslinien. Die Aussparung im nördlichen Bereich hat ihre Ursache darin, dass hier die Unterbringung von Fahrradabstellplätzen vorgesehen ist und der Charakter als Grünfläche folglich nicht gewahrt werden kann.

Das Potential der Flächen liegt in der Möglichkeit, einen hochwertigen Vorplatzbereich für das Zentrum Blankeneses zu schaffen. Hier soll eine hochwertige Platzfläche mit einer der urbanen Lage entsprechenden Gestaltung hergerichtet werden, die dem Quartier einen angemessenen Rahmen bietet. Die Grünfläche soll zugleich einen hochwertigen Vorplatzbereich für den Bahnhof schaffen. Zur Sicherung eines direkten Zugangs für Fußgänger von der südlich gelegenen Busabfertigung zum Bahnhofsgebäude soll über die öffentliche Grünfläche eine Wegeverbindung geführt werden.

Für die Gestaltung des Platzes ist ein freiraumplanerisches Konzept erarbeitet worden, dessen Umsetzung durch eine entsprechende Regelung im Durchführungsvertrag gesichert wird. Dieses Konzept sieht die Erhaltung und Ergänzung einer von Osten nach Westen verlaufenden Baumreihe im Nordwesten der Fläche und einer Schwarzkiefer im Südosten der Grünfläche vor.

Damit wird für diese Bäume ein über die Baumschutzverordnung (siehe Ziffer 5.6) hinausgehendes Erhaltungsgebots verwirklicht, da sie aufgrund ihres Habitus, ihres Alters und ihrer exponierten Stellung das Ortsbild signifikant prägen und eine besondere ökologische Wertigkeit besitzen.

Darüber hinaus sind die Bäume auch für das vorliegende freiraumplanerische Konzept von Bedeutung, da sie zu einer Gliederung der Platzfläche beitragen. Im Falle des Abgangs eines Baumes soll daher an gleicher Stelle Ersatz gepflanzt werden. Der Bebauungsplan trifft daher ergänzend folgende Festsetzung:

“Für die zu erhaltenden Bäume sind bei Abgang Ersatzpflanzungen vorzunehmen” (vgl. § 2 Nummer 7).

5.3 Flächen mit besonderem Nutzungszweck

Im östlichen Bereich des Erik-Blumenfeld-Platzes weist der Bebauungsplan eine Fläche mit dem besonderem Nutzungszweck Schank- und Speisewirtschaft aus. Die Fläche liegt nahe dem Fußgängerstrom von und zum Bahnhof. Aufgrund dieser besonderen Lagegunst sollen an dieser Stelle die planerischen Voraussetzung für die Nutzung durch eine Schank- und Speisewirtschaft geschaffen werden, um den Nutzern des öffentlichen Nahverkehrs die Möglichkeit zu geben, Wartezeiten durch die Einnahme eines Imbisses zu überbrücken oder Besuchern des neuen Quartiers eine attraktive Alternative zu den anderen Gastronomien des Stadtteils am Rand einer attraktiv gestalteten Platzfläche zu bieten.

Der bestehende Pavillon (vgl. Ziffer 3.4) ist baufällig und widerspricht in Ausrichtung und Lage dem für den Erik-Blumenfeld-Platz vorliegenden Gestaltungskonzept (vgl. Ziffer 5.2). Er soll daher durch einen zweckmäßigeren, gestalterisch hochwertigen und besser positionierten Hochbau ersetzt werden. Um die erforderlichen Räumlichkeiten errichten zu können, wird eine Grundfläche von 185 m² als Höchstmaß ermöglicht, eine Bautiefe von 13 m und eine Gebäudehöhe von 58,5 m über NN (entspricht etwa 4 m über Geländeoberfläche) festgesetzt.

Der Zuschnitt der Fläche mit besonderem Nutzungszweck nimmt Rücksicht auf die Schwarzkiefer. Durch ein Baumgutachten wurde ermittelt, dass bauliche Maßnahmen nördlich des Baumes einen Abstand von mindestens 5 m zum Stamm einhalten müssen, damit die Vitalität des Baumes nicht gefährdet ist. Die Fläche mit besonderem Nutzungszweck hält einen Abstand von mindestens 7 m ein, damit die Vitalität des Baumes auch während der Bauphase nicht beeinträchtigt wird.

5.4 Straßenverkehrsfläche

Der aus der Kerngebietsnutzung der Baufelder 1 und 2 (vgl. Anlage 1) resultierende ruhende Verkehr kann zweckmäßig nur in Tiefgaragen untergebracht werden (vgl. Ziffer 5.1). Diese können aufgrund der Lage der Bahngleise und aus verkehrstechnischen Gründen nur über den Sülldorfer Kirchenweg in dem Abschnitt nördlich der Brücke

erschlossen werden. Hier wird eine private Erschließungsstraße in den Hang gebaut, die in das etwa 8 m tiefer gelegene Areal hineinführt. Eine Untersuchung des Einmündungsbereichs mit einem verkehrstechnischen Simulationsprogramm aus dem Juli 2003 ergab für den zu erwartenden Verkehr eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Einmündung der zukünftigen Privatstraße in den Sülldorfer Kirchenweg.

Diese Einschätzung gilt insbesondere vor dem Hintergrund der vorgesehenen Verbreiterung des Sülldorfer Kirchenwegs. Die Brücke über die S-Bahn im Sülldorfer Kirchenweg weist große Schäden auf und soll erneuert werden. Anlässlich der notwendigen Brückensanierung kann eine bereits seit Aufstellung des Teilbebauungsplans 895 (vgl. Ziffer 3.2.1) im Jahre 1960 vorgesehene Verbreiterung des Sülldorfer Kirchenwegs umgesetzt werden. Die vorgesehene Straßenverbreiterung wird in modifizierter Form nunmehr in Richtung Osten durch den Bebauungsplan Blankenese 20 aufgenommen und planungsrechtlich gesichert. Nach Westen ist die Verbreiterung des Plangebiets bereits auf Grundlage des Teilbebauungsplans 895 zulässig. In Folge dieser Maßnahme kann der Sülldorfer Kirchenweg auf Höhe des Plangebiets dreistreifig ausgebaut werden, so dass für die von Norden anfahrenen Kfz eine gesonderte Linksabbiegespur eingerichtet werden kann.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wird eine Flächenübertragung in das Grundeigentum der Freien und Hansestadt Hamburg erforderlich. Die westlichen Grenzen der zur Vorhabenfläche gehörenden Flurstücke 5323 und 5324 verlaufen heute innerhalb der Straßenflächen. Aus Anlass der neu zu schaffenden Erschließung der Vorhabenfläche soll daher die östliche Straßenbegrenzungslinie des Sülldorfer Kirchenwegs innerhalb des Plangebiets etwa entlang der vorhandenen Böschungskante verlaufen. So bleibt genug Raum, um entlang der östlichen Straßenseite einen begleitenden Gehweg anzulegen.

Anders als beim Sülldorfer Kirchenweg, auf dem die nach Vollzug der Planung zu erwartende Verkehrszunahme leistungsfähig bewältigt werden kann, soll auf der Nebenfahrbahn des Erik-Blumenfeld-Platzes ein privater Einkaufs- und Besucherverkehr wegen des zu großen Konfliktpotentials mit dem Busverkehr unterbleiben. Auf der Nebenfahrbahn des Erik-Blumenfeld-Platzes ist lediglich der Lieferverkehr mit LKW ohne Anhänger, das Absetzen Reisender vor dem Bahnhof sowie das Kurzparken vorgesehen. Zudem können kleinere LKW und Transporter über die Überfahrt in die Einkaufszeilen hineinfahren und dort wenden.

