

Begründung

zum Bebauungsplan Altona-Nord 26

<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
1. Grundlage und Verfahrensablauf	4
2. Anlass und Ziel der Planung.....	4
3. Planerische Rahmenbedingungen	5
3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände	5
3.1.1 Flächennutzungsplan.....	5
3.1.2 Landschaftsprogramm	5
3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände	5
3.2.1 Bestehende Bebauungspläne.....	5
3.2.2 Planfeststellung	6
3.2.3 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen und Untersuchungsgebiet.....	6
3.2.4 Vorbehaltsgebiet.....	6
3.2.5 Vorkaufsrecht.....	6
3.2.6 Vereinbarung über die Abwendung der förmlichen Festlegung eines Entwicklungsbereiches	7
3.2.7 Denkmalschutz	7
3.2.8 Altlasten/ Altlastverdachtsflächen	7
3.2.9 Kampfmittelverdachtsflächen.....	7
3.2.10 Baumschutz	7
3.2.11 Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope.....	8
3.2.12 Artenschutz nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz	8
3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände	8
3.3.1 Entwurf Räumliches Leitbild	8
3.3.2 Vorbereitende Untersuchungen Mitte Altona.....	9
3.3.3 Städtebaulich-landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil sowie Masterplan	9
3.3.4 Freiraumplanerischer Wettbewerb.....	10
3.3.5 Mobilitätskonzept	10
3.3.6 Gutachten	10
3.4 Angaben zur Lage und zum Bestand.....	11
3.4.1 Lage und Größe des Plangebiets	11
3.4.2 Raumtypologie und Relief.....	11
3.4.3 Historischer Abriss.....	11
3.4.4 Gebäude- und Nutzungsbestand.....	12
3.4.5 Grün- und Freiraumstrukturen, Artenschutz	12
3.4.6 Infrastruktur.....	12
3.4.7 Umfeld	13
4. Umweltbericht.....	13
4.1 Vorbemerkungen.....	13

4.1.1	Anlass und Ziel der Planung	13
4.1.2	Umweltprüfung	13
4.1.3	Stellungnahmen und Gutachten	14
4.1.4	Standort- und Planungsalternativen	14
4.2	Bearbeitung der Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen	16
4.2.1	Schutzgut Luft	16
4.2.2	Schutzgut Klima	24
4.2.3	Schutzgut Wasser	25
4.2.4	Schutzgut Boden	27
4.2.5	Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt	29
4.2.6	Schutzgut Landschaft und Stadtbild	33
4.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	34
4.2.8	Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit	35
4.3	Überwachung (Monitoring)	40
4.4	Zusammenfassung des Umweltberichts	40
5.	Planinhalt und Abwägung	42
5.1.	Art der baulichen Nutzung	44
5.1.1	Allgemeines Wohngebiet	44
5.1.2	Mischgebiet	48
5.1.3	Gewerbegebiete	50
5.1.4	Sondergebiet „Parkverträgliche Nutzungen“	51
5.1.5	Bedingte Festsetzung / Bahnanlagen	52
5.2	Flächen für den Gemeinbedarf	53
5.3	Überbaubare Grundstücksfläche, Maß der baulichen Nutzung, Bauweise	55
5.3.1	Überbaubare Grundstücksfläche	55
5.3.2	Grundflächenzahl	60
5.3.3	Geschossflächenzahl / Geschossfläche	61
5.3.4	Geschossigkeiten als Mindest- und Höchstmaß / Geschossigkeit als zwingendes Maß / Gebäudehöhe als Höchstmaß	62
5.3.5	Abstandsflächenunterschreitungen	67
5.3.6	Städtebauliche Dichte	69
5.3.7	Unterbringung des ruhenden Verkehrs	72
5.3.8	Bauweise	75
5.4	Gestalterische Festsetzungen	75
5.4.1	Erhöhte Erdgeschosszone	75
5.4.2	Fassadengestaltung	76
5.4.3	Dachneigung	77
5.4.4	Werbeanlagen	78
5.5	Verkehrsflächen	78
5.5.1	Straßenverkehrsflächen	79
5.5.2	Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung / Geh- und Fahrrecht	80
5.5.3	Durchgang	82
5.5.4	Ausschluss von Gehwegüberfahrten	82

5.5.5 Öffentliche Parkstände	83
5.6 Ausschluss von Nebenanlagen.....	83
5.7 Technischer Umweltschutz und Klimaschutz.....	84
5.7.1 Immissionsschutz – Lärm und Erschütterungen.....	84
5.7.2 Klimaschutz – Energieversorgung	87
5.8. Entwässerung	88
5.9 Grünflächen.....	89
5.9.1 Öffentliche „Parkanlage“ / “Bolzplatz”	89
5.9.2 Private Grünfläche	90
5.10 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege	91
5.10.1 Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen.....	91
5.10.2 Artenschutz	94
5.11 Abwägungsergebnis	95
5.12 Nachrichtliche Übernahmen	95
5.12.1 Oberirdische Bahnanlage	95
5.12.2 Bahnrechtlich gewidmete Flächen	95
5.12.3 Denkmalschutz	96
5.13 Kennzeichnungen	96
5.13.1 Oberflächenentwässerung.....	96
5.13.2 Bodenbelastungen	96
6. Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung	97
7. Aufhebung bestehender Bebauungspläne / Hinweise auf Fachplanung.....	97
8. Flächen- und Kostenangaben	97
8.1 Flächenangaben	97
8.2 Kostenangaben.....	98

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 15. Juli 2014 (BGBl. I S. 954). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan naturschutz-, klimaschutz- und bauordnungsrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss A 8/12 vom 18. Dezember 2012 (Amtl. Anz. S. 2498) mit der Änderung vom 17. Dezember 2013 (Amtl. Anz. 2014 S. 3) eingeleitet. Die Öffentlichkeitsbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 18. Januar 2013 und 17. Dezember 2013 (Amtl. Anz. 2013 S. 170, 2014 S. 4) stattgefunden.

Das Plangebiet wurde gegenüber dem Aufstellungsbeschluss gemäß dem Beschluss der Senatskommission für Stadtentwicklung vom 30. Mai 2013 (Drucksache 130530/5) um Flächen östlich der Harkortstraße erweitert.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt, so dass die Änderungen ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden konnten. Eine eingeschränkte Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB hat stattgefunden.

2. Anlass und Ziel der Planung

Nach Wegfall der Güterverladung am Standort Bahnhof Altona existieren im Bereich zwischen der Harkortstraße und der auf der sogenannten Stelzenbahn verlaufenden Fernbahnstrecke seit etlichen Jahren teilweise brachliegende und zum Teil nur extensiv als Lager genutzte Areale. Diese Flächen sollen reaktiviert und einer ihrer zentralen Lage entsprechenden Nutzung zugeführt werden.

Im Zuge der Umsetzung des Senatsziels, den Wohnungsbau im Hamburger Stadtgebiet zu forcieren, soll auf dieser innerstädtischen Bahnkonversionsfläche ein Wohnquartier mit ergänzenden sozialen und gewerblichen Nutzungen entwickelt werden. In Folge einer möglichen Verlegung des Fernbahnhofs Altona an den Standort des S-Bahnhofs Diebsteich könnten westlich angrenzend an das Plangebiet weitere, große, zusammenhängende Flächen für eine städtebauliche Entwicklung gewonnen werden. Bereits das Plangebiet für sich genommen stellt jedoch eines der größten Potenziale für eine nachhaltige, innerstädtische Entwicklung von Wohnraum dar und kann einen erheblichen Beitrag für das vorrangige Ziel des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, jährlich 6.000 neue Wohnungen in der Stadt herzustellen, leisten. Die Planung soll insbesondere zur Befriedigung der innerstädtischen Wohnraumnachfrage beitragen. Somit ist die zügige Entwicklung des Plangebiets für Hamburg von großer Bedeutung.

Das Plangebiet soll durch die Umwandlung eine neue, öffentliche Identität im Stadtraum erhalten. Seine historische Ausgangslage und der Charakter einer Bahnfläche sollen dabei wo möglich erkennbar bleiben. Ziel ist es zudem, durch die Entwicklung des Plangebiets – ggf. im Zusammenhang mit den weiteren freiwerdenden Bahnflächen – die umliegenden Stadtteile zu verbinden und auch für das Umfeld attraktive Angebote zu schaffen, etwa durch die Realisie-

rung einer Parkanlage und die Bereitstellung von Gemeinbedarfs- oder kleinen Versorgungseinrichtungen. Es wird daher angestrebt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen in städtebaulicher, sozialer und funktionaler Hinsicht vielfältigen Stadtteil zu schaffen, der sich mit seiner Bebauungsstruktur in das dicht bebaute, urban und gründerzeitlich geprägte städtebauliche Umfeld einfügt. Dabei sollen Alltagsqualitäten entwickelt werden, die in erster Linie den zukünftigen Bewohnern und Nutzern zu Gute kommen. Von dem zentralen Park wird jedoch auch ein positiver Impuls hinsichtlich der Freiraumversorgung in die umliegenden Stadtteile ausgehen. Denkmalgeschützte und identitätsstiftende Relikte des Güterbahnhofs sollen erhalten und neuen Nutzungen zugeführt werden.

Bei allen Planungsüberlegungen wurde von einer schrittweisen Umsetzung des Projektes ausgegangen, welche die derzeit sehr unterschiedlichen Nutzungen und Verfügbarkeiten der jeweiligen Grundstücksteile berücksichtigt.

Die Umsetzung des Bebauungskonzepts ist nach bestehendem Planungsrecht nicht möglich. Es wird daher die Aufstellung eines Bebauungsplans notwendig.

3. Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände

3.1.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit seiner 139. *Änderung* für das Plangebiet „Wohnbaufläche“, „Grünfläche“ und „Gewerbliche Bauflächen“ dar. Entlang der nordwestlichen Grenze verläuft eine Schnellbahntrasse.

3.1.2 Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit seiner 123. *Änderung* für das Plangebiet die Milieus „Verdichteter Stadtraum“, „Parkanlage“ und „Gewerbe/Industrie und Hafen“ sowie die milieuübergreifenden Funktionen „Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ und „Grüne Wegeverbindung“ dar.

In der Karte Arten- und Biotopschutz werden entsprechend die Biotopentwicklungsräume „Geschlossene und sonstige Bebauung mit sehr geringem Grünanteil“ (13a), „Parkanlage“ (10a) und „Industrie-, Gewerbe- und Hafenflächen“ (14a) dargestellt.

3.2 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

3.2.1 Bestehende Bebauungspläne

Für den überwiegenden Teil des Plangebiets gilt der Baustufenplan Altona-Altstadt in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61). Er weist für die Flurstücke 1810, 1811, 2855, 4225 und 4226 der Gemarkung Ottensen Industriegebiet nach

Baupolizeiverordnung (BPVO) vom 8. Juni 1938 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 21302-n) aus. Weitere Industriegebiete sind westlich der Harkortstraße im Norden des Flurstücks 4630 der Gemarkung Ottensen sowie östlich der Harkortstraße im Süden des Geländes der dort ansässigen Brauerei (Teile der Flurstücke 39 und 1406 der Gemarkung Altona-Nordwest) festgesetzt.

Im Norden des Plangebiets setzt der Teilbebauungsplan TB 655 (Blatt 1) vom 21. Oktober 1958 (HmbGVBl. S. 377) für einen Teil der Harkortstraße Straßenflächen fest.

Für das Gelände der Theodor-Haubach-Schule zwischen Haubachstraße und Gerichtstraße gilt der Bebauungsplan Altona-Nord 12 vom 26. Januar 1984 (HmbGVBl. S. 22), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 505, 506). Er setzt hier eine Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule (Freie und Hansestadt Hamburg) fest. Nördlich angrenzend wird eine neue Straßenverkehrsfläche festgesetzt, auch die an das Schulgelände angrenzenden Flächen von Vereinsweg und Gerichtstraße werden bestandskonform als Straßenverkehrsflächen planungsrechtlich gesichert.

3.2.2 Planfeststellung

Im Plangebiet liegen eisenbahnrechtlich gewidmete Flurstücke (4838, 4839, 4943, 4944, 4945, 4979, 4980, 5177) sowie Teile des eisenbahnrechtlich gewidmeten Flurstücks 5164 der Gemarkung Ottensen (siehe Ziffern 5.1.5, 5.12.1 und 5.12.2).

3.2.3 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen und Untersuchungsgebiet

Das Plangebiet liegt in einem Gebiet, für das der Senat in seiner Sitzung am 18. Dezember 2007 vorbereitende Untersuchungen zur Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Absatz 4 BauGB beschlossen hat (Amtl. Anz. 2008 S. 162).

3.2.4 Vorbehaltsgebiet

Das Plangebiet liegt im „Vorbehaltsgebiet Mitte Altona“, in dem gemäß Weiterübertragungsverordnung-Bau vom 8. August 2006 (HmbGVBl. S. 481), zuletzt geändert am 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142, 147) die Befugnis zur Feststellung von Bebauungsplänen auf den Senat rückübertragen wurde. Das Plangebiet wurde zur planungsrechtlichen Absicherung ausreichender Straßenverkehrsflächen für die äußere Erschließung östlich der Harkortstraße durch Beschluss der Senatskommission für Stadtentwicklung am 30. Mai 2013 (Drucksache 130530/5) erweitert.

3.2.5 Vorkaufsrecht

Das Plangebiet liegt in einem Gebiet, dessen Zuschnitt identisch zum „Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen Mitte Altona nach § 165 Absatz 4 BauGB“ (siehe Ziffer 3.3.2) ist und in dem die Verordnung über die Begründung eines Vorkaufsrechts im Bereich des Gebiets „Mitte Altona“ vom 19. Februar 2008 (HmbGVBl. S. 108) gilt.

3.2.6 Vereinbarung über die Abwendung der förmlichen Festlegung eines Entwicklungsbereiches

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat mit den Grundeigentümern im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Absatz 4 BauGB (siehe Ziffer 3.3.2) Verhandlungen über die Abwendung der förmlichen Festlegung eines Entwicklungsbereichs geführt. In dem entsprechenden „Städtebaulichen (Rahmen-)Vertrag nach § 11 i.V. mit § 165 Absatz 3 BauGB zur Abwendung der förmlichen Festlegung eines Entwicklungsbereichs“ (Städtebaulicher Rahmenvertrag) verpflichten sich die Eigentümer, eine den Zielen und Zwecken der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entsprechende Nutzung der Grundstücke binnen angemessener Frist umzusetzen. Der städtebauliche Rahmenvertrag wurde am 9. Mai 2014 geschlossen.

3.2.7 Denkmalschutz

Bei der Hallenanlage des Güterbahnhofs mit der Querbühne, dem westlichen Empfangsschuppen und dem östlichen Versandschuppen, dem gepflasterten Verladehof und den beiden Verwaltungsgebäuden an der Harkortstraße 79 und 81 (Technische Dienststelle und Güterabfertigung) sowie dem um die Jahrhundertwende zum 20. Jahrhundert errichteten, an der Harkortstraße 125 gelegenen Lagergebäude (sogenannte Kleiderkasse) handelt es sich gemäß § 4 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl S. 142) um ein geschütztes Denkmalensemble. Darüber hinaus befindet sich im östlichen Teil des Plangebiets mit der Theodor-Haubach-Schule in der Haubachstraße 53, 55, 57 ein weiteres Einzeldenkmal (siehe Ziffern 4.2.7 und 5.12.3).

3.2.8 Altlasten/ Altlastverdachtsflächen

Aufgrund der langjährigen industriellen und gewerblichen Nutzung sind große Teile der Böden im Plangebiet mit umweltgefährdenden Stoffen belastet (siehe Ziffern 4.2.4 und 5.13.2).

3.2.9 Kampfmittelverdachtsflächen

Die Auswertung der alliierten Luftbilder aus dem II. Weltkrieg durch die Feuerwehr (Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht) hat ergeben, dass auf großen Teilen des Plangebiets der Verdacht auf Bombenblindgänger aus dem II. Weltkrieg besteht. Die betreffenden Flächen werden nach § 1 Absatz 4 der Kampfmittelverordnung (Kampfmittel-VO) vom 13. Dezember 2005 (HmbGVBl S. 557), geändert am 8. Juli 2014 (HmbGVBl S. 289) als Verdachtsflächen eingestuft.