Das Baufeld 3 soll über die Straße Am Klingenberg erschlossen werden. Wegen der begrenzten Kapazität der für die Wohnnutzung des Baufeldes erforderlichen Tiefgarage ist hier mit einer geringen Fahrzeugfrequenz zu rechnen. Eine Erweiterung der bestehenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen ist nicht erforderlich. Die Zufahrt zum Kerngebiet erfolgt östlich der Fußgängerbrücke, die eine Verbindung über die Gleise zwischen den Straßen Am Klingenberg und Witts Allee herstellt. Die Zufahrt zur Tiefgarage soll so ausgebildet werden, dass sie unter der Fußgängerbrücke hindurchgeführt werden kann.

Die Fußwegeverbindung zwischen den Straßen Am Klingenberg und Witts Allee wird bestandsgemäß als öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Die innerhalb des

Plangebiets festgesetzte Breite von 3,5 m ist angesichts der vorhandenen bzw. zukünftig zu erwartenden Fußgängerströme ausreichend bemessen.

Für die Hauptverkehrsstraße Erik-Blumenfeld-Platz (ehemals Blankeneser Bahnhofplatz, zwischen Dockenhudener Straße und Blankeneser Landstraße) soll eine Grundinstandsetzung durchgeführt werden, die auch Bereiche außerhalb des Plangebiets betrifft. Im Zusammenhang mit der Grundinstandsetzung des Erik-Blumenfeld-Platzes und der Erschließung des Vorhabensgebiets soll der Busknoten kundenfreundlich und leistungsfähig ausgebaut werden. Hierfür wurde das Konzept des Busknotens vollständig überarbeitet.

Zur Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit werden die Kreuzungspunkte

- Blankeneser Landstraße / Erik-Blumenfeld-Platz / Sülldorfer Kirchenweg / Blankeneser Bahnhofstraße,

- Erik-Blumenfeld-Platz / Einmündung Nebenfahrbahn und

- Erik-Blumenfeld-Platz / Dockenhudener Straße / Witts Allee / Ole Hopp

umgestaltet. Die Signalanlagen werden entsprechend den geänderten Geometrien den Knotenpunkten angepasst. Die vorhandenen bzw. nunmehr im Plangebiet ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen reichen jeweils aus, um die vorgesehenen Verkehrsführungen und Fahrbahnaufteilungen umzusetzen und die nach Bebauung des Kerngebiets zu erwartenden Verkehre leistungsgerecht abwickeln zu können. Im Bereich des Erik-Blumenfeld-Platzes wird die öffentliche Straßenverkehrsfläche in Abgrenzung zur ausgewiesenen Grünfläche so zugeschnitten, dass das verfolgte Verkehrskonzept umgesetzt werden kann.

Durch die Umplanung und Verbesserung des öffentlichen Straßenraums entfallen sieben Bäume. Unter anderem muss die Robinie südlich der Grünfläche im Zuge der Umgestaltung des Verkehrsraums gerodet werden. Der Ahorn vor dem Grundstück Erik-Blumenfeld-Platz 19 steht so dicht an der vorhandenen Straßenkante, dass die Erhaltung während der Straßenbauarbeiten nicht gewährleistet werden kann. Die Blumeninsel am westlichen Knotenpunkt an der Ecke zum Sülldorfer Kirchenweg wird aufgehoben. Dort soll als zukünftig ortsbildprägender Solitär eine Eiche gepflanzt werden.

Da ein großer Teil des Blankeneser Bahnhofplatzes sich im Eigentum des Vorhabenträgers befindet (Flurstück 5321), sind die entsprechend der vorliegenden Straßenplanung für den öffentlichen Straßenverkehr erforderlichen Flächen der Freien und Hansestadt Hamburg zu übereignen und werden als öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesen.

5.5 Gehrecht

Zur Förderung des Fußgängerverkehrs und direkter Zuwegungen weist der Bebauungsplan ein Gehrecht sowie einen Durchgang mit Gerecht und einer lichten Höhe von 3 m aus und trifft ergänzend folgende textliche Festsetzung:

“Das festgesetzte Gehrecht umfasst die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, einen allgemein zugänglichen Weg zu haben und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen können zugelassen werden” (vgl. § 2 Nummer 8).

Eine Wegeverbindung für den Fußgängerverkehr soll überwiegend entlang der Bahntrasse führen und eine Verbindung zwischen Erik-Blumfeld-Platzes mit dem öffentlichen Fußweg schaffen, welche die Straßen Am Klingenberg und Witts Allee miteinander verbindet und eine Querung der Bahngleise ermöglicht. Das festgesetzte Gehrecht verbessert die Durchlässigkeit des Quartiers und ermöglicht kurze Wegebeziehungen. Im Baufeld 2 soll die Wegeführung zunächst über eine Brücke, einen Durchgang mit einer lichten Höhe von 3 m und anschließend auf dem Dach des Sockelgeschosses geführt werden. Dies lässt in Anbetracht des stark bewegten Geländes eine hohe Akzeptanz der Wegeverbindung erwarten. Das Gehrecht wird mit einer Breite von 3 m festgesetzt. Die Gehwegbreite ist in den Baufeldern 2 und 3 angesichts der zu erwartenden Frequentierung des Fußweges ausreichend und ermöglicht das bequeme Nebeneinandergehen von zwei Personen, ohne dass entgegenkommende Personen ausweichen müssten. Im Baufeld 1 (vgl. Anlage 1) wird die Wegeverbindung durch einen fünfgeschossigen Neubau geführt. Hier muss die lichte Höhe mindestens 3 m betragen, um für die Fußgänger ein angemessenes Raumgefühl sicherzustellen. Aufgrund der vorgesehenen öffentlichen Nutzungen sowie der zu erwartenden Einzelhandelsnutzungen sind im Baufeld 1 über das durch das Gehrecht bereits gesicherte Maß hinausgehende Flächen für den Fußgängerverkehr erforderlich. Die öffentliche Zugänglichkeit während der Öffnungszeiten wird nutzungsnotwendig im Rahmen der privatrechtlichen Mietverträge vereinbart werden. Allerdings sollen zur Förderung des Fußgängerverkehrs und zur Verbesserung der Quartiersdurchlässigkeit die Freiflächen zwischen den Gebäuden ebenfalls durch die Öffentlichkeit als Wegeverbindungen auch außerhalb üblicher Geschäftszeiten genutzt werden können. Die genaue Lage der Wege steht in einer Wechselwirkung mit den zur Belegung des Baufeldes gewünschten Außengastronomien. Die hierfür benötigten Flächen werden erst im Rahmen des Planvollzugs bekannt, weshalb eine Festlegung der Flächen noch nicht erfolgen kann. Die potentiellen Wegeverbindungen werden daher über Vereinbarungen im Durchführungsvertrag grundsätzlich gesichert, wobei der genaue Verlauf flexibel an die betrieblichen Erfordernisse innerhalb des Quartiers angepasst werden kann. Der genaue Verlauf der festgesetzten Wegeverbindungen kann sich im Zuge der Detaillierung des Freiraumkonzepts für die Grünfläche sowie für das Kerngebiets noch geringfügig ändern. § 2 Nummer 8 regelt daher, dass Abweichungen, sofern sie nur geringfügig sind, zugelassen werden können.

5.6 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Baumschutz

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte Bäume. Für sie gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (HmbGVBl. S. 167).

Begrünungsmaßnahmen

Aufgrund der baulichen Ausnutzung des Kerngebiets und des eher geringen Grün- und Freiflächenanteils bieten die Dachflächen ein großes Flächenpotential zur Grüngestaltung und zur Herrichtung organisch belebter Flächen. Sie begünstigen die kleinklimatische Situation durch Reduzierung der Aufheizungseffekte. Dachbegrünungen tragen mit entsprechender Vegetationsbedeckung zur Bereicherung der Biotopqualitäten, insbesondere für Insekten und Vögel, bei.

Im Sinne der Forderung des Landschaftsprogramms, das Landschaftsbild zu schützen, kann eine Dachbegrünung zu einer landschaftlichen Einbindung des Vorhabens beitragen. Der Bebauungsplan trifft daher folgende Festsetzungen: "Im Kerngebiet sind mindestens 1.900 m² der Dächer der Gebäude mit einem mindestens 15 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen" (vgl. § 2 Nummer 9).

Zur nachhaltigen Sicherung der ökologischen und visuellen Auswirkung der extensiven Dachbegrünung sind Substratstärken von mindestens 15 cm vorgeschrieben. Die zu begrünende Dachfläche ist mit mindestens 1.900 m² festgesetzt, so dass ein größerer Anteil der Dachflächen begrünt werden muss, jedoch Spielräume für die Errichtung von transparenten Dächern zur Schaffung hochwertiger Aufenthaltsräume sowie die Unterbringung von notwendigen Dachaufbauten zur Aufnahme technischer Anlagen erhalten bleiben.

"Im Kerngebiet sind mindestens 2.200 m² der mit Tiefgaragen oder Kellergeschossen unterbauten Grundstücksflächen mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen" (vgl. § 2 Nummer 10). Im Baufeld 2 werden die Stadtvillen auf einem Untergeschoss und im Baufeld 3 auf einer Tiefgarage errichtet. Um die Wohnnutzung quartierstypisch in eine Gartenanlage einbetten zu können, ist die festgesetzte intensive Begrünung der Tiefgaragen oder Kellergeschosse erforderlich.

Die zu begrünende Fläche ist mit 2.200 m² festgesetzt, um einerseits für beide Bereiche des Kerngebiets den Eindruck einer gärtnerisch angelegten Freifläche zu sichern und andererseits Spielräume für die Anlage von befestigten Zuwegungen, Freisitzen und Nebengebäuden zu belassen. Die Festsetzung der Mindestabdeckstärke für den Substrataufbau ist erforderlich, um geeignete Wuchsbedingungen für Rasen und Sträucher zu sichern.

"Im Kerngebiet sind 20 Bäume zu pflanzen und zu erhalten" (vgl. § 2 Nummer 11). Die Bäume dienen der Begrünung des Baugebiets und tragen damit zur Gestaltung und Qualität des Wohnumfeldes bei. Außerdem wird die Sicherstellung eines Mindestanteils ökologisch wirksamer Vegetationsstrukturen erreicht. Die Anpflanzung von Grünsubstanz im Bereich von versiegelten Flächen sichert die klimaökologischen und lufthygienischen Verhältnisse wie Temperatenausgleich durch Schattenwurf und Verdunstungskälte, Luftfeuchtigkeit, Windschutz sowie Staub- und Schadstoffminderung und schafft Lebensräume für Tiere und Pflanzen.

Drei der Bäume sollen am Sülldorfer Kirchenweg angepflanzt werden, um die vorhandene straßenseitige Gehölzkulisse nach Süden zu verlängern. Für die weiteren

anzupflanzenden Bäume kann der Vorhabenträger die Standorte im Rahmen der Planung der Außenanlagen frei wählen. Ein städtebauliches Erfordernis für die genaue Verortung der Bäume besteht - mit Ausnahme der drei Bäume am Sülldorfer Kirchenweg - nicht.

Südwestlich des Baufeldes 1 (vgl. Anlage 1) soll zur gestalterischen Aufwertung und Begrünung des Straßenraums und zur Erzielung einer Torwirkung im Zusammenspiel mit der bereits vorhandenen Baumreihe im nördlichen Bereich der privaten Grünfläche ein Baum angepflanzt werden.

“Für festgesetzte Baumanpflanzungen sind einheimische, standortgerechte Laubgehölze zu verwenden und zu erhalten. Großkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 20 cm, kleinkronige Bäume von mindestens 14 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Im Kronenbereich jedes Baumes ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m² anzulegen. Diese kann mit einer gusseisernen Baumscheibe abgedeckt werden. Auf Tiefgaragen, Kellergeschossen oder oberhalb von unterirdischen Bahnanlagen beträgt die Schichtstärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus mindestens 1 m auf einer Fläche von 12 m² je Baum” (vgl. § 2 Nummer 12).

Die Festsetzung, dass nur einheimische, standortgerechte Laubgehölze zu verwenden sind, erfolgt, um die Neupflanzungen dem im Landschaftsraum vorhandenen Gehölzbestand anzupassen und den das Landschaftsbild prägenden Charakter zu erhalten. Durch die festgesetzte Baumgröße wird sichergestellt, dass bereits mit der Baumpflanzung ein wirksames Grünvolumen geschaffen wird. Die Mindestgrößen für die Gehölzpflanzungen sichern zudem in absehbarer Zeit eine Einbindung der Baukörper in den Landschaftsraum. Zur Sicherung der Vitalität des Baumes muss die Vegetationsfläche mindestens 12 m² betragen, die mit einer gusseisernen Baumscheibe abgedeckt werden kann. Dies gilt auch für Bäume auf Flächen ohne Anschluss zum gewachsenen Boden. Hier ist auf 12 m² eine durchwurzelbare Substratstärke von mindestens 1 m vorzusehen, um die Rückhaltung pflanzenverfügbaren Wassers zu verbessern und Vegetationsschäden in Trockenperioden zu vermeiden.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Blankenese 20 greift in Natur und Landschaft ein und löst dadurch Ausgleichserfordernisse gemäß § 1a BauGB aus, (vgl. Ziffer 6). In § 2 Nummer 14 wird daher festgesetzt: “Dem Kerngebiet wird für Ausgleichsmaßnahmen das außerhalb des Plangebiets liegende Flurstück 1310 (teilweise) der Gemarkung Sülldorf zugeordnet.“ Vgl. hierzu die Ausführungen in Ziffer 6.2 sowie Anlagen 7 und 8.

5.7 Oberflächenentwässerung

Nach Umsetzung des vorliegenden Bebauungskonzeptes ist aufgrund der zulässigen Unterbauung durch Tiefgaragen eine nahezu vollflächige Versiegelung des Kerngebiets zu erwarten. Daher soll Regenwasser, welches nicht zur Versickerung gebracht werden kann, zur Entlastung des Mischwassersystems nur verzögert abgeleitet werden. Hierfür ist die Errichtung von unterirdischen Rückhaltebecken zur Zwischenspeicherung des Niederschlagswassers erforderlich. Größe und Lage der Rückhaltebecken können im

Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens einzelfallbezogen geklärt werden. Eine entsprechende Regelung auf Ebene des Bebauungsplans ist nicht erforderlich.

5.8 Bahnanlage

Im Bereich des Baufeldes 1 (vgl. Anlage 1) wird das Plangebiet durch eine derzeit oberirdische Bahntrasse geteilt. Durch die Überbauung der Bahngleise unter Ausnutzung der vorhandenen Reliefenergie wird die Trasse zukünftig unterirdisch sein. Dementsprechend wird die Bahnanlage nachrichtlich als unterirdische Bahnanlage in den Bebauungsplan übernommen.