3.2.10 Baumschutz

Im Plangebiet gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl S. 350, 359, 369).

3.2.11 Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotop

Für das Plangebiet und das nähere Umfeld bestehen keine Schutzgebiete nach Abschnitt 2 Netz „Natura 2000“ des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154, 3159, 3185) und keine Schutzverordnungen im Sinne von §§ 23 bis 29 BNatSchG i.V.m. § 10 Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbBNatSchAG) vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), zuletzt geändert am 13. Mai 2014 (HmbGVBl. S. 167).

Nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 14 HmbBNatSchAG und der Anlage zum HmbBNatSchAG besonders geschützte Biotop sind im Plangebiet und im angrenzenden Umfeld nicht vorhanden (siehe Ziffer 4.2.5).

3.2.12 Artenschutz nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind bei der Umsetzung von Vorhaben die Vorschriften für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten entsprechend § 44 BNatSchG zu beachten (siehe Ziffer 4.2.5).

An europarechtlich geschützten Arten, die relevant für die artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 BNatSchG sind, kommen 37 Vogel- und drei Fledermausarten im Geltungsbereich vor.

Bei Durchführung der Umgestaltungsmaßnahmen außerhalb der Brutzeit (1. März bis 30. September) wird das Tötungs- und Störungsverbot für die vorkommenden Vögel (§ 44 Absatz 1 Satz 1 und 2 BNatSchG) nicht verletzt. Die Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang kann für die meisten vorkommenden Vögel erhalten werden (§ 44 Absatz 5 BNatSchG). Für Mauersegler und Hausrotschwanz müssen geeignete Nistkästen an stehenbleibenden Gebäuden im Gebiet als CEF-Maßnahmen angebracht werden, um die Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang zu erhalten. Es werden zudem sechs Reviere des Fitis und ein Revier der Rohrammer zerstört. Die Funktion der Fortpflanzungsstätten kann in diesen Fällen auch nicht durch geeignete CEF-Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang erhalten werden. Die zuständige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt hat eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Absatz 7 BNatSchG für die Zerstörung der Fitis- und Rohrammerreviere aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt, da die beiden Arten in Hamburg nicht gefährdet sind. Für die drei Fledermausarten werden die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG nicht verletzt.

3.3 Andere planerisch beachtliche Tatbestände

3.3.1 Entwurf Räumliches Leitbild

Im Entwurf des „Räumlichen Leitbildes“ für die Gesamtstadt von 2007 wird der Schwerpunkt auf eine qualitative Innenentwicklung gesetzt. Das Plangebiet wird darin als eines der Schlüsselprojekte am Rand der inneren Stadt erkannt, in denen sich durch konsequente Innenentwicklung und Flächenkonversion Siedlungsreserven mobilisieren lassen. Die Funktionsveränderungen im Zuge der geplanten Bahnverlagerung sollen genutzt und gesteuert werden, um Wohn- und Arbeitsstandorte in der Nähe zu beliebten umgebenden Quartieren zu entwi-

ckeln und deren Defizite, z.B. bei der Freiraumversorgung auszugleichen. So wird im „Räumlichen Leitbild“ die Schaffung eines „Stadtteilparks Altona“ im Plangebiet vorgesehen. Der Entwurf des „Räumlichen Leitbildes“ wird fortlaufend diskursiv in verschiedenen Fachkonzepten weiter entwickelt.

3.3.2 Vorbereitende Untersuchungen Mitte Altona

Auf Grund des Umfangs des von der geplanten Fernbahnhofsverlagerung betroffenen Stadtgebiets und der besonderen städtebaulichen Bedeutung der Entwicklung für die umliegenden Stadtteile und die Gesamtstadt hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in seiner Sitzung am 18. Dezember 2007 beschlossen, vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Absatz 4 BauGB einzuleiten. Diese umfassten neben weiteren Bahn- und potenziellen Konversionsflächen auch das Plangebiet Altona-Nord 26.

Gemäß § 167 Absatz 1 Satz 1 BauGB wurde ein externer Entwicklungsträger mit der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen nach § 165 Absatz 4 BauGB beauftragt. Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurden die Rahmenbedingungen, Möglichkeiten und Hindernisse sowie Chancen und Risiken einer städtebaulichen Entwicklung Altonas in diesem Gebiet analysiert. Die betroffenen Grundeigentümer sowie die Öffentlichkeit wurden nach Maßgabe des § 165 BauGB beteiligt.

Der Bericht des Entwicklungsträgers über die vorbereitenden Untersuchungen liegt seit April 2012 vor. Er soll als Grundlage für einen langfristigen Konversionsprozess dienen und eine abgestimmte Nachnutzung ermöglichen. Als maßgebliches Orientierungsinstrument für die Konkretisierung der Planung enthält der Bericht Aussagen, ob und wie die Flächen aus städtebaulicher, verkehrlicher, wasserwirtschaftlicher, freiraumplanerischer und erschließungstechnischer Sicht entwickelt werden können.

3.3.3 Städtebaulich-landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil sowie Masterplan

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurde für das Gebiet des Bebauungsplans Altona-Nord 26 und angrenzende Bereiche auf den noch genutzten Bahnflächen ein erhöhter Umnutzungsdruck erkannt. Im Jahr 2010 wurde daher für das Plangebiet ein städtebaulich-landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil für die angrenzenden Bahnflächen durchgeführt. Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Wettbewerbsentwurf wurde anschließend in einem kooperativen Abstimmungsprozess zwischen Fachbehörden, Fachplanern und Eigentümern sowie unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit zu einem Masterplan weiterentwickelt.

Der Masterplan Mitte Altona wurde von der Bürgerschaft am 26. September 2012 mit Ergänzungen beschlossen (Drucksache 20/4193 vom 15. Mai 2012). Er drückt als sonstige städtebauliche Planung nach § 1 Absatz 6 Nummer 11 BauGB die wesentlichen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ziele Hamburgs für die Entwicklung des Plangebiets und angrenzender Bereiche aus.

Wettbewerbsentwurf und Masterplan geben die künftige städtebauliche und landschaftsplanerische Struktur des Gebietes vor und legen die Funktionen und Qualitäten der einzelnen Flächen fest. Unterhalb der Schwelle von planungsrechtlichen Vorgaben werden auf einer noch relativ abstrakten planerischen Ebene konzeptionelle Zielaussagen zu funktionalen, gestalterischen, freiraumplanerischen und verkehrstechnischen Aspekten formuliert. Der Masterplan besteht aus einem Strukturkonzept, thematischen Plänen zum städtebaulichen Konzept, zu Nutzungen, Freiraum und Verkehr sowie einem Textteil mit formulierten Leitzielen zu Nutzungsstruktur, Städtebau, Integration in die Stadt und Nachhaltigkeit sowie Erläuterungen zu einzelnen Themenbereichen. Darüber hinaus werden erste Aussagen zur stufenweisen Entwicklung des Gebiets gemacht.

3.3.4 Freiraumplanerischer Wettbewerb

Im 2013 durchgeführten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb wurden, nach intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung, die künftigen Nutzungen zonierte und die wesentlichen freiraumplanerischen Ziele des vorangegangenen städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs konkretisiert und gestalterisch definiert. Dem Eingangsbereich an der Kleiderkasse wurde ein Gesicht gegeben und die Multicodierung der Fläche wurde konzeptioniert. Das Miteinander von Erholung, Sport, Spiel, Entwässerung, Natur, Schule und Nutzung durch Kindertagesstätten an zentralem Ort sorgt für einen spannenden und belebten Freiraum.

3.3.5 Mobilitätskonzept

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage in Nachbarschaft zu einem Bezirkszentrum und in der Nähe zu einem Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs. Die sich daraus ergebende günstige Ausgangslage für die Entwicklung eines Quartiers mit unterdurchschnittlicher Verkehrserzeugung soll aufgegriffen werden. Mit diesem Ziel wurde für den neuen Stadtteil ein Mobilitätskonzept entwickelt, das einen entscheidenden Beitrag zur bewussten Vermeidung von Kfz-Besitz und -Nutzung leisten kann, indem der Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr) gestärkt wird. Ergänzend sollen weitere Maßnahmen wie der komfortable Zugriff auf Leihautosysteme dazu beitragen, Kfz-Besitz und -Nutzung im Plangebiet zu verringern. Haushalte, die bewusst auf ein Auto verzichten wollen und die deshalb keinen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück benötigen, sollen im Plangebiet ihren Wunsch nach „autoarmem Wohnen“ realisieren können.

Aus dem Mobilitätskonzept lässt sich ein Stellplatzschlüssel von durchschnittlich 0,4 Stellplätzen je Wohneinheit sowie 15 Parkstände je 100 Wohneinheiten für Besucher ableiten. Gleichzeitig wird die Anzahl der öffentlichen Parkstände für Fahrräder gegenüber dem Hamburger Standard erhöht. Mit der Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird eine autoreduzierte Gestaltung der zur inneren Erschließung zählenden Straßen, Wege und Plätze und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität ermöglicht. Diesem Ziel dienen auch Reglementierungen zur Anordnung der Aus-/Zufahrten der Tiefgaragen, die den Verkehr lenken sollen und ebenfalls einen Beitrag zu einer autoreduzierten Gestaltung des Straßenraums leisten.

3.3.6 Gutachten

Die zum Bebauungsplanverfahren erstellten Gutachten sind unter Ziffer 4.1.3 aufgeführt.

3.4 Angaben zur Lage und zum Bestand

3.4.1 Lage und Größe des Plangebiets

Das etwa 15,2 ha große Plangebiet liegt nördlich des funktionalen Zentrums des Bezirks Altona im Stadtteil Altona-Nord. Gesamtstädtisch gesehen liegt es am Rand der inneren Stadt innerhalb der sogenannten Urbanisierungszone, die durch eine Heterogenität der Siedlungsstrukturen und dynamische Veränderungsprozesse infolge von Nutzungsaufgaben und Standortverlagerungen gekennzeichnet ist. Das Plangebiet wird im Westen durch die Gleisflächen der Deutschen Bahn und im Osten im Wesentlichen durch die Harkortstraße begrenzt. Lediglich im Bereich der Theodor-Haubach-Schule reicht das Plangebiet bis an die Haubachstraße heran, schließt diese jedoch nicht mit ein.

3.4.2 Raumtypologie und Relief

Das Plangebiet liegt im Naturraum 696.01 „Geestplatten westlich des Alster“. Es stehen großflächig quartäres Gestein mit pleistozänen Schichten der Grundmoräne (aus der Saale-Kaltzeit) mit Geschiebelehm und -mergel (Schluff, tonig, sandig, kiesig, steinig) auf Schmelzwasserablagerungen (Sand, z.T. kiesig) an. Unter der unterschiedlich starken Auffüllungsschicht stehen Geschiebelehm- und Geschiebemergelschichten an, die auf einer Feinsandschicht liegen.

Im Plangebiet ist der natürliche Bodenkörper durch die starke anthropogene Überformung oberflächennah stark beeinträchtigt bzw. zerstört. Der Untergrund ist großräumig durch künstliche Auffüllungen unterschiedlicher Mächtigkeit aufgebaut. Dieses Auffüllmaterial ist mit Schlacken, Aschen und Bauschutt durchsetzt.

Auch das Relief des Plangebiets ist durch Bahndämme, -tunnel und Erschließungsflächen weitgehend anthropogen überformt. Es weist ein natürliches Gefälle von Südwest nach Nordost auf. Die mittlere Geländehöhe liegt bei etwa 21 m über Normalnull (NN).

3.4.3 Historischer Abriss

Der Charakter des Plangebiets leitet sich in erster Linie aus seiner ehemaligen Nutzung als Bahnfläche ab. Aufgrund der 1844 für den ehemaligen Bahnhof (heutiges Rathaus) gewählten Lage am westlichen Ende der Palmaille wurden die bis dahin bestehenden Wege zwischen Altona und dem bis 1889 noch selbstständigen Ottensen weitgehend zerschnitten. Als nach dem Anschluss Altonas an das Zollgebiet des Deutschen Reiches 1888 ein wirtschaftlicher Aufschwung der Stadt folgte, der auch den Güterverkehr anwachsen ließ, war eine Erweiterung der vorhandenen Bahnanlagen unumgänglich. Ein Ausbau am vorhandenen Standort war jedoch aus Platzgründen nicht möglich.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Bahnhof daher an seinen heutigen Standort, etwa 500 m weiter nördlich als zuvor, verlagert. In diesem Zeitraum entstand auch der Güterbahnhof Altona, der durch mehrere Erweiterungen in den nächsten Jahren das noch heute charakteristische Bild mit den Ladeschuppen und der mittig liegenden Ladestraße erhielt. Aufgrund veränderter Güterströme und des daher stark abnehmenden Warenumschlags am Güterbahnhof wurde der Betrieb 1996 eingestellt.

Die Flächen werden heute zum Teil durch bahnfremde Gewerbebetriebe genutzt, teilweise stehen die Gebäude jedoch auch leer.

3.4.4 Gebäude- und Nutzungsbestand

Das Plangebiet ist nicht zusammenhängend bebaut. Dominierend ist in erster Linie die im Südwesten des Plangebiets u-förmig angelegte und als Denkmal geschützte Anlage des ehemaligen Güterbahnhofs Altona mit den Hallen, der sie verbindenden Querbühne, den beiden Verwaltungsgebäuden an der Harkortstraße 79 und 81 und dem gepflasterten Verladehof (Flurstücke 4839, 4942, 4943, 4944, 4945 und 4978 der Gemarkung Ottensen). An der Harkortstraße sind weitere Gebäude vorhanden, von denen eines – die sogenannte Kleiderkasse in der Harkortstraße 125 (Flurstück 4942) – ebenfalls denkmalgeschützt ist. Auf den übrigen ehemaligen Bahnflächen sind nur vereinzelt kleinere Baukörper vorhanden. Darüber hinaus findet eine bauliche Nutzung im Plangebiet lediglich im Bereich zwischen Haubachstraße und Gerichtsstraße auf dem Gelände der Theodor-Haubach-Schule statt (Flurstück 40 der Gemarkung Altona-Nordwest).

Abgesehen von der Grundschulnutzung mit Ganztagesbetrieb an der Haubachstraße gibt es im Plangebiet ausschließlich gewerbliche Nutzungen. Im gesamten Plangebiet befinden sich etwa 60 Betriebe, wobei sich diese nach Größe und Branche stark unterscheiden. Einige Gebäude westlich der Harkortstraße stehen leer.

Die nicht bebauten Flächen des Plangebiets werden zum Teil als Stellplatz- oder Lagerflächen genutzt, weite Teile liegen jedoch brach.

3.4.5 Grün- und Freiraumstrukturen, Artenschutz

Die Freiraum- und Grünstruktur im Plangebiet beschränkt sich im Wesentlichen auf Spontanvegetation auf den Gewerbe- und Brachflächen, die Bäume in den Straßenräumen und den begrüntem Bahndamm im Norden des Plangebiets. Die dennoch insbesondere im Bereich der Brachflächen vorhandenen wertvollen Vegetationsbestände sind kleinräumig und inselartig ausgeprägt. Im Plangebiet wurden geschützte Tagfalter-, Heuschrecken- sowie auf der Vorwarnliste befindliche Vogelarten nachgewiesen (siehe Ziffer 4.2.5).

3.4.6 Infrastruktur

Die äußere Erschließung des Plangebiets erfolgt im Wesentlichen über die Harkortstraße. Sie schließt die Flächen an das Hamburger Hauptverkehrsstraßennetz, insbesondere die Stresemannstraße (B 4/B 431) sowie das regionale und überregionale Straßennetz an.

Das Plangebiet verfügt über einen fußläufig erreichbaren Anschluss an das Schnellbahnnetz auf dem in der Hauptverkehrszeit mehrere Linien jeweils mit einer Taktfrequenz von 10 Minuten verkehren. Vom Mittelpunkt der geplanten Wohnbebauung nördlich des Stadtteilparks liegt der S-Bahnhof Holstenstraße etwa 650 m entfernt in östlicher Richtung. Die Bushaltestelle Kaltenkircher Platz, die von der Metrobuslinie 3 sowie der Linie 180 und der Nachtbuslinie 602 bedient wird, liegt in 270 m Entfernung in der Stresemannstraße. Vom Mittelpunkt der geplanten Wohnbebauung südlich des Stadtteilparks beträgt die Entfernung zum Bahnhof Altona rund 850 m. Dort besteht Anschluss an mehrere S-Bahn-Linien, den Regional- und Fernverkehr sowie an zahlreiche Metrobus- und Buslinien. Die Bushaltestelle Gerichtsstraße, die von

den Metrobuslinien 15, 20 und 25 sowie von der Linie 183 und der Nachtbuslinie 600 angefahren wird, liegt in 550 m Entfernung in der Max-Brauer-Allee.