Im Zusammenhang mit der unterirdischen Bahnanlage sind auch die Erschütterungseinwirkungen auf die Nutzer des Plangebiets in Folge des Bahnverkehrs unterhalb des Baugrundstücks zu beachten. Die vom Bahnverkehr ausgehenden Erschütterungen können sich evtl. über Boden, Gründung, Wände und Stützen auf den Fußboden der Stockwerksdecken fortpflanzen und in Folge von Resonanzüberhöhung von Menschen als störend empfunden werden.

Daher sind gemäß DIN 4150 bereits in der frühen Planungsphase ausreichend freie Spannweiten der Stockwerksdecken sicherzustellen, so dass die Obergrenzen der Grundeigenfrequenzen eingehalten werden und keine unzulässigen Resonanzüberhöhungen auftreten können. Alternativ sind grundsätzlich Maßnahmen zur elastischen Lagerung von Gebäuden oder Maßnahmen an der S-Bahnstrecke möglich.

Die Einhaltung der Anforderungen an den Erschütterungsschutz gewährleistet auch die Einhaltung der zur Orientierung herangezogenen Anforderungen an den sekundären Luftschallschutz gemäß Punkt 6.2 der TA-Lärm.

5.9 Immissionsschutz

Im Rahmen einer lärmtechnischen Untersuchung vom Dezember 2003 sowie einer ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme vom Mai 2005, wurde geklärt, welche Belastungen aus dem Straßen- und Bahnverkehr für das Plangebiet und die angrenzenden Bereiche im Vergleich zur bestehenden Lärmbelastung zu erwarten sind, in welchem Umfang Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen und ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind.

Die aus dem Planvorhaben resultierenden Zusatzbelastungen sind im Rahmen der lärmtechnischen Voruntersuchung je nach Lage der zulässigen Geschossfläche auf das öffentliche Straßennetz umgelegt worden.

Zudem ist der in Folge der Planung zu erwartende Gewerbelärm, der auch den auf Privatgrund befindlichen Zufahrtsbereich zu den Tiefgaragen sowie den Anlieferverkehr

umfasst, ermittelt worden. Geklärt wurde ferner, ob und unter welchen Voraussetzungen das geplante Vorhaben aus immissionsschutzrechtlicher Sicht genehmigungsfähig ist.

Verkehrslärm innerhalb des Plangebiets:

Für das Plangebiet ergibt sich bei Überlagerung der Auswirkungen des Straßen- und Schienenverkehrs folgende Situation:

- An den geplanten Wohnhäusern nördlich der Bahntrasse sind Beurteilungspegel von bis zu 61 dB(A) tags und bis zu 54 dB(A) nachts zu erwarten. Die zur Orientierung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) (64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts) werden somit eingehalten. In Bezug auf das geplante Wohnen im Kerngebiet bestehen folglich keine gesundheitsgefährdenden Bedingungen.
- An den straßenzugewandten Seiten der geplanten Bürogebäude östlich des Sülldorfer Kirchenweges sind tagsüber Beurteilungspegel bis zu 70 dB(A) und nachts Beurteilungspegel bis zu 64 dB(A) zu erwarten. Die zur Orientierung herangezogenen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden somit an den straßenzugewandten Seiten der Bürogebäude teilweise deutlich überschritten.

Um dem Lärmkonflikt für die Bürogebäude und die im Einzelfall ggf. erforderlichen Wohnungen für Aufsichtspersonen, Betriebsinhaber und Betriebsleiter zu begegnen, sollen die Wohn- und Aufenthaltsräume an den lärmabgewandten Seiten angeordnet werden. Die von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte betroffenen Gebäudeseiten sollen durch passive Schallschutzmaßnahmen (wie Schallschutzfenster) geschützt werden.

Der Bebauungsplan trifft daher folgende Festsetzung:

“Entlang des Sülldorfer Kirchenwegs sind im Kerngebiet die Wohn- und Aufenthaltsräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung der in Satz 1 genannten Räume 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.” (vgl. § 2 Nummer 13).

Durch die im Bebauungsplan getroffene Festsetzung wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der HBauO 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 Anforderungen sind dabei die Technischen Baubestimmungen - Schallschutz - vom 10. Januar 1991 (Amtl. Anz. S. 281), geändert am 28. September 1993 (Amtl. Anz. S. 2121), maßgebend.

Verkehrslärm im Umfeld des Plangebiets:

Für das unmittelbare Umfeld des Plangebiets ergibt sich in Folge der Planung folgende Situation:

Für die vorhandene, auch zu Wohnzwecken genutzte Bebauung am Sülldorfer Kirchenweg erhöht sich bei Überlagerung der Auswirkungen des Straßen - und

Schienenverkehrs die Lärmbelastung in Folge des Planvollzugs tags und nachts an den straßenzugewandten Seiten um weniger als 1 dB(A), so dass an dem am stärksten von Verkehrslärm betroffenen Gebäude Sülldorfer Kirchenweg 4 an dessen Südfassade nach Planvollzug eine Lärmbelastung von etwa 65 dB(A) tags und kleiner 60 dB(A) nachts erwartet werden kann. Die prognostizierte Lärmzunahme liegt dabei unterhalb der Schwelle, ab der sie vom menschlichen Ohr üblicherweise wahrgenommen werden kann.

Für die rückwärtigen Bereiche der östlich des Sülldorfer Kirchenwegs liegenden Grundstücke kann in Folge der Planung aufgrund der abschirmenden Wirkung der geplanten Neubauten und der entlang der Zufahrt zu den Tiefgaragen der Baufelder 1 und 2 vorgesehenen 4,5 m hohen Lärmschutzwand teilweise sogar eine Verringerung der Verkehrslärmbelastung im Bereich zwischen 5 und 9 dB(A) tags und zwischen 6 und 10 dB(A) nachts erwartet werden. Das Grundstück Sülldorfer Kirchenweg 4 wird diesbezüglich am stärksten von der Umsetzung des Bebauungsplans profitieren. Die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwand ist im Durchführungsvertrag geregelt (vgl. Anlagen 5 und 6).

Neben dem Sülldorfer Kirchenweg ist durch die Umsetzung des Bebauungsplans im Wesentlichen auch in der Straße Am Klingenberg mit einer Zunahme des Straßenverkehrs zu rechnen, da über diese Straße das Baufeld 3 erschlossen wird. Aufgrund der täglich maximal zu erwartenden 160 zusätzlichen Fahrten von und zur Tiefgarage in Baufeld 3 ist eine Pegelerhöhung weit unter 1 dB(A) möglich. Eine solche Lärmzunahme ist in der Regel unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle.

Für die verkehrliche Erschließung der Baufelder 1 und 2 soll auf Höhe der Zufahrt eine Linksabbiegehilfe auf dem Sülldorfer Kirchenweg eingerichtet werden. Die Untersuchung hat ergeben, dass für die Gebäude entlang des Sülldorfer Kirchenwegs kein Anspruch auf Schallschutz besteht, denn eine wesentliche Änderung des Sülldorfer Kirchenwegs im Sinne von § 1 Absatz 2 Nummer 2 der 16. BImSchV liegt nicht vor. Im übrigen beträgt die Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen durch den Straßenumbau weniger als 3 dB(A), und die Verkehrslärmimmissionen erreichen nicht die Lärmsanierungsgrenzwerte. Im Sülldorfer Kirchenweg kann aufgrund der Verschiebung der Emissionsachsen lediglich eine Lärmzunahme von bis zu 0,2 dB(A) erwartet werden.

Gewerbelärm:

Um sowohl für die innerhalb als auch im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets liegende Wohnnutzung einen ausreichenden Schutz vor Gewerbelärm zu erreichen und die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der TA Lärm sicherzustellen, wurden im Durchführungsvertrag Regelungen zu Lärmreduzierungen von Lüftungsanlagen sowie für die Lagerung und Nutzung in Anlieferungszone getroffen. Schließlich ist im Durchführungsvertrag die Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,5 m über der Gradienten der Zufahrt vom Sülldorfer Kirchenweg vereinbart (vgl. Anlagen 5 und 6). Diese Lärmschutzwand befindet sich parallel zur südlichen Grenze des Grundstücks Sülldorfer Kirchenweg 4 und bewirkt eine Lärmreduzierung auf die Immissionen der Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage im Baufeld 1 und 2. Die Lärmschutzwand ist nördlich der Zu- und Abfahrt geplant und soll technisch so ausgebildet sein, dass sie Reflektionen nach dem Stand der Technik verhindert.

Die genannten Maßnahmen reichen aus, um bei der Umsetzung der Planung die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den schutzwürdigen Räumen der innerhalb des Plangebiets befindlichen sowie angrenzenden baulichen Anlagen (Wiits Park und Sülldorfer Kirchenweg 4 bis 8) sicherzustellen. Lediglich an den Wohngebäuden Sülldorfer Kirchenweg 5 und 7 verbleibt trotz Aufstellung der Lärmschutzwand eine Überschreitung der Richtwerte nach TA Lärm um bis zu 5 dB(A) nachts. Das kann aber unbeschadet bleiben, da der Lärm der Zufahrt durch Fremdgeräusche im Sinne der Nummer 3.2.1 Absatz 5 der TA Lärm verdeckt wird. Eine Verdeckung liegt vor, wenn der Lärm der Anlage nicht durch Impulse und Töne bestimmt ist, und der Schalldruckpegel der Fremdgeräusche in mehr als 95 vom Hundert der Betriebszeit der Anlage höher als der Mittelungspegel der Anlage ist. Die Gleichartigkeit der Geräusche von Zufahrt mit den übrigen Verkehrsgeräuschen auf der Straße ist gegeben. Auch der Tagesgang ist vergleichbar. Am Sülldorfer Kirchenweg 5 beträgt der Verkehrslärm etwa 63 dB(A) am Tage und 58 dB(A) in der Nacht, während die Zufahrt einen Pegel von 49 dB(A) tags bzw. 37 dB(A) nachts verursachen wird. Gleiches gilt für das Wohngebäude Sülldorfer Kirchenweg 7.

Vor dem Hintergrund der gutachterlichen lärmtechnischen Untersuchung vom Mai 2005 kann festgehalten werden, dass auch in Folge des Planvollzugs gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben. Bei Betrachtung aller die Wohnqualität bestimmenden Aspekte, insbesondere der deutlichen städtebaulichen Aufwertung des Quartiers im Vergleich zur bisherigen Bahnnutzung, der Aufwertung der Freiraumqualitäten und der zukünftigen Durchlässigkeit des Quartiers ist im Umfeld des Plangebiets eine Minderung der Wohnqualität nicht zu erwarten.

Luftschadstoffe

Im Zusammenhang mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde im Juni 2005 ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Hierbei hat sich herausgestellt: Aus lufthygienischer Sicht sind im Hinblick auf die Beurteilungswerte und die bestehende Bebauung die Planungen nicht abzulehnen. Nur an den Bereichen der Freisetzung der Tiefgaragenabluft sind an den geplanten Gebäuden teilweise Überschreitungen der Beurteilungswerte prognostiziert. Aufgrund dieses Ergebnisses wird im Genehmigungsvorhaben die Anordnung der Entlüftungsöffnungen oder das Entlüftungskonzept zu berücksichtigen sein. Bei einer Fortführung der Abluft über das Dachniveau der geplanten Bebauung sind an der geplanten und bestehenden Bebauung keine Konflikte durch erhöhte Luftschadstoffbelastungen zu erwarten. Auch bei einer Entlüftung über die Südseite der Tiefgarage bzw. über Entlüftungsöffnungen an der Tiefgaragendecke an der Südseite der Tiefgarage sind an der bestehenden und geplanten Bebauung aufgrund der vorherrschenden Windverteilung keine Konflikte mit den Beurteilungswerten zu erwarten.

5.10 Bauschutzbereich

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Anlagen gelten die eingeschränkten Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 551), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818,

1827). Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung sind durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt worden.

6. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Blankenese 20 greift in Natur und Landschaft ein und löst dadurch Ausgleichserfordernisse gemäß § 1a BauGB aus. Im Folgenden werden die Auswirkungen der Planung und die erforderlichen Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erläutert.

6.1 Eingriffsbeschreibung und Bewertung

Boden

Durch das Bauvorhaben wird der anstehende Boden im Bereich des Kerngebiets größtenteils versiegelt. Damit gehen dort die bisherigen Bodenfunktionen verloren. Die vorgesehenen Dachbegrünungen können den entsprechenden Bodenverlust zwar mindern, jedoch nicht völlig ausgleichen. Die bisherigen Bodenfunktionen der Böschungen im Norden und der Grünfläche auf dem Erik-Blumenfeld-Platz werden geringfügig durch Flächenverkleinerung beeinträchtigt.

Pflanzen- und Tierwelt

Die Ausweisungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans werden mit Ausnahme der Böschung im Norden des Plangebiets zu einer flächendeckenden Überbauung der vorhandenen Biotope führen. Durch die Überbauung gehen die Ruderalvegetation, die Gehölzbestände südlich der nördlichen Böschung sowie die Gehölze auf der Böschung südlich der derzeitigen Zufahrt und auf den Böschungen südlich der Gleise verloren. Ferner führt die Bebauung zu einem Verlust der Ziergehölzflächen. Die vorgesehenen Gehölzpflanzungen sowie die Dach- und Tiefgaragenbegrünungen werden den Biotopverlust mindern, jedoch nicht ausgleichen.

Wasser

Durch die zukünftige Versiegelung der Flächen wird die Grundwasserneubildungsrate vermindert und der Oberflächenabfluss entsprechend erhöht. Daher sollte Regenwasser, welches nicht zur Versickerung gebracht werden kann, zur Entlastung des Mischwassersystems nur verzögert abgeleitet werden. Hierfür ist die Errichtung von unterirdischen Rückhaltebecken zur Zwischenspeicherung des Niederschlagswassers erforderlich. Größe und Lage der Rückhaltebecken können im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens einzelfallbezogen geklärt werden. Eine entsprechende Regelung auf Ebene des Bebauungsplans ist nicht erforderlich.

Klima

Die Kleinklimasituation wird sich durch die Bebauung und die Bodenversiegelungen dahingehend verändern, dass abstrahlungsintensive bauliche Anlagen zu einer

Verstädterung des Kleinklimas mit Zunahme der Durchschnittstemperaturen und Abnahme der relativen, bisher hohen, Luftfeuchtigkeit führen werden. Die vorgesehenen Gehölzpflanzungen sowie die Dach- und Tiefgaragenbegrünungen können auf das Kleinklima nur entsprechend ihres Ausmaßes einwirken.

Landschafts- bzw. Ortsbild

Durch die geplante Bebauung wird das vorhandene Landschafts- bzw. Ortsbild dahingehend verändert, dass die ruderalisierten Gleisanlagen als Überreste einer ehemaligen Bahnnutzung einem urbanen Stadtraum weichen werden. Der hohe Baumbestand auf den Böschungen, der das Gelände nach Norden begrenzt, wird durch die neue Bebauung zwar im Stammbereich verstellt, behält aber seinen Charakter als Sichtschutz zur dahinter gelegenen Bebauung.