Im zentralen Bereich des Plangebiets (Flurstücke 4943 und 4944 der Gemarkung Ottensen) verläuft eine Entwässerungsleitung der Deutschen Bahn AG, die der Entwässerung der westlich des Plangebiets gelegenen Bahnflächen in Richtung Harkortstraße dient und dort an das vorhandene öffentliche Mischwassersiel anschließt.

Im Plangebiet befinden sich zwei Netzstationen der Vattenfall Stromnetz Hamburg GmbH, die auch weiterhin für die Versorgung mit elektrischer Energie benötigt werden. Des Weiteren verlaufen innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen Fernwärmeleitungen durch das Gebiet. In den Straßen und auf Teilen der Bahnflächen sind zudem Gas-Niederdruckleitungen der Hamburg Netz GmbH vorhanden, die zur Versorgung und für die hydraulische Netzsicherheit unverzichtbar sind.

3.4.7 Umfeld

Im westlichen und nördlichen Umfeld des Plangebiets liegen Bahnflächen mit umfangreichen Gleisanlagen, auf denen Fern-, Regional- und Güterzüge in Richtung Norden bzw. nach Osten zum Hauptbahnhof sowie S-Bahnen verkehren. Die Bahntrassen wirken als deutliche Zäsuren zum umgebenden Stadtgebiet, die nach Norden durch die Stresemannstraße verstärkt werden.

Östlich und südlich des Plangebiets befinden sich gemischte Strukturen mit einem stark überwiegenden Wohnanteil. Zudem liegt östlich der Harkortstraße das Gelände einer großen Brauerei.

4. Umweltbericht

4.1 Vorbemerkungen

4.1.1 Anlass und Ziel der Planung

Das Plangebiet des Bebauungsplans umfasst ca. 15,2 ha. Es befindet sich überwiegend westlich der Harkortstraße in Altona-Nord. Anlass der Planung ist die Nachnutzung brachgefallener Bahn- und Industrieflächen und die Schaffung dringend benötigten Wohnraums in zentraler Lage. Die geplanten Nutzungen verteilen sich auf Allgemeine Wohngebiete (ca. 3,9 ha), ein Mischgebiet (ca. 2,6 ha), Schulflächen (ca. 1,2 ha), öffentliche Grünflächen (ca. 2,3 ha ohne parkbegleitende Erschließungsflächen, private Grünflächen und ohne das Sondergebiet mit parkbezogenen Nutzungen) sowie Verkehrs- und sonstige Flächen (ca. 5,1 ha). Zur Gebietsabgrenzung und den Planausweisungen im Einzelnen siehe Ziffer 5.

4.1.2 Umweltprüfung

Im Rahmen des Bebauungsplans wird eine Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB durchgeführt. Die Umweltprüfung dient dazu, die relevanten umweltbezogenen Grundlagen mittels geeigneter Daten und Untersuchungen zu ermitteln und zu bewerten. Der Untersuchungsraum der Umweltprüfung beschränkt sich im Wesentlichen auf den Geltungsbereich des Be-

bauungsplans und sein unmittelbares Umfeld. Soweit erforderlich wird er für einzelne Schutzgüter erweitert.

Die Ergebnisse der Umweltprüfung fließen in einen Umweltbericht nach § 2a Absatz 1 BauGB ein. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung und dient der zusammenhängenden Aufbereitung und Bewertung des gesamten umweltrelevanten Abwägungsmaterials. Seine Ergebnisse haben von sich aus keinen Vorrang vor anderen Belangen, sondern unterliegen wie diese der Abwägung (siehe Ziffer 5).

4.1.3 Stellungnahmen und Gutachten

Die für die Umweltprüfung auf der Ebene des Bebauungsplans erforderlichen Erkenntnisse liegen vor. Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben sind nicht aufgetreten, insbesondere liegen keine Kenntnislücken vor. Zur Bestandserfassung und -bewertung bzw. zur Beurteilung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen der Planung wurden insbesondere folgende Informationen herangezogen:

- Lärmtechnische Untersuchung (2013, inkl. Ergänzung)
- Luftschadstoffgutachten (2013)
- Geruchsgutachten (2013)
- Erschütterungsgutachten (2013)
- Verschattungsstudie (2013)
- Klimagutachten Mitte Altona (2012)
- Entwässerungskonzept (2013)
- Kostenschätzung Altlasten (2013, Auszug)
- Artenschutzgutachten Fledermaus (2009)
- Untersuchung Tagfalter und Heuschrecken (2009)
- Avifaunistische Untersuchung (2012)
- Landschaftsplanerischer Fachbeitrag (2013)

4.1.4 Standort- und Planungsalternativen

Planungsanlass ist die Nachnutzung brachgefallener, ehemaliger Bahnbetriebsflächen sowie Güterumschlags- und Verladeflächen. Standortalternativen sind somit nicht vorhanden. Mit der angestrebten Flächenkonversion wird dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Absatz 2 BauGB entsprochen, was aus Umweltsicht grundsätzlich positiv zu bewerten ist.

Die Nullvariante entspricht der Ist-Situation 2013 einschließlich vorhandener Vorbelastungen und absehbarer Entwicklungen (siehe hierzu im Einzelnen die Bestandsbeschreibung und -bewertung der einzelnen Umweltschutzgüter, Ziffer 4.2). Am Umweltzustand würden sich gegenüber der Ist-Situation ohne die Bebauungsplanung keine nennenswerten Veränderungen ergeben.

Die Darstellung von Planungsalternativen erfolgt anhand der Planungshistorie. Dabei ist zu beachten, dass die planerischen Vorüberlegungen sich nicht immer deckungsgleich auf das Plangebiet des Bebauungsplans beziehen.

Das Konzept des ehemaligen Bebauungsplan-Entwurfs Altona-Nord 20 (2005) stellt keine sinnvolle Planungsalternative dar. Für die dort in Aussicht genommene Erweiterung der östlich der Harkortstraße gelegenen Brauerei im Nordteil des Plangebiets (oder auch für andere großflächige gewerbliche Nutzungen) besteht an diesem Standort kein erkennbarer Bedarf. Eine gewerbliche Nutzung würde zudem für die meisten Schutzgüter eine Verschlechterung gegenüber der jetzigen Planung bedeuten.

Die Konzepte der Architekturolympiade (2006) und des Masterplans der Deutschen Bahn AG (2007) waren für den nördlichen Bereich des heutigen Plangebiets ebenfalls von einer Brauereierweiterung ausgegangen. Der südliche Bereich des Plangebiets war in einen größeren Zusammenhang eingebunden, der vom Bahnhof Diebsteich im Norden bis zum Bahnhof Altona im Süden reichte. Es wurde von einer Verlagerung des Fernbahnhofs ausgegangen. Die planerischen Ansätze können nur bedingt auf den Bebauungsplan übertragen werden, sodass ein sinnvoller Vergleich aus Umweltsicht nicht möglich ist.

Dem jetzigen Bebauungsplan ist der Wettbewerb Mitte Altona (2010) vorangegangen. Es wurden insgesamt zehn Entwürfe vorgelegt, die auch unter Umweltgesichtspunkten geprüft und bewertet wurden. Im Gegensatz zu den vorherigen Planungen wurden auch Lösungen für eine getrennt vorlaufende erste Entwicklungsstufe ohne Verlagerung der Fern- und Regionalbahn erarbeitet. Aus Umweltsicht haben diejenigen Varianten Vorteile, die eine möglichst geschlossene, lärmabweisende Bebauung in Richtung der Bahngleise und der Brauerei aufweisen und die innerhalb des Plangebiets einen nennenswerten, zusammenhängenden Parkanteil berücksichtigen, der die Durchlüftung und Begrünung des Plangebiets sicherstellt. Diese Voraussetzungen erfüllt u. a. der Siegerentwurf, dessen städtebauliches Konzept dem Masterplan Mitte Altona (2012) bzw. dem Bebauungsplankonzept zugrunde liegt.

Im Zusammenhang mit dem Masterplan wurden Überlegungen für eine gewerbliche bzw. Kerngebiets- oder Mischnutzung an den Rändern zur Bahn und zur Brauerei angestellt. Diese Ansätze wurden als problematisch verworfen. Eine gewerbliche Nutzung stünde ihrerseits im Konflikt mit einer angrenzenden Wohnnutzung. Für kerngebietstypische Nutzungen besteht in dem erforderlichen Umfang auf absehbare Zeit keine ausreichende Nachfrage. Erfahrungen mit der Angebotsplanung für Kerngebiete zur Ansiedlung von Büroriegeln an durch Verkehrslärm belasteten Standorten zeigen, dass diese an sich sinnvolle Lösung dazu führt, dass dort eine Bebauung mangels Nachfrage teilweise unterbleibt. Im konkreten Fall würde sich auch die Wohnbebauung nicht umsetzen lassen, da zunächst die Gebäude direkt an der Lärmquelle errichtet werden müssen, um den erforderlichen Lärmschutz für die dahinter liegende Wohnnutzung sicherzustellen. Bei einer gemischten Nutzung müssten in den fraglichen Lagen für den Wohnnutzungsanteil vergleichbare Schutzmaßnahmen getroffen werden, wie im Allgemeinen Wohngebiet, so dass für diese Nutzungskategorie keine Vorteile erkennbar sind.

4.2 Bearbeitung der Schutzgüter einschließlich der Wechselwirkungen

4.2.1 Schutzgut Luft

4.2.1.1 Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet ist durch verschiedene Lärmarten zum Teil erheblich vorbelastet. Von Norden und Westen wirkt der Schienenverkehrslärm der Bahnanlagen auf das Plangebiet ein, von Osten der Straßenverkehrslärm der Harkortstraße. Hierbei ist insbesondere der nördliche Bereich betroffen, in dem die prognostizierten Lärmpegel die Grenze der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts überschreiten. Dies ergibt sich insbesondere durch den Schienenverkehrslärm aus Richtung Norden, wo neben dem Regional- und Fernverkehr aufgrund des Güterverkehrs auch in der Nacht eine hohe Lärmbelastung auftritt.

Darüber hinaus ist das Plangebiet von Industrie- und Gewerbelärm betroffen. Emittenten sind die Brauerei östlich der Harkortstraße sowie die Postflächen nördlich der Stresemannstraße (außerhalb des Plangebiets). Die derzeit im Plangebiet vorhandenen gewerblichen Nutzung sind hiervon aber nicht erheblich betroffen, da das Nebeneinander von gewerblicher und industrieller Nutzung der verträglichen Nutzungsabfolge gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1275), geändert am 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943) entspricht. Gegenüber der bestehenden Wohnbebauung südlich und westlich der Brauerei besteht eine Gemengelage, die bereits in der Ist-Situation zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwingt.

Aufgrund seiner zentralen Lage innerhalb des Stadtgebiets besteht eine mittlere Hintergrundbelastung des Plangebiets mit Luftschadstoffen (NO₂, Feinstaub). Eine nennenswerte lokale Zusatzbelastung tritt erfahrungsgemäß nur im Nahbereich hochfrequentierter Straßen auf. Im Plangebiet käme hierfür allenfalls die Harkortstraße infrage. Wegen der weitgehenden Offenheit der Bebauung westlich der Harkortstraße und der damit verbundenen guten Durchlüftung des Plangebiets sowie der geringen Frequentierung der Harkortstraße (weniger als 10.000 Kfz / 24 h) ist aber nicht mit einer erheblichen Vorbelastung im Sinne einer Überschreitung der Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065) durch Luftschadstoffe zu rechnen.

Durch die östlich angrenzende Brauerei kann es neben der Belastung durch Luftschadstoffe auch zu einer Geruchsbelästigung des Plangebiets kommen. Aus den angrenzenden, bestehenden Wohngebieten sind allerdings keine Beschwerden bekannt. Ein besonderes Gefährdungspotenzial der Industrienutzung der Brauerei gegenüber den bestehenden, südlich und östlich angrenzenden Wohnbauflächen ist ebenso nicht erkennbar.

4.2.1.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Verkehrslärm

Durch die Planung kommt es bei gleichbleibender Vorbelastung zu einer größeren Betroffenheit innerhalb des Plangebiets, da mit Wohn- und Mischgebieten eine gegenüber dem Bestand empfindlichere Nutzung festgesetzt wird. Die Planung selbst führt durch die intensivere

Nutzung gegenüber dem Bestand zu einem steigenden Verkehrsaufkommen, was in den angrenzenden Straßen zu zusätzlichen Lärmimmissionen führen kann.

Die Bauleitplanung verfügt über keine eigenen gesetzlichen Vorgaben zur Beurteilung von Verkehrslärm. In Hamburg werden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146), für die jeweils geplanten Gebietskategorien als Orientierung herangezogen:

- 57 dB(A) tagsüber (6 - 22 Uhr) für Schulen
- 59 / 49 dB(A) tags / nachts für Wohngebiete
- 64 / 54 dB(A) tags / nachts für Mischgebiete

Aus der Rechtsprechung im Umgang mit Verkehrslärm haben sich zusätzliche Schwellenwerte herausgebildet, die auch zur Beurteilung der Lärmsituation bei Bebauungsplanverfahren dienen:

- 70 / 60 dB(A) tags / nachts als Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden kann.
- Zusätzlich wurde in Hamburg ein Pegel von 65 dB(A) tagsüber (6 - 22 Uhr) für den Außenwohnbereich als maximal tolerable Obergrenze definiert. Grundlage für die Herleitung des Wertes von 65 dB(A) ist eine Studie des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2006, die 61 epidemiologische Lärmstudien hinsichtlich eines Zusammenhangs zwischen Verkehrslärm und dem Herzinfarktrisiko evaluiert. Ab einem Tagpegel von 65 dB(A) finden sich vergleichsweise konsistent erhöhte Risiken. Ab diesem Schallpegel sind daher aus gesundheitlicher Sicht Schutzmaßnahmen erforderlich, die im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt werden.

An fast allen Rändern des Plangebiets treten unterschiedlich starke Überschreitungen dieser Werte auf. Dies betrifft insbesondere die Wohngebiete nördlich des Parks, wo entlang der Bahn und an den beiden nördlichen Blöcken an der Harkortstraße die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nachts (60 dB(A)) überschritten wird. Positiv wirkt sich hierbei die geschlossene Blockrandbebauung aus, die sehr ruhige Innenhöfe entstehen lässt, in denen die Grenzwerte deutlich unterschritten werden. Zudem dringt der Lärm nur begrenzt in die Wohnquartiere ein, sondern wird an den Rändern abgeschirmt.

Südlich des Parks treten sehr hohe Lärmpegel mit entsprechenden Grenzwertüberschreitungen an der Wohnbebauung entlang der Harkortstraße auf, während im Mischgebiet bis auf kleinere Bereiche an der Harkortstraße die Lärmgrenzwerte für diesen Gebietstyp eingehalten werden. Auch hier wirkt sich in den Wohngebieten die Blockrandbebauung positiv aus, indem immer mindestens eine ruhige, lärmabgewandte Seite pro Wohnung im Innenhof geschaffen wird.

Die beiden Gemeinbedarfsflächen weisen jeweils an einer Seite Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für die Schulanutzung auf. Am geplanten Standort treten an der westlichen Seite zur Bahn nur geringfügige Überschreitungen um ca. 2 dB(A) auf. An der bestehenden Grundschule sind es im Norden zur geplanten Straße deutlich höhere Überschreitungen.

An den beiden Rändern des zukünftigen Parks werden bis zu einem Abstand von ca. 40 m von der Bahn bzw. der Straße jeweils Lärmpegel im Bereich zwischen 59 – 64 dB(A) prognostiziert. Für die geplante Nutzung ergeben sich daraus keine Einschränkungen. Der weitaus größere Teil des Parks weist deutlich niedrigere Werte, sodass auch für empfindlichere Nutzungen wie z. B. Kinderspielplätze keine negativen Auswirkungen bestehen.