Die einzelnen Baumpflanzungen sowie die geplanten Dach- und Tiefgaragenbegrünungen tragen künftig zur Durchgrünung der geplanten Bebauung bei.

6.2 Vermeidungs-/Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Als Vermeidungsmaßnahme ist der Erhalt der mit Großgehölzen bewachsenen Böschung an der Nordseite des Plangebiets und der Erhalt von sechs prägenden Einzelbäumen auf dem Erik-Blumenfeld-Platz vorgesehen.

Als Minderungsmaßnahmen sind im künftigen Kerngebiet Baumpflanzungen vorgesehen:

- intensive Begrünung von 2.220 m² Tiefgaragen-Dachflächen,
- extensive Begrünung von 1.900 m² Gebäude-Dachflächen.

Im Plangebiet sind keine Ausgleichsmaßnahmen möglich. Ein Ausgleich der Eingriffe erfolgt außerhalb des Plangebiets (vgl. Anlagen 7 und 8):

“Dem Kerngebiet wird für Ausgleichsmaßnahmen das außerhalb des Plangebiets liegende Flurstück 1310 (teilweise) der Gemarkung Sülldorf zugeordnet“ (vgl. § 2 Nummer 14).

Im Durchführungsvertrag wird zusätzlich geregelt, dass der Vorhabenträger 20.950 m² dieser Fläche extensiv zu begrünen hat. Die extensive Bewirtschaftung als Dauergrünland unterliegt naturschutzfachlich folgenden Auflagen:

- mindestens einmal jährlich mähen und Mahdgut abtransportieren,
- kein Umbruch,
- keine Verwendung von Pflanzenschutzmitteln,
- Düngung lediglich mit Stallmist,
- kein Walzen, Schleppen, Mähen oder anderweitige maschinelle Bearbeitung in der Zeit vom 1. April bis 15. Juni eines Jahres,
- keine Beweidung in der Zeit vom 1. November bis 15. Juni des Folgejahres,
- keine gewerbliche Nutzung.

Die naturschutzfachlich orientierte Pflege soll gefährdete Pflanzen- und Tierarten der heute seltenen Feuchtgrünlandbiotope fördern.

6.3 Naturschutzfachliche Gesamtbeurteilung

Mit dem Vorhaben sind Eingriffe in Natur und Landschaft unvermeidbar verbunden. Die Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild können nicht vollständig durch Maßnahmen im Plangebiet ausgeglichen werden.

Insgesamt kann bei Realisierung aller Minderungsmaßnahmen im Plangebiet etwa 40 vom Hundert des ursprünglichen naturschutzfachlichen Wertes der Biotope bzw. etwa 60 vom Hundert des Wertes der ursprünglichen Bodenfunktionen erreicht werden. Es verbleibt ein Ausgleichserfordernis; diesem wird durch Zuordnung einer externen Ausgleichsfläche in § 2 Nummer 14 Rechnung getragen. Der Vorhabenträger ist dazu verpflichtet, die Eingriffe, die das Vorhaben in Natur und Landschaft verursacht, durch Ersatzmaßnahmen auszugleichen. Hierzu ist das Flurstück 1310 (teilweise) der Gemarkung Sülldorf extensiv zu begrünen (vgl. Ziffer 6.2). Dieses Grundstück außerhalb des Plangebietes wird den Baugebieten für Ausgleichsmaßnahmen zugeordnet. Die Fläche dieses Flurstücks soll durch eine naturschutzfachlich orientierte Entwicklung, Bewirtschaftung und Pflege insbesondere gefährdeter Pflanzen- und Tierarten der Kulturlandschaft des Feuchtgrünlandes einen dauerhaften Lebensraum bieten.

Der Eingriff in Natur und Landschaft, der durch das Vorhaben entsteht, ist damit ausgeglichen.

7. Maßnahmen zur Verwirklichung

Zur Realisierung des Vorhabens wird auf der Grundlage von § 12 des Baugesetzbuchs zwischen dem Vorhabenträger und der Freien und Hansestadt Hamburg ein Durchführungsvertrag geschlossen. Danach wird der Vorhabenträger verpflichtet, innerhalb einer bestimmten Frist die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan vorgesehene Bebauung durchzuführen.

Der Vorhabenträger ist zur Durchführung der für die Durchführung des Bauvorhabens des vorhabenbezogenen Bebauungsplans erforderlichen Erschließungsmaßnahmen bereit und in der Lage. Der Vorhabenträger verpflichtet sich in einem Durchführungsvertrag zur teilweisen Tragung der Erschließungskosten.

Des Weiteren hat der Vorhabenträger entsprechend dem Durchführungsvertrag insbesondere nördlich der Zu- und Abfahrt zur Tiefgarage im Baufeld 2 eine Lärmschutzwand zu errichten und die Ersatzmaßnahmen für die verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft zu verwirklichen.

8. Aufhebung bestehender Pläne

Für das Plangebiet wird insbesondere der Baustufenplan Blankenese in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61) sowie der Teilbebauungsplan 895, festgestellt am 25. Oktober 1960 (HmbGVBl. S. 438), der Teilbebauungsplan 563, festgestellt am 9. August 1957, der Teilbebauungsplan 391,

festgestellt am 20. Mai 1958 (HmbGVBl. 182) und der Fluchtlinienplan Dockenhuden 15 Heinrichstraße, heute „Am Klingenberg“, festgestellt am 5. Februar 1912 aufgehoben.

9. Flächen- und Kostenangaben

9.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 28.350 m² groß. Hiervon werden für Straßenverkehrsflächen etwa 7.230 m², davon neu etwa 3.460 m², benötigt.

9.2 Kostenangaben

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan entstehen für die Freie und Hansestadt Hamburg Kosten für den Umbau der Straßenverkehrsflächen in Höhe von etwa 2,1 Mio. Euro. Die zusätzlich erforderlichen Straßenverkehrsflächen werden durch den Vorhabenträger kosten- und lastenfrei übergeben.