Die lärmtechnischen Berechnungen wurden unter Berücksichtigung des sog. „Schienenbonus“ im Sinne der Anlage 2 zur 16. BImSchV vorgenommen. Nach § 43 BImSchG darf der Schienenbonus in Planfeststellungsverfahren für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen nur noch berücksichtigt werden, wenn die öffentliche Auslegung des Plans vor 2015 (bei Eisenbahnen) oder 2019 (bei Straßenbahnen bzw. U-Bahnen) bekannt gemacht ist. Diese Stichtagsregelung erfolgte, um für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen Planungssicherheit zu erreichen. Des Weiteren dient der gewählte Zeitraum dem fairen Interessenausgleich zwischen Lärmschutz und Planungssicherheit für laufende oder in der Planung weit fortgeschrittene Vorhaben (vgl. BR Drs. 11/13 vom 01.02.13).

§ 43 BImSchG gilt nicht für die Bebauungsplanung und auch nicht für die Geräuschbeurteilung bestehender Schienenwege. Gleichwohl erscheint eine analoge Anwendung vertretbar, da es bei laufenden bzw. weit fortgeschrittenen Planungsvorhaben ebenso darum geht, bereits getroffene Investitionsentscheidungen vor dem Hintergrund einer notwendigen Planungssicherheit nicht zu konterkarieren und wirtschaftliche Schäden zu vermeiden. Da auch bisher in Bauleitplanverfahren von den Maßgaben der 16. BImSchV zur Geräuschbeurteilung abgewichen werden durfte, begegnet es keinen Bedenken, wenn die Bauleitplanung die Wertung des Gesetzgebers im Interesse der Planungssicherheit und der Wirtschaftlichkeit nachvollzieht und bis zu den Stichtagen den Schienenbonus noch berücksichtigt. § 43 BImSchG benennt als Stichtag die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung. Zwar wäre es ggf. vertretbar, im Rahmen der Bauleitplanung auf den Zeitpunkt der Bekanntmachung der Auslegung abzustellen, allerdings wird im Interesse der Rechtssicherheit des Bebauungsplans auf den Zeitpunkt der Feststellung abgestellt.

Industrie- und Gewerbelärm

Für die Brauerei sind in der Betriebsgenehmigung Lärmobergrenzen festgelegt worden: 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts an der bestehenden Wohnnutzung in der Harkort-, Haubach-, Holtenau- und Eggerstedtstraße. Diese Werte werden im Bereich des Plangebietes gemäß aktueller Messdaten annähernd eingehalten. Die Ausgangslage ist in die Lärmprognose eingeflossen, da der Betrieb bereits in der Ist-Situation diesen Einschränkungen unterworfen ist. Die Post- und Metroflächen nördlich der Stresemannstraße wurden als Flächenschallquelle mit einer Emissionsleistung von 60 / 47dB(A)/m² tags / nachts angesetzt. Der verminderte Nachtwert ergibt sich aufgrund der erforderlichen Rücksichtnahme auf die bestehenden, südlich und östlich angrenzenden Wohnnutzungen.

Die Bauleitplanung verfügt über keine eigenen gesetzlichen Vorgaben zur Beurteilung von Industrie- und Gewerbelärm. Im Bebauungsplanverfahren werden daher die Immissionsrichtwerte der Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBl. S. 503) der jeweiligen Gebietskategorien als Orientierung herangezogen:

- 55 / 40 dB(A) tags / nachts für Allgemeine Wohngebiete bzw.

- 60 / 45 dB(A) tags / nachts für Mischgebiete.

Im Ergebnis zeigt sich, dass an einigen Baublöcken an den Parkrändern und an der Harkortstraße Lärmpegel auftreten, die die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Allgemeine Wohngebiete tagsüber und nachts überschreiten. Dabei treten die höchsten Werte an den Fassaden der geplanten Wohnbebauung entlang der Harkortstraße, gegenüber der Einfahrt in das Brauereigelände auf. Wie beim Verkehrslärm sind aufgrund der geschlossenen Blockrandbebauung nur die zur Lärmquelle ausgerichteten Fassaden betroffen, nicht aber die Quartiere als Ganzes und auch nicht die Innenhöfe. Das Mischgebiet ist nicht betroffen.

Sport- und Freizeitlärm

Innerhalb der öffentlichen Parkanlage ist ein Bolzplatz vorgesehen. Im Gegensatz zu Kinderspielplätzen werden Bolzplätze, Streetballfelder und ähnliche Einrichtungen auch von älteren Kindern (ab 14 Jahre), Jugendlichen oder Erwachsenen genutzt und unterliegen damit nicht der Privilegierung des § 22 Absatz 1a BImSchG. Zur Beurteilung der Lärmeinwirkung dieser Anlagen wird im Bebauungsplanverfahren die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) vom 18. Juli 1991 (BGBl. I S. 1588, 1790), zuletzt geändert am 9. Februar 2006 (BGBl. I S. 324) als Orientierungshilfe verwendet. Derartige Plätze sind dabei in höherem Maße als z. B. Sportanlagen wohngebietsverträglich.

Die Lage des Bolzplatzes ist im Bebauungsplan festgesetzt. Er befindet sich nördlich der geplanten Stadtteilschule am westlich Parkrand. In der Lärmprognose wurden Tore, Tartanbelag, Ballfangnetze und Streetballkörbe als Ausstattung angesetzt. Damit liegt die Berechnung der Auswirkungen auf der sicheren Seite, da eine einfachere Ausstattung potenziell weniger Lärm verursacht.

Im Ergebnis zeigt sich, dass nur innerhalb der Ruhezeiten (an Werktagen 6 - 8 Uhr und 20 - 22 Uhr bzw. sonntags zusätzlich von 13 - 15 Uhr) geringfügige Überschreitungen des Immissionsrichtwerts für Allgemeine Wohngebiete von 50 dB(A) um ca. 1-2 dB(A) auftreten. Davon ist nur ein Teil der parkseitigen Fassade des Baublocks betroffen, der dem Bolzplatz am nächsten liegt. Der Immissionsrichtwert von 55 dB(A) für Allgemeine Wohngebiete außerhalb der Ruhezeiten wird demgegenüber überall deutlich unterschritten. Die geringfügige Überschreitung des Richtwertes in den Ruhezeiten wird als tolerabel angesehen, da der Bolzplatz vorrangig der im Plangebiet ansässigen Bevölkerung dient und damit als ergänzende Wohnumfeldfunktion für die neuen Wohngebiete zu beurteilen ist. Er kann darüber hinaus in den Pausen primär durch die Schülerinnen und Schüler der geplanten Stadtteilschule genutzt werden. Damit treten im Plangebiet insgesamt keine erheblichen Lärmauswirkungen durch den Bolzplatz auf.

Luftschadstoffe

Die Planung wirkt sich zum einen durch die Verkehrszunahme aufgrund der neuen Wohngebiete auf die Belastung des Untersuchungsraums mit Luftschadstoffen aus. Zusätzlich wird die Harkortstraße durch die geplante Blockrandbebauung beiderseitig bebaut werden, was sich negativ auf die Durchlüftung des Straßenraums auswirken wird. Das Zusammenwirken dieser beiden Effekte wurde in einer Luftschadstoffprognose gutachterlich untersucht. Für die Berechnung der Abgasemissionen wurde das Bezugsjahr 2015 zugrunde gelegt.

Bei der Bewertung der Auswirkungen orientiert sich die Bauleitplanung in Ermangelung eigener gesetzlicher Vorgaben an den Grenzwerten der 39. BImSchV. Die Beurteilung erfolgt anhand der für den Straßenverkehr maßgeblichen Leitkomponenten Stickstoffdioxid NO_2 und Feinstaub der Größenklassen PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$. Die höchsten Immissionen treten im Plangebiet an der Harkortstraße auf.

Dort liegt für NO_2 im Jahresmittel eine Gesamtbelastung von $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vor (Summe aus Hintergrundbelastung und Zusatzbelastung aus dem Straßenverkehr). Dies liegt deutlich unter dem Grenzwert der 39. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Für Feinstaub PM_{10} wird bei einem Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ein Jahresmittelwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert. Der für Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$ ab 2015 geltende Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird mit $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Harkortstraße ebenfalls deutlich unterschritten. Auch die Anzahl der maximal zulässigen Überschreitungen der Kurzzeitgrenzwerte für NO_2 und PM_{10} wird sicher eingehalten. Aus lufthygienischer Sicht hat die Planung somit keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut.

Gerüche

Für die Beurteilung von Gerüchen ist die Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) vom 29. Februar 2008 einschlägig. Die GIRL ist vor allem für die Genehmigung und Überwachung von nach BImSchG genehmigungsbedürftigen Anlagen, die Gerüche emittieren, konzipiert. Die Richtlinie wurde in Hamburg nicht eingeführt. Sie wird dennoch im Rahmen der Bauleitplanung hilfsweise als Beurteilungsgrundlage herangezogen. Zur Beurteilung der Erheblichkeit von Gerüchen werden in der GIRL in Abhängigkeit von Nutzungsgebieten Immissionswerte als Maßstab für zulässige Geruchsimmissionen festgelegt. Für Wohn- und Mischgebiete gilt, dass höchstens in 10 % der Jahresstunden eine Geruchswahrnehmung stattfinden soll. Bei einer Überschreitung ist laut GIRL eine erhebliche Belästigung gegeben.

Die Geruchssituation im Plangebiet wurde gutachterlich erfasst und in ein Ausbreitungsmodell integriert, das meteorologische Daten und die geplante Neubebauung berücksichtigt. Die Bewertung erfolgte anhand der Vorgaben der GIRL. Im Ergebnis zeigt sich, dass die durch den Brauprozess entstehenden Geruchsbelastungen durch die hohen Schornsteine der Brauerei zu einer weiträumigen Verteilung der Immissionen führen und keinen Konflikt im Plangebiet auslösen, während das Leergutlager an der Harkortstraße zu hohen Geruchsbelastungen im nahen Umfeld führt. Im Plangebiet ergeben sich die höchsten Geruchshäufigkeiten entlang der Harkortstraße sowie in der geplanten Grünfläche. Dabei wird mit mehr als 15 % Jahresstunden neben dem Immissionswert für Wohngebiete (10 % der Jahresstunden) auch der Immissionswert für Gewerbegebiete gemäß GIRL überschritten.

4.2.1.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen / Festsetzungen

Verkehrslärm

Um die zum Teil erheblichen Auswirkungen durch Verkehrslärm derart zu mindern, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können, ist ein abgestuftes System verschiedener Maßnahmen erforderlich. Diese hängen stark von der städtebaulichen Konfiguration bzw. der Ausrichtung der Gebäude ab. Dabei sind Gebäudestellungen zu bevorzugen, die eine lärmabschirmende Wirkung erzielen, um so auch die Außenwohnbereiche mit zu schützen. Dies ist bei der geplanten Blockrandbebauung sehr gut gewährleistet.

Durch die Optimierung der Wohnungsgrundrisse kann mit geringem Aufwand ein großer Beitrag zur Lärminderung erzielt werden. Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte bis zu Werten von 69 / 59 dB(A) tags / nachts wird geregelt, dass Wohn- und Schlafräume möglichst zur lärmabgewandten Seite zu orientieren sind, im konkreten Fall in der Regel zum ruhigen Innenhof. In Fällen, in denen es nicht möglich ist, alle Aufenthaltsräume zur ruhigen Seite auszurichten, sollen zumindest die Schlaf- und Kinderzimmer sowie die 1-Zimmer-Wohnungen an dieser Seite liegen. Für das Wohnzimmer ist dann ein besonderer Schallschutz vorzusehen. Diese Regelung gilt für Teile des Mischgebiets und der Allgemeinen Wohngebiete entlang der Harkortstraße.

Bei Werten ab 65 dB(A) tagsüber sind zusätzliche Regelungen für die Außenwohnbereiche erforderlich (d h. für Balkone, Loggien oder Terrassen). Diese sind möglichst zur lärmabgewandten Seite zu orientieren oder zu verglasen, es sind also z. B. Wintergärten statt Balkonen vorzusehen. Dies betrifft die Fassaden an der Bahn und an der Harkortstraße. Bei einer Ausrichtung von mindestens einem Außenwohnbereich zum Innenhof kann eine gute Wohnqualität durch eine uneingeschränkte Nutzbarkeit der Balkone hergestellt werden.

Bei Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 / 60 dB(A) tags / nachts sind allerdings verschärfte Maßnahmen erforderlich. Hier müssen generell alle Schlaf- und Kinderzimmer zur lärmabgewandten Seite ausgerichtet werden. Dies schränkt mögliche Grundrisskonfigurationen ein. Hiervon sind vor allem die nach Norden zur Bahn ausgerichteten Fassaden in den Allgemeinen Wohngebieten betroffen.

Beim Ausbau der Harkortstraße soll die neue Deckschicht mit lärmminderndem Asphalt ausgeführt werden. Durch diese aktive Schallschutzmaßnahme lässt sich eine Pegelminderung um ca. 2 dB(A) erreichen. Dies kommt auch der Bestandswohnbauung entlang der Harkortstraße zugute.

Um einen ausreichenden Lärmschutz für die Schulen zu gewährleisten, sind verschiedene Maßnahmen erforderlich. So ist darauf zu achten, dass besonders lärmempfindliche Räume (z. B. Klassenräume, Bibliotheken oder Pausenräume) zur lärmabgewandten Gebäudeseite orientiert werden. Wenn dies nicht möglich ist, ist für diese Räume alternativ ein ausreichender baulicher Schallschutz vorzusehen, der einen Innenraumpegel von kleiner 35 dB(A) tagsüber ermöglicht, um die Konzentration der Schülerinnen und Schüler nicht zu beeinträchtigen.

Für die Schulhöfe gilt, dass ein Tagpegel von 60 dB(A) nicht überschritten werden soll. Dieser Zielwert leitet sich aus dem Tag-Grenzwert der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete ab und dient der Sicherstellung einer ungestörten Kommunikation. Bei der geplanten Stadtteilschule liegt der Schulhof voraussichtlich auf dem Dach. Hier kann die Absturzsicherung in Richtung der bestehenden Bahnanlagen so gestaltet werden, dass sie auch eine Schallschutzfunktion übernimmt. Der erforderliche Schallschutz für die bestehende Grundschule wird im Genehmigungsverfahren für die geplante, nördlich angrenzende Straße („Ostverbindung“) geregelt (vgl. § 2 Nummer 26).

Für die in den Allgemeinen Wohngebieten zulässigen gewerblichen Nutzungen müssen Maßnahmen zum Schutz der Aufenthaltsräume festgesetzt werden. Diese sollten möglichst an die lärmabgewandten Gebäudeseiten gelegt werden. Wenn dies nicht möglich ist, z. B. bei Läden im Erdgeschoss an der Harkortstraße, ist ein ausreichender Lärmschutz an Außentüren, Fenstern und Außenwänden der Gebäude durch bauliche Maßnahmen zu schaffen. Zumindest die Pausen- und Ruheräume sollten aber durch geeignete Grundrissgestaltung vor Verkehrslärm geschützt werden (vgl. § 2 Nummer 25).

Industrie- und Gewerbelärm

Für die Auswirkungen von nächtlichem Industrie- und Gewerbelärm an der Harkortstraße sind nur zum Teil Maßnahmen erforderlich, da bereits Regelungen zum Schutz vor Verkehrslärm notwendig werden (s. o.). Durch die vorrangige Orientierung der Schlafräume (inkl. Kinderzimmer und 1-Zimmer-Wohnungen) in die Innenhöfe ist eine gesunde Nachtruhe auch in Bezug auf Gewerbelärm gewährleistet.

Hinsichtlich der Überschreitung der Richtwerte der TA Lärm in der Nacht, wurde im Rahmen der Abwägung geprüft, in welcher Weise Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, um Belastungen für die künftigen Bewohner auf ein vertretbares Maß zu reduzieren. Hierbei war zu berücksichtigen, dass nach § 50 BImSchG, bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete soweit wie möglich vermieden werden müssen. Zu diesem Zweck ist eine Festsetzung getroffen worden, die den Schutz von Schlafräumen durch bauliche Schallschutzmaßnahmen zur Erreichung eines Innenraumpegels von kleiner 30 dB(A) bei teilgeöffnetem Fenster gewährleistet (vgl. § 2 Nummer 27).

Hintergrund dieser Festsetzung sind folgende Überlegungen: In Metropolen (insbesondere in Stadtstaaten) mit begrenzten Flächenpotenzialen sind Abstandsregelungen bzw. Abstufungen nicht – oder nur sehr eingeschränkt – zu erreichen. Hier stößt diese Forderung an objektive Grenzen der notwendigen planerischen Gestaltungsfreiheit der Gemeinde. Um hier ein Mindestmaß an planerischem Gestaltungsspielraum zu eröffnen, muss die Möglichkeit geschaffen werden, dem Ziel des Gesundheitsschutzes – wie es im BauGB und im BImSchG verankert ist – auf andere Art und Weise, als über die vorgegebene Fixierung auf die Außenpegelbetrachtung, Rechnung zu tragen. Voraussetzung hierfür ist, dass kein ausschließlicher Einsatz von passiven Schallschutzmaßnahmen mit ausschließlicher Zwangsbelüftung erfolgt, da das lärmbedingte Fensterschließen vom überwiegenden Teil der Bevölkerung aufgrund der zusätzlichen Belästigungswirkung abgelehnt wird.

Um die herausragenden Lagevorteile für die Standortentwicklung zu nutzen, ist es gerechtfertigt, das Schutzziel der ungestörten Nachtruhe – neben anderen Maßnahmen des Bebau-

ungsplans – auch mittels der Festlegung eines Innenraumpegels für Schlafräume, durch bauliche Schallschutzmaßnahmen zu erreichen. Diese Vorgehensweise ist auch deshalb gerechtfertigt, da für die Betrachtung der Nachtzeit der Außenpegel indirekt wirkt, d.h. er gewährleistet in erster Linie die Einhaltung eines verträglichen Innenraumpegels.

Eine im Juni 2003 in Hamburg durchgeführte Anhörung mit Experten des Umweltbundesamtes, einem Mitglied des Länderausschusses für Immissionsschutz (Arbeitsgruppe TA Lärm), sowie einem anerkannten Umweltjuristen hat ergeben, dass die Festsetzung eines Innenraumpegels für die Nachtzeit zum Schutz der Schlafräume und der Kinderzimmer eine verfassungsgemäße Lösung im Rahmen der Abwägung darstellt.

In den ebenfalls von gewerblichem Taglärm betroffenen Baublöcken können die tagsüber genutzten Aufenthaltsräume (Wohnzimmer, Wohnküchen) durch verschiedene bauliche Maßnahmen an der nach Osten zur Harkortstraße weisenden Gebäudeseite geschützt werden (vgl. § 2 Nummer 28):

- durch Doppelfassaden, verglaste Vorbauten oder besondere Fensterkonstruktionen, die sicherstellen, dass in Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel von 40 dB(A) bei teilgeöffneten Fenstern während der Tagzeit nicht überschritten wird
- durch nicht zu öffnende Fenster.

Durch diese Maßnahmen wird im Gebäudeinneren die ungestörte Kommunikation gewährleistet (über die Zielvorgabe des Innenraumpegels). Der zur Wohnung zugehörige Außenwohnbereich (Balkone, Loggien, Terrassen oder private Grünflächen) kann allerdings auf diese Weise nicht sinnvoll geschützt werden und muss daher bei Taglärmüberschreitungen auf der lärmzugewandten Seite ausgeschlossen werden. Dies ist im konkreten Fall aufgrund der geschlossenen Blockrandbebauung unproblematisch, da im Innenhof die Möglichkeit zur Anordnung des Außenwohnbereichs an einer Stelle mit hoher Wohnqualität besteht. Vorgärten sind entlang der Harkortstraße aus städtebaulichen Gründen ohnehin nicht vorgesehen.

Gerüche

Bei der Beurteilung der Verträglichkeit von Geruchseinwirkungen, die über den Immissionswerten der GIRL liegen, ist zu beachten, dass gesundheitliche Schädigungen (mit Ausnahme von Ekel oder Übelkeit auslösenden Gerüchen) generell ausgeschlossen werden können und es somit lediglich zu temporären Belästigungen der zukünftigen Anwohner kommen kann.

Im konkreten Fall sind die von potenziellen Geruchsbelästigungen betroffenen Bereiche der Allgemeinen Wohngebiete entlang der Harkortstraße bereits durch den Verkehrs- bzw. Gewerbelärm belastet. Hierfür sind Maßnahmen erforderlich (s. o.), die dazu führen, dass die Nutzbarkeit dieser Gebäudeseite ohnehin eingeschränkt ist. Die sich daraus ergebende weitgehende Orientierung der Wohnungen in Richtung der Innenhöfe führt somit auch in Bezug auf Gerüche zu einer Minderung der Betroffenheit. In den Innenhöfen ist gewährleistet, dass in weniger als 10 % der Jahresstunden eine Geruchswahrnehmung stattfindet und der entsprechende Immissionswert der GIRL somit dort eingehalten wird.

Auch für die Wohnungen entlang des Parks gilt, dass aufgrund der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen Fassadenabschirmungen bzw. eine Orientierung in die unbelasteten Innenhöfe gleichzeitig eine Minderung gegenüber eventuellen Geruchsbelästigungen bewirken.

Die innerstädtischen Lage des Plangebiets und die nachhaltige Flächenentwicklung durch Flächenkonversion rechtfertigen es, dass die im Rahmen der Bauleitplanung zur Orientierung herangezogenen Werte der GIRL in Teilbereichen überschritten werden. Aufgrund der bestehenden Nachbarschaft zwischen Brauerei- bzw. Wohn- und Schulnutzungen ist es hinnehmbar, dass keine Idealsituation wie bei einer Neuplanung „auf der grünen Wiese“ entsteht. Damit tritt gegenüber der bestehenden Brauerei auch keine Rücksichtslosigkeit durch die heranrückende Wohnbebauung ein.

4.2.2 Schutzgut Klima

4.2.2.1 Bestandsbeschreibung

Das Klima des Plangebiets und seines Umfelds ist aufgrund der Lage als Stadtklima zu charakterisieren. Die Gebäude und versiegelten Flächen heizen sich tagsüber unterschiedlich stark auf und geben die Wärme nachts an die Umgebung ab. Die höchsten Temperaturen treten im Bereich der Gewerbe- und Wohngebäude auf. Hingegen treten die gering bebauten, vegetationsgeprägten Bereiche mit vergleichsweise geringeren Temperaturen hervor, da hier eine stärkere nächtliche Wärmeausstrahlung erfolgen kann. Auf den Brachflächen wird nachts Kaltluft produziert. Die Freiflächen im Plangebiet sowie die unmittelbar westlich an das Plangebiet angrenzenden Gleisanlagen wirken sich positiv auf Luftzirkulation, Abkühlungseffekte und Kaltluftentstehung aus.

Der Kaltlufthaushalt wird im Wesentlichen durch den Temperaturunterschied zwischen kühlen vegetationsgeprägten und wenig versiegelten Flächen bzw. den deutlich wärmeren Siedlungsbereichen gesteuert. Die Geschwindigkeit der Kaltluftströmungen ist in der Nordhälfte des Plangebiets am stärksten. Daneben ist in Höhe der ehemaligen Güterhallen ein südöstlich orientierter Flurwind zu beobachten, der über die Harkortstraße hinweg bis zur Haubachstraße wirksam ist. Die Eindringtiefe der Kaltluft in die Siedlungsräume ist unterschiedlich ausgeprägt und kann lokal über 300 m hinausgehen. Im Umfeld des Plangebiets zeichnen sich auch einzelne Straßenzüge mit überdurchschnittlichen Strömungsgeschwindigkeiten ab. Sie sind auf durch die Bebauung bedingte Düseneffekte im Straßenraum zurückzuführen.

4.2.2.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Zur Ermittlung der klimaökologischen Auswirkungen einer Bebauung im Plangebiet wurden verschiedene meteorologische Parameter berechnet. Die Zunahme der oberflächennahen Lufttemperatur beschränkt sich weitgehend auf die geplanten Wohngebiete, eine Erhöhung der Lufttemperatur in bestehenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Gegenüber dem Ist-Zustand tritt auf der geplanten Grünfläche eine deutliche Abnahme der Lufttemperatur auf. Die Kaltluftentstehung und die Durchlüftung im zukünftigen Park vermindern das Auftreten einer zusammenhängenden Wärmeinsel auf den neu entstehenden Baufeldern. Die Überwärmungsneigung im Plangebiet wird damit durch den geplanten Grünflächenanteil deutlich reduziert.

Die Modellrechnungen zeigen jedoch, dass die bestehende klimaökologische Ausgleichsfunktion des Plangebiets für die Umgebung nur zum Teil aufrechterhalten werden kann. Die stärksten Abnahmen des Luftaustausches (Windgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom)

treten in den geplanten Wohngebieten auf. Im Unterschied zur Lufttemperatur sind dabei auch schwache lokale Effekte auf die benachbarte Bebauung erkennbar. Dies hat aber keine erheblichen Auswirkungen. Dagegen erweist sich die öffentliche Grünfläche als günstig für den Luftaustausch. Über sie kann Kaltluft aus dem Park sowie den westlich an das Plangebiet angrenzenden Bahnflächen weiterhin in die bestehenden, östlich angrenzenden Wohngebiete eindringen.

4.2.2.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Der hohe Grünflächenanteil im Plangebiet leistet einen wirksamen Beitrag zur Minderung der Auswirkungen der Neubebauung auf das Lokalklima. Den wesentlichen Anteil hat der zukünftige Stadtteilpark. Des Weiteren werden im Bebauungsplan Minderungsmaßnahmen für andere Schutzgüter festgesetzt, die positive Wechselwirkungen aufweisen und damit das Kleinklima innerhalb des Plangebiets zusätzlich günstig beeinflussen (z. B. Dach- und Tiefgaragenbegrünung, begrünte Grundstücksflächen sowie Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung im Park). In bebauten und versiegelten Bereichen empfiehlt das klimatische Gutachten die Verwendung von hellen Materialien. Weitere Maßnahmen für das Schutzgut sind nicht erforderlich.

4.2.3 Schutzgut Wasser

4.2.3.1 Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet ist größtenteils versiegelt. Unter anthropogenen Auffüllungen und natürlichen Schmelzwassersanden ist Geschiebemergel anzutreffen, der ungünstige Versickerungseigenschaften aufweist. Die Grundwasserneubildung im Plangebiet ist daher eingeschränkt. In Abhängigkeit der jahreszeitlich stark von der saisonalen Niederschlagsverteilung abhängigen Grundwasserneubildungsrate bildet sich oberhalb des Geschiebemergelkomplexes ein geringmächtiger oberflächennaher Grund- bzw. Stauwasserkörper aus, der sich mit einer Mächtigkeit von wenigen Dezimetern bis rund 1,5 m ausbilden kann. Nach Starkregenereignissen tritt vereinzelt Staunässe auf. Offene Gewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Das natürliche Gefälle der wasserstauenden Schichten und damit auch die Stauwasserfließrichtung verlaufen von Südwest nach Nordost. Eine zusätzliche Rolle für die Drainage spielen die künstlichen Kiesbetten bestehender Entwässerungsleitungen in Richtung Harkortstraße.

Aufgrund eines Mineralölschadens (mit stark erhöhten Werten für Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK)) nördlich der historischen Güterhallen ist der Wirkungspfad Boden – Grundwasser vorbelastet. Zum Schutz des Stau- bzw. Grundwassers wurde diese Altlast gemäß Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert am 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212, 248, 261), im Frühjahr 2013 unabhängig vom Bebauungsplanverfahren saniert. Der Quellsanierung folgend werden das oberflächennahe Grund- bzw. Stauwasser sowie der Grundwasserleiter unterhalb des Geschiebemergelkomplexes über ein Grundwassermessstellennetz überwacht, um den Sanierungserfolg zu kontrollieren.

Westlich angrenzend an das Plangebiet sind im Bereich der zentralen Bahnflächen weitere Belastungsschwerpunkte des Bodens und des oberflächennahen Grund- bzw. Stauwassers

insbesondere an MKW bekannt. Die Bearbeitung dieser Areale gem. BBodSchG erfolgt aktuell in Abstimmung mit der zuständigen Dienststelle der FHH gem. BBodSchG im Rahmen eines Stufenplan der Deutschen Bahn AG. Gemäß derzeitiger Erkenntnisse aus der Erkundung zur abschließenden Gefährdungsabschätzung (Wirkungspfad Boden – Grundwasser) ist eine Gefährdung des Plangebietes über den Grundwasserpfad nicht gegeben.

4.2.3.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Durch die Planung werden gegenüber dem Bestand zukünftig Nutzungen stattfinden, die ein geringeres Gefährdungspotenzial bzw. geringere negative Auswirkungen auf das Schutzgut aufweisen. Der Versiegelungsgrad wird nicht wesentlich erhöht. Die geplante öffentliche Grünfläche ermöglicht die Bodenpassage über die belebte Bodenschicht, was gegenüber dem Bestand eine Verbesserung für das Schutzgut darstellt. Dies ermöglicht positive Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Schutzgütern (Wasser, Boden, Pflanzen).

4.2.3.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Gemäß § 55 Absatz 2 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert am 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154, 3159, 3180) und Hamburgischem Wassergesetz (HWaG) in der Fassung vom 29. März 2005 (HmbGVBl. S. 97), zuletzt geändert am 4. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 510, 519) ist Niederschlagswasser möglichst vor Ort zu versickern und wenn dies nicht möglich ist, zurückzuhalten und verträglich an das nachgeordnete Entwässerungssystem abzuleiten.

Neben dem Ziel der Anreicherung des Grundwassers ist eine dezentrale Versickerung auch erforderlich, wenn das Leitungsnetz nicht ausreichend dimensioniert ist, um die anfallenden Wassermengen bei Starkregenereignissen aufzunehmen. Bei einer Mischkanalisation ist es das Ziel, den Überlauf in die Vorfluter mit seinen negativen Auswirkungen auf die Gewässerqualität zu begrenzen. Vorgabe für die Entwässerung ist die Begrenzung der Ableitmenge des Niederschlagswassers von privaten Flächen auf maximal 10 l/(sec*ha) in ein Regenwassersiel. Dies wird im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren geregelt. Die Regenwasserentwässerung wird am nördlichen Ende der Harkortstraße an das bestehende Mischwassersiel angeschlossen. Dort wird das Wasser gedrosselt abgegeben (maximale Abgabe: 300l/s).

Das Niederschlagswasser von den privaten und öffentlichen Flächen wird durch Überläufe zum Park geführt. Hier ist das Gelände entsprechend gestaltet, sodass das Regenwasser dort durchfließen, verdunsten bzw. nach einem größeren, 10- oder 30-jährigen Starkregenereignis auch zurückgehalten werden kann. Anschließend fließt das saubere Niederschlagswasser nach Norden ab. Ein geeigneter Bereich zur Regenrückhaltung ist in der Parkanlage unverbindlich vorgemerkt. Es ist nachzuweisen, dass die im Boden verbleibende Restbelastung nicht zu einer Gefährdung des Wirkungspfades Boden – Grundwasser führt. Die genaue Ausgestaltung wird durch die weitere Detailplanung (Parkgestaltung in Abhängigkeit vom freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb, technische Entwässerungsplanung) konkretisiert. Auch entsprechend konzipierte Maßnahmen der Dach- und Tiefgaragenbegrünung sowie begrünte und gestaltete Grundstücksflächen tragen zur Verdunstung und einer teilweisen Rückhaltung des Regenwassers bei.

Um die Option zu erhalten, Niederschlagswasser später, auch außerhalb des Plangebietes, in ein Oberflächengewässer einleiten zu können, erfolgt eine qualitative Trennung des Niederschlagswassers nach dem Grad der Verschmutzung. Es werden also das saubere Niederschlagswasser und das belastete Niederschlagswasser der stark befahrenen Straßen als Schmutzwasser in getrennten Leitungssystemen abgeführt.

4.2.4 Schutzgut Boden

4.2.4.1 Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet ist größtenteils bebaut oder die Oberflächen sind anderweitig versiegelt. Unter anthropogenen Auffüllungen und natürlichen Schmelzwassersanden ist Geschiebelehm und -mergel der Saale-Eiszeitlichen Grundmoräne zu finden, der eine Mächtigkeit von bis zu 19 m aufweist. Die Mächtigkeit der Auffüllungen beträgt bis zu 4 m, sie steigt von Südost nach Nordwest an.