Anlage 1



Anlage 2



Ansicht Süd Gebäude 06 + 07



Anlage 3

Perspektive 01
Erik-Blumenfeld-Platz von Südost

Anlage 3



Perspektive 01
Erik-Blumenfeld-Platz von Südost

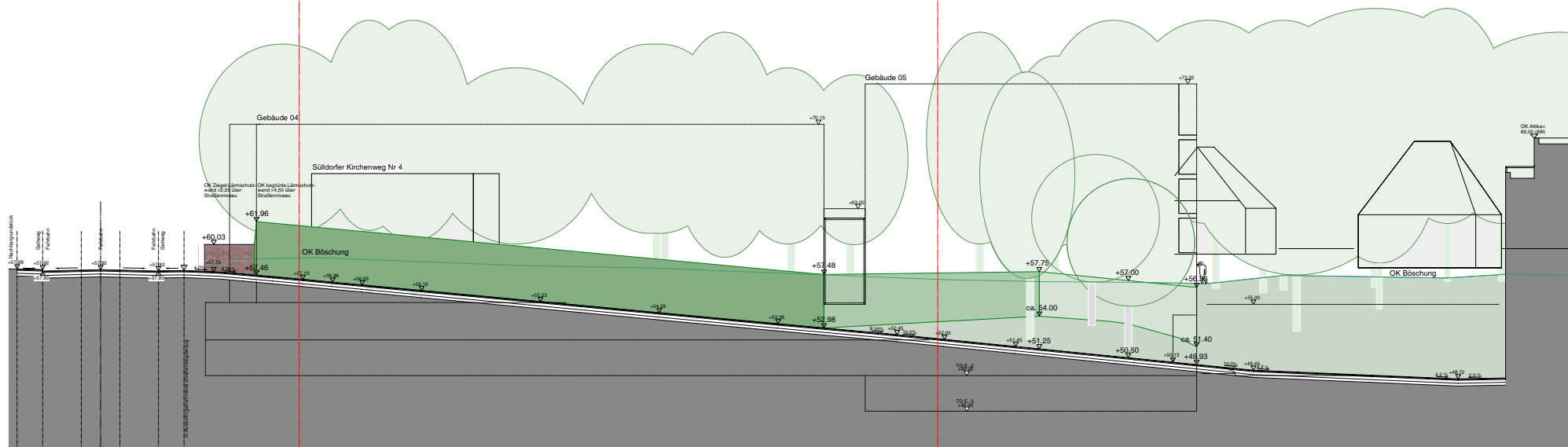
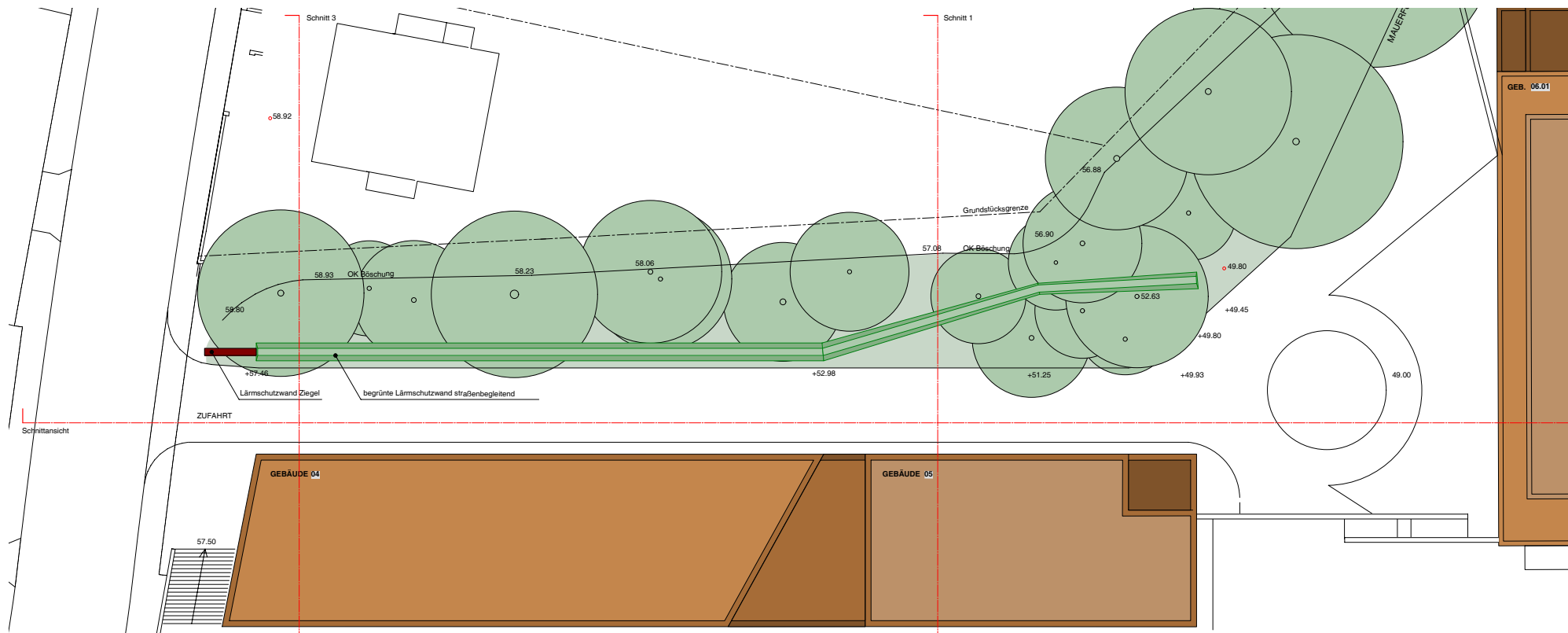
Architekten Gössler



Anlage 4

Perspektive 02
Erik-Blumenfeld-Platz von Südwest

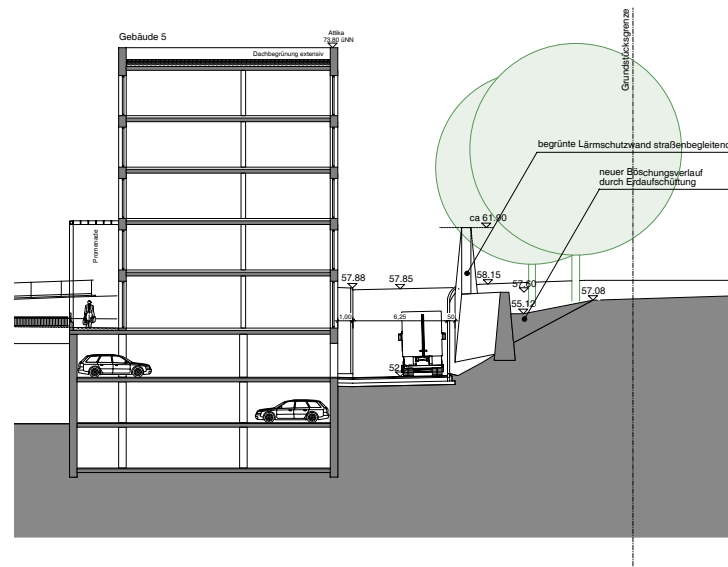
Architekten Gössler



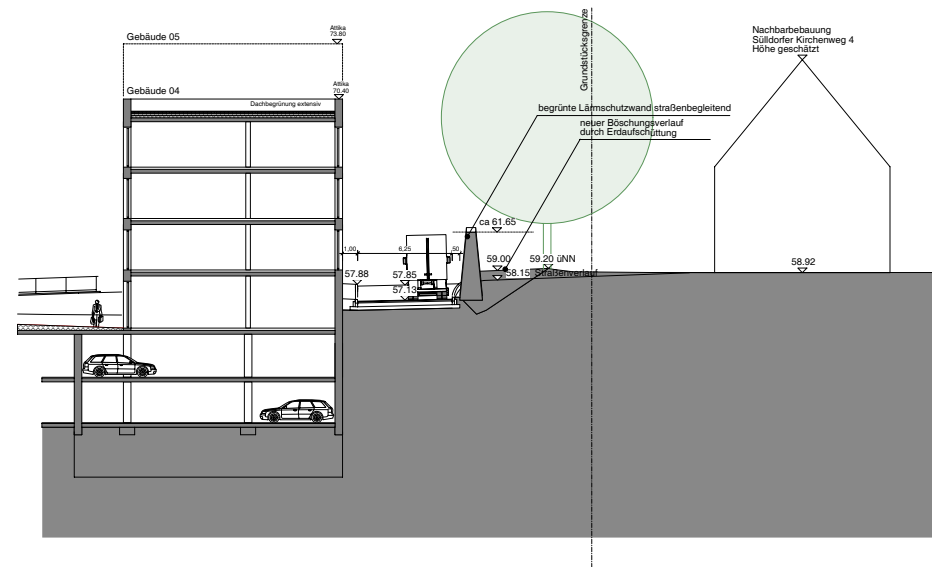
Anlage 5



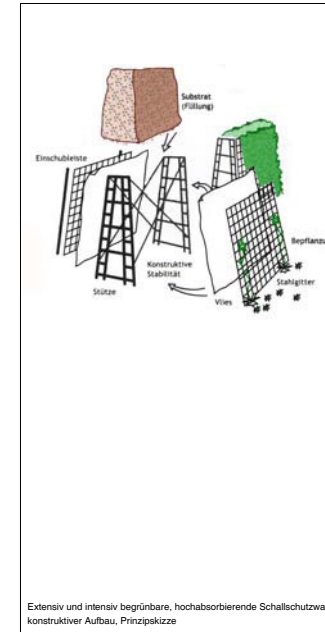
Zufahrt Süldorfer Kirchenweg
Lärmschutzwand
Grundriss und Schnittdansicht