Die Böden im Plangebiet haben ihre Funktion als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum durch die intensive anthropogene Überformung weitgehend verloren. Aufgrund der langjährigen industriellen und gewerblichen Nutzung sind die oberflächennahen Auffüllungen großflächig mit Schadstoffen belastet. Es treten z. B. Schlacken, Bauschuttreste, Ziegelbruch, Glas, Holzkohlenreste oder organische Bestandteile vermischt mit kiesigen Sanden auf. Im Bebauungsplan sind die Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, dementsprechend gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB gekennzeichnet.

Im Bereich westlich der Kleiderkasse lag ein MKW-Schaden vor, der insbesondere zu Schadstoffbeeinträchtigung des oberflächennahen Grund- und Stauwassers führte. Diese Altlast wurde im Frühjahr 2013 saniert. Hierbei handelte es sich um eine Maßnahme zur Gefahrenabwehr gemäß BBodSchG (Wirkungspfad Boden – Grundwasser), die nicht im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren steht. Im Anschluss findet zur Feststellung des Sanierungserfolgs eine nachsorgende Überwachung mit Grundwassermessstellen statt.

Weitere Vorbelastungen des Schutzgutes Boden liegen in der Nähe der geplanten Straßenostverbindung zur Haubachstraße auf dem Brauereigelände vor. Dabei handelt es sich ebenfalls um eine MKW-Verunreinigung, die jedoch das Grundwasser nicht gefährdet und daher auch nicht saniert werden muss.

4.2.4.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Durch die Planung werden gegenüber dem Bestand bauliche Nutzungen festgesetzt, die negative Auswirkungen auf das Schutzgut haben können, insbesondere durch tiefgründige Abgrabungen und Versiegelung. Allerdings finden die geplanten Abgrabungen für Gebäudefundamente bzw. Tiefgaragen weitgehend innerhalb der anthropogenen Aufschüttungen statt; der Versiegelungsgrad im Plangebiet bleibt gegenüber der Ist-Situation nahezu unverändert. Die öffentliche Grünfläche eröffnet demgegenüber die Möglichkeit zur Wiederherstellung und Regeneration natürlicher Bodenfunktionen. Dies stellt eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem Bestand dar. Die Grünfläche ermöglicht positive Wechselwirkungen zwischen verschiedenen Schutzgütern (Wasser, Boden, Pflanzen). Insgesamt entstehen durch die Planung somit keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut.

Die geplanten Nutzungen (Wohnbauflächen, Grünfläche) weisen gegenüber dem Bestand eine höhere Empfindlichkeit gegenüber Bodenverunreinigungen auf. Das derzeit vorhandene Oberflächenmaterial im Plangebiet ist aufgrund der Schadstoffbelastung sowie seiner Beschaffenheit (Beimengungen an Bauschutt, Glas, Schlacken) für eine Freiflächnutzung (Grünanlagen, Wohn-/Nutzgärten, Spielflächen) nicht geeignet. Die Prüfwerte gemäß Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) Anhang 2 vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert am 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212, 248, 262) für den Wirkungspfad Boden – Mensch werden in großen Bereichen des Plangebiets überschritten.

4.2.4.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Öffentliche Grünfläche, Stadtteilpark

Generell stellt die Festsetzung der öffentlichen Grünfläche die wirksamste Minderungsmaßnahme für das Schutzgut dar. Gegenüber der gegenwärtigen Nutzung wird für diesen Bereich des Plangebiets eine nachhaltige Verbesserung der Bodenfunktionen ermöglicht. Die zukünftige Parkfläche umfasst ca. 2,3 ha. Dabei sind ca. 0,5 ha bereits durch die Altlastsanierung abfalltechnisch behandelt (s.o.).

In der geplanten Grünfläche ist in Abhängigkeit vom Belastungsgrad der Böden sicherzustellen, dass eine gefahrlose Nutzung stattfinden kann. Grundsätzlich ist auf der Parkfläche 1 m der Auffüllung zu entfernen und mit durchwurzelbarem Substrat wiederaufzufüllen, das die Vorsorgewerte der BBodSchV einhält. Die obersten ca. 30 cm sind mit Muttererde aufzufüllen. Die Aushubmassen sind fachgerecht zu entsorgen.

Für Teilbereiche, die innerhalb des Parks empfindlichere Nutzungen vorsehen (Kinderspielflächen, Sandkiste, Flächen für Schulgarten, Urban Gardening), bestehen weitergehende Anforderungen. Hier sind die Vorsorgewerte der BBodSchV einzuhalten.

Zusätzlich ist hier in Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung sowie von der Beschaffenheit des darunterliegenden Bodenmaterials durch geeignete Maßnahmen, z. B. den Einbau einer Grabesperre, mineralische Dichtungen oder eine tiefere Abgrabung als 1 m sicherzustellen, dass der neu aufgefüllte, saubere Oberboden nicht durch darunterliegendes Bodenmaterial verunreinigt wird.

Weiterhin sind im Park Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung vorgesehen (Regenwasserdurchleitung, Regenrückhaltungs- und Versickerungsmulden für Starkregenereignisse). Voraussichtlich werden Vertiefungen bis zu ca. 1,7 m gegenüber dem mittleren Gelände angelegt. Die Entwässerungsplanung sieht vor, soweit bodenschutzrechtlich und aufgrund der geologisch-hydrogeologischen Standortbedingungen möglich, keine Abdichtungen nach unten vorzusehen, da neben der Verdunstung ein möglichst hoher Anteil von Regenwasser in den Boden eindringen und später wieder herausicksern bzw. für Pflanzen verfügbar sein soll. Es ist nachzuweisen, dass die im Boden verbleibende Restbelastung nicht zu einer Gefährdung des Wirkungspfades Boden – Grundwasser führt, wenn das angestrebte Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung umgesetzt wird.

Zur Umsetzung der o. g. Maßnahmen werden entsprechende Regelungen in einem Öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen den privaten Grundeigentümern und der FHH vereinbart.

Verkehrs- und Bauflächen

Die Verkehrs- und Bauflächen werden nahezu vollständig versiegelt sein. Unter den Baublöcken werden Tiefgaragen angeordnet, die jeweils die gesamte Hoffläche unterbauen. Die zukünftigen, begrünten Innenhöfe werden auf dem Dach der Tiefgaragen neu angelegt. Damit wird der Wirkungspfad Boden – Mensch (Wohngebiet, Hausgarten, Kinderspielplatz) wirksam unterbrochen. Auch Maßnahmen wie Dach- und Tiefgaragenbegrünung sind Minderungsmaßnahmen für das Schutzgut Boden. Es muss damit gerechnet werden, dass der Aushub aus den Baugruben erhöhte Verschmutzungsgrade aufweist, sodass die Wiedereinbaufähigkeit des Materials einschränkt ist.

Für den Fall, dass es dennoch kleinere, unversiegelte Teilbereiche gibt (Vorgärten, Innenhöfe ohne Tiefgarage, begrünte Quartierplätze, Straßenbäume, Straßenbegleitgrün), sind Regelungen vorzusehen: Dann ist 1 m der Auffüllung zu entfernen und mit durchwurzelbarem Substrat aufzufüllen, das die Vorsorgewerte gemäß BBodSchV einhält. Dabei sind die obersten ca. 30 cm mit Muttererde aufzufüllen. Im Bereich der Kinderspielflächen im Innenhof ist zusätzlich ggf. eine Grabesperre o. ä. erforderlich.

Die näheren Anforderungen zur Umsetzung dieser Maßnahmen werden in den jeweiligen Baugenehmigungsverfahren geregelt. Die Aushubmassen der Baugruben sind fachgerecht zu entsorgen.

4.2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen einschließlich der biologischen Vielfalt

4.2.5.1 Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet liegt im Naturraum Geestplatten westlich der Alster. Es ist als Landschaftsraum „Siedlungsfläche Zentrum“, dem Biotopentwicklungsraum „industriell und gewerblich geprägter Bereich“ zuzuordnen. Es gibt keine Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmäler oder geschützte Landschaftsbestandteile im Plangebiet. Das Plangebiet ist heute überwiegend nicht öffentlich zugänglich. Die Freiraum- und Grünstruktur beschränkt sich im Wesentlichen auf Spontanvegetation auf den Bahn- und Gewerbebrachen, Verkehrsbegleitgrün und begrünte Bahndämme. Im Zuge einer Altlastsanie rung (siehe Ziffer 4.2.3 und 4.2.4) sind auf Teilflächen des Plangebiets Biotopstrukturen entfernt worden.

Biotope

Das Biotopkataster Hamburg beschreibt für die Bestandssituation zwei kartierte Biotope: Ruderalgebüsche mit Besenginster sowie Gehölzbestände aus Birke, Hainbuche, Hartriegel, Liguster, Pappel, Robinie, Rosa, Holunder usw. sowie als zweiten flächenhaften Biotoptyp vorwaldartige Gehölzgebüsche. Im Plangebiet befindet sich ein flächenhaftes wertvolles Biotop, es handelt sich um eine Ruderalflur trockener Standorte mit Gehölzaufwuchs. Diese geschotterten, teilweise verdichteten Flächen weisen ein kleinflächiges Mosaik aus Trockenrasen, trockenen Hochstaudenfluren, Ginster und Grasfluren sowie kleineren Pionierbaum- und Brombeerbeständen auf. Wertgebend sind seine Funktion als Rückzugsraum sowie sein Reichtum an Kleinstrukturen, Gras- und Krautfluren mit Lebensraumfunktion für Insekten. Es sind Biotopflächen mit geschützten bzw. Rote-Liste-Pflanzen-, Tagfalter- und Heuschrecken-

arten vorhanden. Wertvolle Baumbestände sind in Form eines alleearartigen Bestandes nur an der Harkortstraße und im Umfeld der Theodor-Haubach-Schule vorhanden.

Tagfalter- und Heuschreckenfauna

Das Plangebiet wurde im zentralen Bereich hinsichtlich des Vorkommens naturschutzrelevanter Tagfalter- und Heuschreckenarten untersucht. Es konnten einige Rote Liste Arten und/oder nach Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) vom 16. Februar 2005 (BGBl. I S. 258, 896), zuletzt geändert am 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95, 99), geschützte Arten bzw. naturschutzrelevante Arten nachgewiesen werden, die in den städtischen Bereichen Hamburgs nur selten vorkommen.

Fledermausfauna

Bei der Kartierung der Fledermausfauna wurde bestätigt, dass aufgrund der Lichtemission und des sehr hohen Gefahrenpotenzials durch Bahn- und Lieferverkehr das gesamte Gebiet als Jagdrevier und Quartier für Fledermäuse unattraktiv ist. Es wurden nur wenige jagende Tiere und keine Quartiere nachgewiesen.

Avifauna

Im Rahmen einer Kartierung wurden 37 Arten nachgewiesen, von denen 29 Arten Brutvögel sind und vier Arten nur als Nahrungsgast aus der Umgebung oder auf dem Durchzug rastend auftraten. Vier Arten überflogen das Bebauungsplangebiet lediglich. Haussperling und Stieglitz stehen in Hamburg auf der Vorwarnliste.

Für die folgenden nachgewiesenen Brutvogelarten ergeben sich auf Grund von besonderen Lebensraumsansprüchen artenschutzrechtliche Betroffenheiten: Haussperling, Stieglitz, Mauersegler, Hausrotschwanz, Fitis und Rohrammer. Für diese Brutvogelarten wurde eine detaillierte artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt.

4.2.5.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Im Bereich der Allgemeinen Wohngebiete ermöglichen die neuen planungsrechtlichen Ausweisungen eine Nutzungsintensivierung gegenüber dem Bestand. Die notwendigen Rodungen und Abgrabungen im Zuge von Baumaßnahmen auf den Wohnbauflächen bzw. bei der Herrichtung der Grünfläche haben negative Auswirkungen auf das Schutzgut. Die Ruderalgebüsche und Ruderalfluren trockener Standorte werden vollflächig entfernt.

Durch die Bebauung trockener Brachflächen werden Tierhabitate zerstört. Die Funktion des Plangebiets als Lebensraum für Pflanzen und Tiere wird großflächig stark verändert. Auf der Westseite der Harkortstraße müssen im nördlichen Bereich auf Grund der geplanten Straßenverbreiterung (Regelquerschnitt inkl. Fahrradstreifen) einige Bäume gefällt werden.

Die geplante öffentliche Grünfläche stellt demgegenüber für große Teile des Plangebiets eine deutliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Nutzung dar. Bei der konkreten Ausgestaltung der Grünfläche sollen neben einer vielfältig nutzbaren Parkanlage auch naturnah gestaltete Teilflächen berücksichtigt werden.

Im März 2013 ist eine Bestands- und Eingriffsbewertung vorgenommen worden. Das Biotopotenzial wurde dabei auf Grundlage einer Bestandskartierung bzw. die geplanten Eingriffe gemäß Bebauungsplankonzept entsprechend des Hamburger Staatsrätemodells nach den Funktionen und der Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere bewertet. Durch die ausgeprägten Minderungsmaßnahmen liegt ein ausgeglichenes Ergebnis vor.

Für die drei Fledermausarten werden die Verbotstatbestände nach §44 BNatSchG nicht verletzt, da die Fledermäuse den Bereich als Nahrungsgebiet nutzen, dort aber keine festen Quartiere haben.

Die Brutstätten des Haussperlings bleiben erhalten, da diese sich an einem denkmalgeschützten Gebäude befinden. Hier muss allerdings bei Renovierungsarbeiten etc. dafür gesorgt werden, dass die Brutstätten nicht zerstört oder anderweitig beeinträchtigt werden. Für den Stieglitz wird davon ausgegangen, dass die Brutpaare auch nach der Umgestaltung im Bebauungsplangebiet verbleiben können, sofern eine ökologisch orientierte Rasenpflege auf Teilen der Freiflächen umgesetzt wird. Mauersegler und Hausrotschwanz werden einen Teil der Brutstätten durch Abrissmaßnahmen verlieren. Da es nur ein begrenztes Brutplatzangebot an Häusern gibt, müssen die verlorengehenden Brutplätze durch Nistkästen ersetzt werden. Brutstätten des Fitis und der Rohrammer werden im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen verloren gehen. Für alle anderen ubiquitär verbreiteten Arten wird pauschal davon ausgegangen, dass diese ausweichen bzw. weiterhin in der umgestalteten Fläche genügend mögliche Brutstätten vorfinden werden und somit für diese Arten die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG nicht verletzt werden.

Bei der Umsetzung der an die bestehende Grundschule nördlich angrenzenden geplanten Straße („Ostverbindung“) werden ebenfalls einige Bäume gefällt werden müssen. Die Ostverbindung entspricht geltendem Planrecht, sodass keine Eingriffs-/ Ausgleichsbetrachtung erforderlich ist. Die Bäume wurden im März 2014 negativ auf Nester, Bruthöhlen und Eichhörnchen-Kobel geprüft, sodass derzeit keine Hinweise auf artenschützerische Tatbestände bestehen. Da die Straßenverbindung erst gebaut werden soll, wenn das Gebiet einen gewissen Entwicklungsgrad erreicht hat, ist eine artenschutzrechtliche Prüfung zeitnah, im Rahmen der Durchführungsplanung vorzunehmen.

4.2.5.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Der Eingriff in die zu entfernenden Ruderalgebüsche und Ruderalfluren trockener Standorte soll größtenteils im Park gemindert werden: Mittels der Anpflanzung von Bäumen und der Begrünung des Parks mit überwiegend einheimischen Laubbäumen, weitläufigen Rasen- und Wiesenflächen mit zum Teil extensiver Pflege sowie spezieller Begrünungsmaßnahmen, die Rückzugsmöglichkeiten für die Tierwelt bieten, sollen unterschiedliche Biotope geschaffen werden.

Durch die Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern im Park sollen dauerhafte Lebensräume für die Vogel- und Insektenwelt und in den extensiveren Bereichen auch für ruderalen Pflanzenarten geschaffen werden. Für bedrohte Arten der Vogelwelt sollen außerdem neue und strukturreiche Brutmöglichkeiten und Nahrungsangebote im Park geschaffen werden, indem dort auch extensivierte Bereiche angelegt werden. Damit die Brutstätten des Stieglitzes erhalten werden können, muss auf Teilflächen eine extensive ökologisch orientierte Pflege durch-

geführt werden, die eine Entwicklung von Wildkräutern und Hochstauden bis zur Samenreife ermöglicht.