Schnitt 1

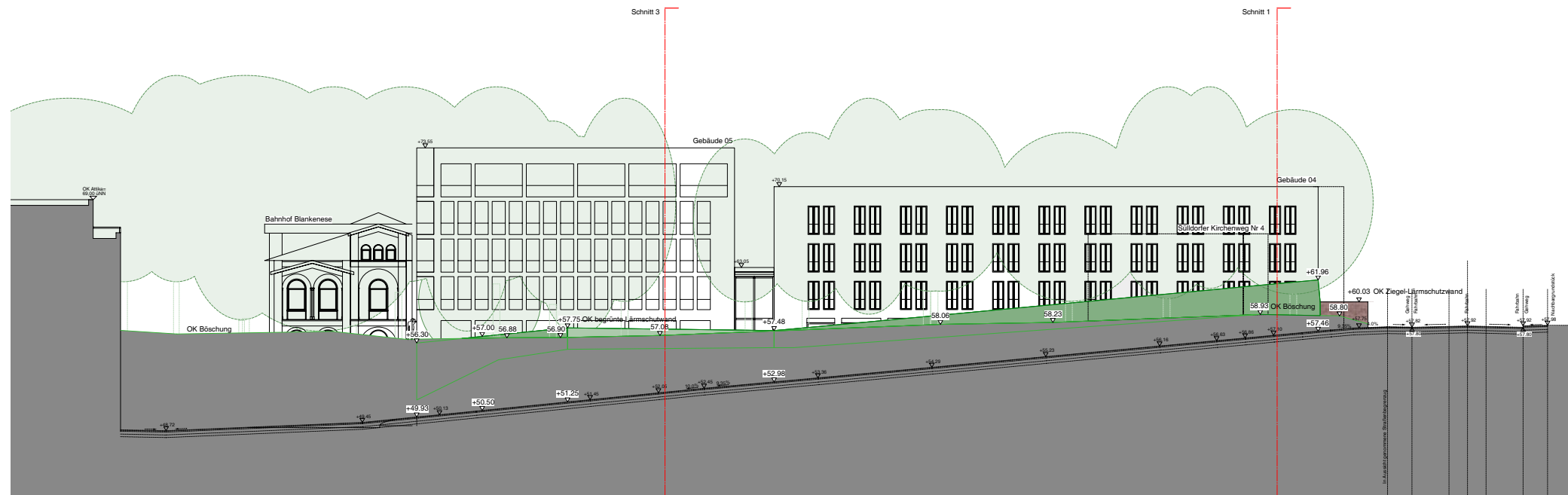


Schnitt 3



Anlage 6

Extensiv und intensiv begrünbare, hochabsorbierende Schallschutzwand; konstruktiver Aufbau, Prinzipskizze

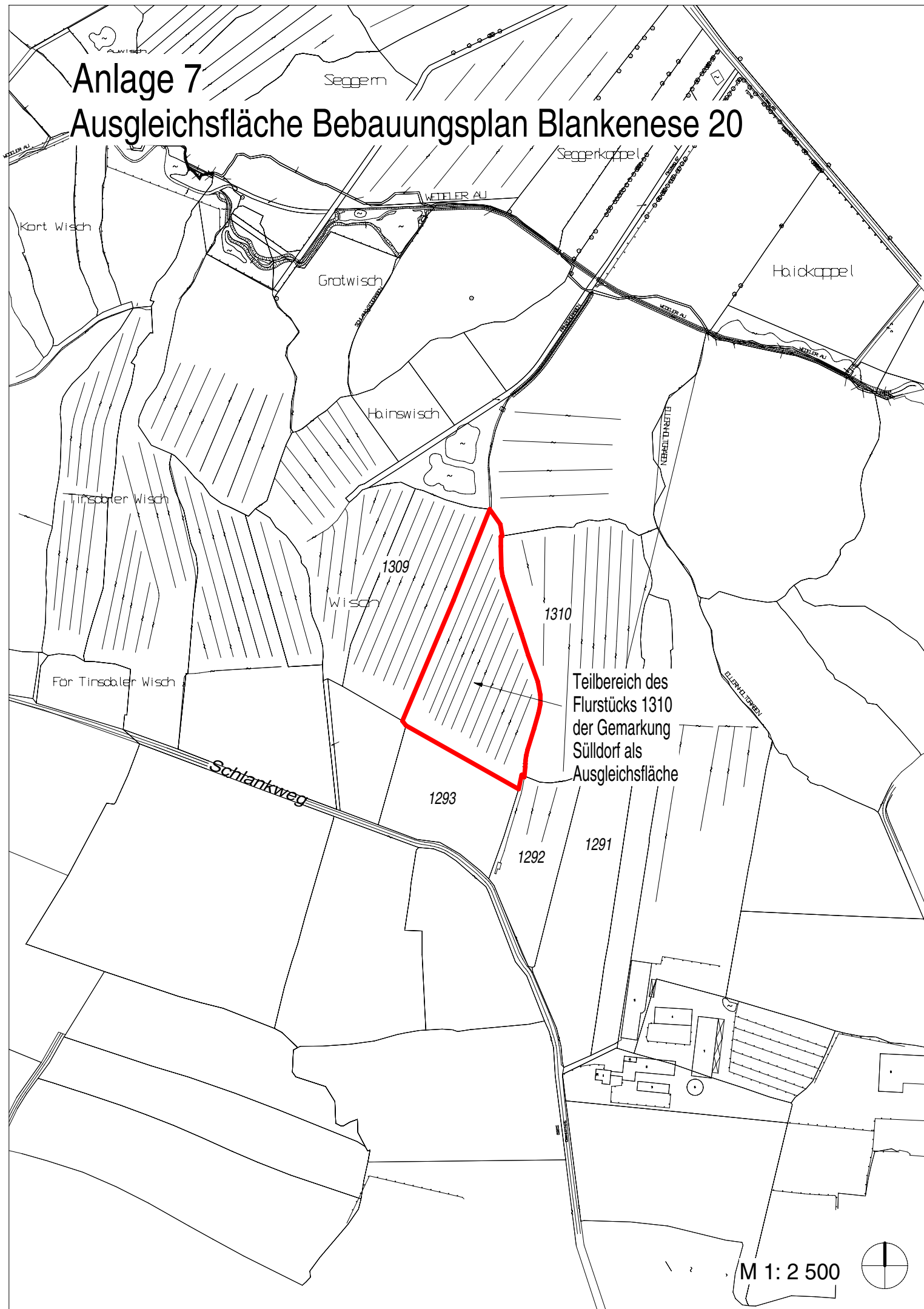


Schnittansicht von Norden;
Schnittebene
Böschungskante

Zufahrt Sülldorfer Kirchenweg
Lärmschutzwand
Querschnitte und Schnittansicht
von Norden

Anlage 7

Ausgleichsfläche Bebauungsplan Blankenese 20



Anlage 8
M 1:10000