Durch die Überdeckung des Parks mit Oberboden anstelle des Gleisschotter und anderer Oberflächenversiegelungen sowie den Austausch von belasteten Böden durch unbelastete Bodensubstrate können sich die natürlichen Bodenfunktionen und damit auch das Bodenleben im Bereich des Parks erheblich verbessern und regenerieren.

Darüber hinaus ist als Minderungsmaßnahme auf den Neubaudächern, mit Ausnahme des Schulbaus, eine Dachbegrünung vorgesehen. Festgesetzt wird eine Begrünung mindestens zur Hälfte (die andere Hälfte wird z. B. für technische Aufbauten oder Dachterrassen benötigt). Davon ist der größere Teil auf einem mindestens 15 cm mächtigen, durchwurzelbaren Substrat extensiv mit standortgerechten einheimischen Stauden und Gräsern zu begrünen (vgl. § 2 Nummer 36).

Bei Durchführung der Umgestaltungsmaßnahmen außerhalb der Brutzeit (1. März bis 30. September) wird das Tötungs- und Störungsverbot für die vorkommenden Vögel (§ 44 Absatz 1 Sätze 1 und 2 BNatSchG) nicht verletzt. Als Ersatz für verlorengelassene Brutstätten und zur Sicherung der innerstädtischen Artenvielfalt müssen im Plangebiet zehn Mauerseglerkästen, fünf Haussperlingskoloniekästen, fünf sogenannte Halbhöhlen (für Hausrotschwanz), drei Fledermaus-Fassadenquartiere und fünf Nisthilfen für solitär lebende Hautflügler an geeigneten Standorten angebracht werden (vgl. § 2 Nummer 37).

Die Anzahl der Nistkästen stellt zwar eine Überkompensation dar, was dadurch begründet wird, dass nicht gewährleistet werden kann, dass einzelne Niststätten sofort angenommen werden. Die Nistkästen für solitär lebende Hautflügler tragen dazu bei, den Verlust an Nahrungstieren auf den durch den Bebauungsplan zerstörten Ruderalfluren trockener Standorte zu kompensieren. Mit der Bereitstellung von neuen, bisher für Vögel und Fledermäuse nicht zur Verfügung stehenden Nist- bzw. Quartiermöglichkeiten und einer Entwicklung von Nahrungsräumen sind die ökologischen Funktionen zu erhalten.

Durch zusätzliche Festsetzungen zur Begrünung der Baugebiete werden auch dort die Funktionen des Bodens als Lebensraum für die Tier- und Pflanzenwelt verbessert (vgl. § 2 Nummern 32 bis 34):

- Die nicht überbauten Grundstücksflächen sollen mindestens zur Hälfte begrünt werden.
- Tiefgaragen sind in den zu begrünenden Bereichen mit einem mindestens 80 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen.
- Für Baumpflanzungen muss auf einer Fläche von 16 m² je Baum die Mächtigkeit des durchwurzelbaren Substrataufbaus mindestens 100 cm betragen.
- Je 300 m² ist mindestens ein kleinkroniger Baum zu pflanzen.
- Für die Pflanzungen sind standortgerechte einheimische Laubgehölze zu verwenden.
- Einfriedungen sind als Hecken bis zu einer Höhe von maximal 1,5 m auszuführen.

Die neuen Straßen des Baugebiets werden jenseits der Parklagen durch alleeartige Straßenbäume umsäumt. Auch die entfallenden Bäume an der Harkortstraße werden im Rahmen der Straßenbaumaßnahme ersetzt.

4.2.6 Schutzgut Landschaft und Stadtbild

4.2.6.1 Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet ist durch verschiedene Landschaftsbildeinheiten geprägt. Die Gebäude des nicht mehr genutzten Güterbahnhofs Altona prägen zusammen mit der nördlich gelegenen Kleiderkasse die Flächen zwischen der Harkortstraße im Osten und dem Fernbahnviadukt im Norden und Westen. Die alten Hallen stehen heute zum großen Teil leer oder werden durch bahnfremde Betriebe genutzt. Im Norden befindet sich zudem ein mehrgeschossiges Bürogebäude. Die nördlichen Flächen liegen zum großen Teil brach oder werden als Parkplatz genutzt. Sie sind eingezäunt und nur von außen als historischer Bahnbetriebsstandort mit der typischer Brachenvegetation des Birkenvorwaldes erlebbar.

Die Harkortstraße weist in ihrem nördlichen Abschnitt durch beidseitige geschlossene Baumreihen einen alleeartigen Charakter auf, was positiv für das Stadtbild zu werten ist. Positiv im Sinne des Schutzguts ist zudem der freie, weitgehend unverstellte Blick von der nördlichen Harkortstraße in Richtung Westen.

Der Teil des Plangebiets östlich der Harkortstraße sowie sein südliches und östliches Umfeld werden durch ein Wohngebiet mit geschlossener Blockrandbebauung sowie die Theodor-Haubach-Schule geprägt.

Nördlich und westlich des Plangebiets befinden sich weitläufige Gleisanlagen, die weiterhin als Bahnbetriebsflächen genutzt sind. Unmittelbar östlich grenzt das Betriebsgelände einer großen Brauerei an. Die großflächigen, nicht zugänglichen Bahnbetriebs- und Industrieflächen dominieren das Umfeld des Plangebiets optisch und stellen gleichzeitig verkehrliche Barrieren zum umliegenden Stadtraum dar. Zudem besteht eine betriebsbedingte Vorbelastung des Stadtbilds aufgrund des Störgrads dieser beiden Nutzungen.

4.2.6.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Durch die Planung wird sich die Charakteristik von Landschafts- und Stadtbild im Plangebiet grundlegend verändern. Die Reste der vormaligen Nutzung als Güterbahnhof sowie das damit verbundene Raumerlebnis gehen weitgehend verloren. An ihre Stelle rückt mit der Wohnnutzung in geschlossener Blockrandbebauung eine an diesem Standort bislang nicht vorhandene Stadtbildeinheit, die allerdings im unmittelbaren östlichen Umfeld an eine ähnliche Struktur angrenzt und diese nach Westen weiterführt. Die östlich gelegene Bestandswohnbebauung, die bislang gegenüber dem Güterbahnhofsgelände eine Raumkante bildete, stellt nun den Übergang zu den Wohngebieten im Umfeld des Plangebiets her.

Die neue ost-west-verlaufende öffentliche Grünfläche, die anstelle der bislang dort bestehenden Gewerbebrache entsteht, ist eine neue Landschaftsbildeinheit im Plangebiet und in seinem Umfeld. Durch die Schaffung einer öffentlich zugänglichen, gestalteten Parkanlage wird die Erlebbarkeit dieses Stadtraums erstmalig für breite Bevölkerungsschichten ermöglicht. Sie gewährleistet zudem, dass der offene, weite Blick in Richtung Westen auf die weiter in Betrieb befindlichen Gleisanlagen erhalten bleibt.

Erhebliche negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild hat die Planung im nördlichen Teil der Harkortstraße. Aufgrund der Straßenverbreiterung geht ein Teil der landschaftsbildprä-

genden Straßenbäume und damit der alleenartige Charakter der Straße verloren. Insgesamt erfährt das Stadtbild optisch und funktional aber eine deutliche Aufwertung gegenüber dem Ist-Zustand.

4.2.6.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Zur Minderung des Eingriffs in den Straßenraum der Harkortstraße werden Ersatzpflanzungen für die verloren gegangenen Straßenbäume vorgenommen. Weitere Maßnahmen sind für dieses Schutzgut nicht erforderlich.

4.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

4.2.7.1 Bestandsbeschreibung

Im Plangebiet befinden sich keine Bodendenkmale oder archäologische Fundstätten. Aufgrund der Vornutzung und der bis zu 4 m mächtigen anthropogenen Auffüllungen sind die Bodenschichten gestört und haben ihre Archivfunktion verloren.

Von herausragender Bedeutung im Plangebiet sind die Reste des ehemaligen Güterbahnhof Altona. Hiervon sind nach dem Rückbau der Gleisanlagen nur wenige Gebäude aus der Zeit um 1900 erhalten geblieben. Die ursprüngliche Anlage wurde in den 1930er sowie in den 1950er/60er Jahren erweitert und umgebaut. Zu dem Gebäudekomplex gehören die westliche und die östliche Güterhalle mit ihren Kopfbauten. Ein Erweiterungsbau der Westhalle, die Querbühne und ein Verwaltungsbau stellen die Verbindung zwischen den beiden Güterhallen am Ende der dazwischen liegenden Ladestraße her. Den nördlichen Abschluss des Ensembles bildet die Umladehalle Nord. An der Harkortstraße 125 steht ein einzelnes Lagergebäude („Kleiderkasse“). Bei diesen Gebäuden und dem gepflasterten Verladehof handelt es sich gemäß § 4 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142) um ein geschütztes Denkmalensemble. Darüber hinaus befindet sich im östlichen Teil des Plangebiets mit der Theodor-Haubach-Schule ein weiteres geschütztes Einzeldenkmal.

In den angrenzenden Wohngebieten im Nahbereich des Plangebiets stehen zudem einige Wohngebäude östlich der Harkortstraße unter Denkmalschutz. Als weiteres Kulturdenkmal im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets ist die Eisenbahnbrücke an der Harkortstraße (nördlich von Nr. 164) zu nennen.

4.2.7.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Die Planung hat erhebliche negative Auswirkungen auf die ehemaligen Güterhallen, die zurückgebaut und durch neue Wohngebäude überbaut werden. Durch die neuen Nutzungen der verbleibenden Gebäudeteile und die Überformung der Außenareale gehen die ursprünglichen Funktionen des Gebäudekomplexes endgültig verloren, so dass nur ein Zitat der ursprünglichen Nutzung erhalten bleibt. Der charakteristische Verladehof, der sich nach Süden öffnet, kann in seiner äußeren Anmutung jedoch erhalten werden. Das Schutzgut ist außerhalb des Plangebiets nicht betroffen.

4.2.7.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Bereits im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens wurden Vorgaben zum Schutz der Denkmäler im Plangebiet formuliert. Diese Vorgaben aus Sicht des Denkmalschutzes werden im Rahmen des Bebauungsplans beachtet:

- Erhalt der Kleiderkasse, der südlichen Hälfte der Westzeile des Güterbahnhofs mit Werkstattgebäude und Kopfbau und des hofseitigen Teils der Ostzeile des Güterbahnhofs mit Kopfbau
- Der Charakter des Verladehofes soll erhalten bleiben
- Für die nördliche Hälfte der Westzeile und den Nordquertrakt ist innerhalb der bestehenden Abmessungen ein Austausch einzelner Elemente möglich
- Mindestens ein Drittel der östlichen Erweiterung der Ostzeile ist im Bestand komplett zu erhalten, um die gewachsene Hallensituation erlebbar und nachvollziehbar zu machen
- Die nördliche Umladehalle kann, sofern die städtebauliche Dimension der Güterbahnanlage z. B. durch Verwendung von Teilen erlebbar und nachvollziehbar bleibt, abgebrochen werden

In Bezug auf die Kulturdenkmäler im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes ist des Weiteren der Umgebungsschutz gemäß § 8 Hamburgisches Denkmalschutzgesetz zu berücksichtigen. Im Bereich der Grundschule ist von einem Erhalt der Gebäude auszugehen, so dass Beeinträchtigungen des Schutzgutes vermieden werden.

4.2.8 Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit

4.2.8.1 Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet westlich der Harkortstraße ist für den Menschen derzeit in Teilbereichen als Arbeitsstätte nutzbar; der größte Teil liegt brach. Das Plangebiet hat derzeit keine Bedeutung für Freizeit- und Erholungszwecke. Von den Bahnstrecken im Norden und Westen gehen Erschütterungen aus, die aber bei den gewerblichen Nutzungen zu keinen erheblichen Auswirkungen führen.

4.2.8.2 Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung

Durch die Planung werden neue Wohn- und Mischgebiete ausgewiesen, außerdem liegt eine neue öffentliche Grünfläche zwischen den neuen Baugebieten. Hierdurch entstehen für den Menschen neue Wohn- und Wohnumfeldfunktionen sowie Freizeit- und Erholungsfunktionen. Dies stellt für den Menschen gegenüber der bisherigen Nutzung eine erhebliche Verbesserung dar.

Zugleich werden gegenüber der bisherigen Nutzung an einem durch Immissionen vorbelasteten Standort empfindlichere Nutzungen ermöglicht. Dadurch entstehen neue Konfliktpotenziale. Auswirkungen, die auch den Menschen betreffen, wurden bereits in den Ziffern 4.2.1 (Schutzgut Luft), 4.2.2 (Schutzgut Klima), 4.2.4 (Schutzgut Boden), 4.2.6 (Schutzgut Land-

schaft und Stadtbild) sowie 4.2.7 (Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter) beschrieben und bewertet.

Erschütterungen / Sekundärschall

Schienenverkehr im Nahbereich von Wohngebäuden kann zu Belästigungen durch Erschütterungen und sekundäre Luftschallimmissionen führen. Im Gegensatz zum Lärm liegen für die Beurteilung von Erschütterungen keine gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerte vor. In der gutachterlichen Praxis und in der Rechtsprechung wird stattdessen regelmäßig die DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“, Teil 2 „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ herangezogen. Sie enthält Anhaltswerte für maximal zulässige Schwingstärken (KB-Werte), bei deren Einhaltung eine erhebliche Belästigung nicht zu erwarten ist. Bei Erschütterungen kann in Gebäuden zudem sekundärer Luftschall entstehen. Seine Beurteilung ist ebenfalls nicht gesetzlich geregelt. Sie erfolgt üblicherweise gemäß TA Lärm Abschnitt 6.2.

Die Auswirkungen durch Körperschall (Erschütterungen, Sekundärschall) hängen ab vom Abstand zur Schallquelle (Emissionsort), den Untergrundverhältnissen (Transmissionstrecke) sowie von der Bauweise des betroffenen Gebäudes (Immissionsort). Um diese Parameter bestimmen zu können, sind Messungen und Prognosen erforderlich. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens handelt es sich bei den erschütterungstechnischen Untersuchungen um eine Grundlagenermittlung, die zu folgenden Ergebnissen kommt:

In der den Bahnstrecken nächstgelegenen Blockreihe der Allgemeinen Wohngebiete im Norden werden die Anforderungen der DIN 4150 für diese Gebietskategorie nicht eingehalten, zusätzlich sind hier negative Auswirkungen durch sekundären Luftschall gemäß TA Lärm möglich. Auch die zweite Blockreihe unterliegt Erschütterungen, so dass auch hier die Anforderungen der DIN 4150 für diese Gebietskategorie nicht eingehalten werden. Erst in der dritten Blockreihe werden die Anforderungen für Wohngebiete erfüllt. Das Mischgebiet und der westliche Schulstandort weisen ebenfalls Überschreitungen der für diese Gebietskategorien jeweils gültigen Anforderungen der DIN 4150 auf. Weite Teile des Plangebiets sind somit aufgrund des Bahnverkehrs erheblich von negativen Umweltauswirkungen durch Erschütterungen betroffen.

Verschattung

Bei Vorhaben der Innenentwicklung stellt sich angesichts hoher Bebauungsdichten zunehmend die Frage nach einer ausreichenden Besonnung und Belichtung der Wohnungen. Bei Unterschreitung des Abstandsflächenmaßes nach § 6 Hamburgische Bauordnung (HBauO) vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 28. Januar 2014 (HmbGVBl. S. 33) bzw. bei Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung aus § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO), in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548, 1551), wird eine Prüfung der Besonnungsverhältnisse zum Nachweis gesunder Wohnverhältnisse erforderlich. Das städtebauliche Konzept für das Plangebiet orientiert sich an der gründerzeitlichen Bebauung, die bekanntermaßen mit ungünstigen Besonnungsverhältnissen einhergeht. Daher wurden in einer Verschattungsstudie die konkreten Auswirkungen im Plangebiet und der angrenzenden Wohnbebauung an der Harkortstraße untersucht.

Zur Bewertung liefert die DIN 5034 fachlich normierte Kriterien. Demnach ist eine ausreichende Besonnung einer Wohnung gewährleistet, wenn ein Wohnraum am 17. Januar eine Stunde besonnt wird. Als weiteres Kriterium kann zusätzlich die Regelung der alten Fassung der DIN 5034 einbezogen werden. Hiernach würde gelten, dass am 21. März mindestens ein Wohnraum vier Stunden besonnt sein sollte. Erfahrungen haben gezeigt, dass gerade im innerstädtischen Bereich die untersten Geschosse nicht entsprechend den Anforderungen besonnt werden. Aus diesem Grund kann das Kriterium der DIN 5034 in Hamburg lediglich als ein anzustrebendes Kriterium angesehen werden.

Hierbei ist zudem zu beachten, dass die in der DIN 5034 formulierten Anforderungen relativ abstrakt sind und z. B. nicht berücksichtigen, zu welchem Zeitpunkt am Tag die Besonnung eintritt (ob also etwa Berufstätige in den Genuss des Sonnenlichts kommen) oder dass z. B. den Bewohnern von durchgesteckten Wohnungen die Besonnungsdauer einer Wohnung aus der Summe aller Teilfassaden zugutekommt. Des Weiteren werden die Witterungsverhältnisse und auch die natürliche Verschattung durch Vegetation nicht berücksichtigt.

Im Erdgeschoss wird in großen Teilen des Plangebiets und im angrenzenden Altbestand eine Besonnungsdauer von einer Stunde am 17. Januar nicht erreicht. Im Altbestand ist das praktisch ausnahmslos auf die bestehende Bebauung und nicht auf die Neubebauung zurückzuführen. Die Planbebauung umfasst überwiegend fünf bis sieben Geschosse. Die typische Länge des Schattenwurfs solch hoher Gebäude kann auf knapp 60 m abgeschätzt werden. Da der Bebauungsabstand fast überall geringer ist, werden nur an den nach Süden orientierten Fassaden entlang des Parks, im südlichen Abschnitt der Harkortstraße wegen fehlender hoher Nachbarbebauung und an nach Westen oder Osten orientierten Fassaden Besonnungszeiten von mehr als einer Stunde erzielt. Ab dem 3. Obergeschoss ist die Besonnungsdauer generell erheblich höher. Dennoch wird in den meisten Innenhöfen der Planbebauung an keiner Fassade eine einstündige Besonnung am 17. Januar erreicht. Nennenswerte Ausnahmen sind nur die Blöcke im südlichen Teil des Plangebiets.

Eine mindestens vierstündige Besonnungsdauer am 21. März wird im Erdgeschoss im Altbestand nur an den wenigen Fassaden erreicht, die nach Süd orientiert sind und in einiger Entfernung von Nachbargebäuden liegen. In der Regel ist die Besonnung wegen der Fassadenausrichtung bzw. aufgrund von Abschattung durch Nachbargebäude geringer. An den Bestandsfassaden in der Harkortstraße könnte auch ohne westlich angrenzende Neubebauung nur knapp eine Besonnung von vier Stunden erreicht werden. Die Besonnung nach der Umsetzung der Planung liegt um rund eine Stunde geringer, da die Planbebauung die in den Abendstunden tiefstehende Sonne abschattet. Innerhalb der Planbebauung wird im Erdgeschoss nur an den südlich orientierten Fassaden entlang des Parks, im nördlichen Abschnitt der Harkortstraße und an einzelnen, südlich orientierten Fassadenabschnitten eine mindestens vierstündige Besonnung erzielt. Im Niveau des 3. OG ist mit Ausnahme der nördlich orientierten Fassaden fast überall eine vierstündige Besonnung möglich.

Freizeit und Erholung

Der Stadtteilpark schafft (in Verbindung mit den vorgesehenen Flächenaufbereitungs- und bodenschutzrechtlichen Sanierungsmaßnahmen) neue Nutzungsmöglichkeiten für Freizeit und Erholung im Wohnumfeld der Neubebauung und der Bestandsbebauung. Aufgrund seiner

Größe ermöglicht er Aufenthaltsqualitäten, die bislang im Umfeld des Plangebiets fehlen und führt zu einer erheblichen Verbesserung für das Schutzgut. Die Quartiersplätze sind ebenfalls neue Aufenthaltsorte und Treffpunkte und werden mit dem Park vernetzt. Der private Freiraum gliedert sich in Innenhöfe, Vor- und Dachgärten. Auf privaten Flächen ist mit den Anforderungen an private Spielflächen gemäß HBauO umzugehen. Vorgärten bilden den Übergang zwischen privatem Raum und öffentlichem Park.

4.2.8.3 Beschreibung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Erschütterungen

Erschütterungseinwirkungen, soweit sie ein Gebäude nicht hinsichtlich seiner Standsicherheit gefährden, sind als Belästigungen zu bewerten. D.h. die Abwägungsrelevanz ist bzgl. der „gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ (§ 1 Absatz 6 Nummer 1 BauGB) vorhanden. Zur Beurteilung der Belästigungswirkung durch Erschütterungen kann sich an der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) orientiert werden. Diese DIN-Norm enthält nach Baugebieten abgestufte Beurteilungswerte, sog. Anhaltswerte. Bei einer Überschreitung der Anhaltswerte ist zu überprüfen, ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse noch gewahrt werden und es ist ggf. durch geeignete Maßnahmen zu reagieren.

Mittels der Festsetzung in § 2 Nummer 29 wird sichergestellt, dass für alle u.a. dem Wohnen dienenden Gebiete ein einheitlicher Standard hinsichtlich des Erschütterungsschutzes gewährleistet wird. Dieser orientiert sich den Anhaltswerten der DIN 4150, die für gemischt genutzte Gebiete empfohlen werden.

Die DIN 4150 benennt für vorwiegend oder ausschließlich dem Wohnen dienende Gebiete etwas niedrigere Anhaltswerte. Aus folgenden Erwägungen wird es im Rahmen der Abwägung allerdings für vertretbar angesehen, den Schutzanspruch dieser Gebiete für das Plangebiet Altona-Nord 26 auf das Niveau von gemischt genutzten Gebieten anzupassen. Das abgesenkte Schutzniveau für Wohngebiete führt aus folgenden Erwägungen nicht zu ungesunden Wohnverhältnissen:

Erschütterungen stellen keine erheblichen Nachteile dar, sondern lediglich Belästigungen. Gesundheitsgefahren durch Erschütterungen werden nicht ausgelöst. Bei Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 ist i.d.R. davon auszugehen, dass keine erheblichen Belästigungen vorliegen.

Die DIN 4150 stellt zwar ein „antizipiertes Sachverständigengutachten“ dar, welches auch der Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) sich in seiner Erschütterungs-Leitlinie zu Eigen gemacht hat. Gleichwohl formuliert die DIN 4150, Teil 2 in ihren Erläuterungen in Anhang D, dass „die Zahlenwerte als Anhaltswerte bezeichnet werden, um klarzustellen, dass es sich bei diesen Werten in Verbindung mit dem Beurteilungsverfahren nicht um gesicherte Grenzwerte handelt, sondern um empfohlene Werte.“ Diese Ausführungen deuten darauf hin, dass bei den Anhaltswerten Unsicherheiten über die angemessene Höhe bestehen. Zudem bestehen messtechnisch bedingte Unsicherheiten von bis zu 15 % (vgl. Nummer 5.4 DIN 4150 Teil 2).

Des Weiteren ist zu bedenken, dass auch im Mischgebiet das Wohnen zulässig und sogar zwingender Bestandteil des Baugebietes ist. Hieraus ist zu schlussfolgern, dass die Einhaltung der Anhaltswert für Mischgebiete insofern keineswegs unverträglich für eine Wohnnutzung sein kann. Diese Annahme wird untermauert durch die Ausführung der DIN 4150 im Anhang D, wonach die Fühlschwelle bei den meisten Menschen im Bereich zwischen $KB=0,1$ und $KB=0,2$ liegt. Der Wert von $KB=0,1$ wurde als unterer Anhaltswert für Wohngebiete in der Nacht, d.h. für den empfindlichsten Zeitraum, gewählt. Der untere Anhaltswert für Mischgebiete in der Nacht beträgt $KB=0,15$. D.h. der Mischgebietswert bildet genau den Mittelwert des o. g. Fühlschwellenbereiches.

Hamburg als Stadtstaat besitzt nur begrenzte Flächenpotenziale für die bauliche Entwicklung. Nach dem Gebot des flächensparenden Bauens erfolgt die Siedlungsentwicklung Hamburgs vorrangig im Wege der Innenentwicklung. Vor diesem Hintergrund ist es in der Regel nicht möglich, ausreichend große Abstände zu den Emissionsquellen einzuhalten. Das Heranplanen von schutzwürdigen Nutzungen an Schienenverkehrswege ist hier insofern notwendig.

Der Erschütterungsschutz für Wohngebiete entsprechend der DIN 4150, würde aller Voraussicht nach besonders aufwendige und anspruchsvolle elastische Gebäudelagerungen (z. B. auf Stahl-Feder-Dämpfungselementen) erforderlich machen. Der Schutzanspruch von gemischt-genutzten Gebieten macht es in der Regel nur erforderlich, Wände und Decken konstruktiv erschütterungsdämmend auszuführen, was deutlich kostengünstiger ist.

Vor dem Hintergrund der steigenden Wohnkosten in großen Städten wie Hamburg, ist es auch gerechtfertigt, dem Belang des kostensparenden Bauens (§ 1 Absatz 6 Nummer 2 BauGB) sowie den Belang der sozialverträglichen Kauf- und Mietpreisgestaltung einen höheren Stellenwert einzuräumen.

Durch das Herabsetzen des Schutzniveaus im Erschütterungsschutz für Wohngebiete entsteht auch keine Rücksichtslosigkeit gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, da keine gesetzlichen Ansprüche auf Minderungen der Erschütterungen geltend gemacht werden können. Der verbindlich vorzusehende aktive Erschütterungsschutz an der Emissionsquelle kann nur in den Fällen erforderlich werden, in denen ein Schienenverkehrsweg neu gebaut oder wesentlich geändert wird.

Verschattung

Die ungünstigen Besonnungsverhältnisse resultieren aus der städtebaulich gewünschten Blockrandbebauung und können nur eingeschränkt vermindert werden. Dies zeigt auch der Vergleich mit den östlich angrenzenden, bestehenden Baublöcken, die keine wesentlich andere Situation aufweisen. Einen wesentlichen Beitrag zur Minderung leistet der großzügige, das Wohnumfeld unmittelbar ergänzende öffentliche Park. Zudem ist aus städtebaulichen Gründen in Teilbereichen das Wohnen im Mischgebiet und in den Wohngebieten im Erdgeschoss ausgeschlossen, so dass dort keine verschatteten Wohnungen entstehen.

Bei der weiteren Konkretisierung der Planung in Hochbauwettbewerben ist im Einzelfall zu prüfen, wie günstigere Belichtungsverhältnisse erzielt werden können, etwa durch eine Optimierung der Höhenmodellierung oder die Ausbildung von Staffelgeschossen. Daneben sind

beispielsweise Maisonetten, hellere Außenfassaden und die Optimierung der Fensterflächenanteile als ergänzende Maßnahmen denkbar.

Durch die Planung entstehen für Freizeit- und Erholungsnutzungen keine negativen Auswirkungen, die vermieden oder gemindert werden müssten. Aufgrund der Belastung des Plangebiets durch Lärm sind bereits Maßnahmen vorgesehen, welche die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 1 BauGB berücksichtigen (siehe Ziffer 4.2.1.3).

4.3 Überwachung (Monitoring)

Die Überwachung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung nach Wasserhaushalts-, Bundesimmissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundesbodenschutz- (Altlasten) und Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung) sowie ggf. weiterer Regelungen. Damit sollen unvorhergesehene erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die infolge der Planrealisierung auftreten, erkannt werden. Besondere Überwachungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen.

4.4 Zusammenfassung des Umweltberichts

Planungsziel

Das Plangebiet des Bebauungsplans umfasst ca. 15,2 ha und befindet sich hauptsächlich westlich der Harkortstraße in Altona-Nord. Anlass der Planung ist die Nachnutzung brachgefallener Bahn- und Industrieflächen und die Schaffung dringend benötigten Wohnraums. Die geplanten Nutzungen verteilen sich auf Allgemeine Wohngebiete (ca. 3,9 ha), ein Mischgebiet (ca. 2,6 ha), Schulflächen (ca. 1,2 ha), öffentliche Grünflächen (ca. 2,3 ha) sowie Verkehrs- und sonstige Flächen (ca. 5,1 ha).

Schutzgut Luft

Das Plangebiet ist durch Verkehrs- und Gewerbelärm vorbelastet. Die neuen Wohngebiete lösen Nutzungskonflikte auf stark lärmbelasteten Teilflächen aus, insbesondere im nördlichen Plangebiet. Zur Minderung der Lärmbelastung sind verschiedene Maßnahmen erforderlich, die im Bebauungsplan festgesetzt werden, um gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen. Durch Luftschadstoffe entstehen keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut.

Schutzgut Klima

Das Plangebiet weist durch Kaltluftproduktion und das Vorhandensein von Frischluftleitbahnen eine positive Funktion für das Lokalklima auch in den angrenzenden Quartieren auf. Durch die Planung wird die Funktion nicht wesentlich beeinträchtigt. Zur Beibehaltung der Klimafunktionen dient insbesondere die Ausweisung einer zentralen Grünfläche.

Schutzgut Wasser

Das Plangebiet weist durch den hohen Versiegelungsgrad und die belasteten Böden ungünstige Bedingungen für das Schutzgut auf. Durch die Planung verschlechtert sich die Situation in den Baugebieten nicht, während durch die neue Grünfläche mittels Versickerung in saniertem Oberboden über die belebte Bodenzone eine Verbesserung für das Schutzgut stattfindet. Die großflächige Dach- und Tiefgaragenbegrünung sowie die Rückhaltung und Trennung der Wasserströme kommt dem Schutzgut ebenfalls zugute.

Schutzgut Boden

Das Schutzgut ist aufgrund der Nutzungshistorie im Plangebiet vorbelastet, die natürlichen Bodenfunktionen sind stark eingeschränkt. Die betroffenen Flächen sind nach § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB in der Planzeichnung gekennzeichnet. Die Planung führt in den Baugebieten zu keiner erheblichen zusätzlichen Belastung. Die Ausweisung der öffentlichen Grünfläche bietet in Verbindung mit den vorgesehenen Flächenaufbereitungs- und bodenschutzrechtlichen Sanierungsmaßnahmen das Potenzial zur langfristigen Wiederherstellung der Bodenfunktionen in diesem Bereich.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Grünanteil im Plangebiet ist durch versiegelte und sanierte Bereiche reduziert. Die derzeitige Grünstruktur ist durch vorwaldartige Bestände und Ruderalflure trockener Standorte geprägt. Kleinflächig sind wertvolle Biotopflächen mit geschützten bzw. Rote-Liste-Arten vorhanden. In den neuen Wohngebieten werden die Biotopstrukturen weitgehend vernichtet. Dort sind zum Ausgleich Begrünungsmaßnahmen auf Dächern und in Innenhöfen vorgesehen. Die Straßen werden alleearartig begrünt. Auf der öffentlichen Grünfläche tritt zudem eine deutliche Verbesserung der Ist-Situation ein, sodass insgesamt eine ausgeglichene Situation innerhalb des Plangebiets geschaffen wird.

Für sämtliche der erfassten Arten sind bei geeigneter zeitlicher Durchführung der Umgestaltungsmaßnahmen außerhalb der Brutzeit das „Tötungsverbot“ gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 1 BNatSchG und das „Störungsverbot“ gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 2 BNatSchG nicht verletzt. Die Funktion der Fortpflanzungsstätten bleibt für alle Arten mit Ausnahme von Fitis und Rohrammer im räumlichen Zusammenhang erhalten (§ 44 Absatz 5 BNatSchG). Für Fitis und Rohrammer wurde eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Absatz 7 BNatSchG erteilt.

Schutzgut Landschaft und Stadtbild

Durch die Planung verändert sich das Landschafts- und Stadtbild grundlegend. Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut gegenüber der Ist-Situation als positiv zu beurteilen.

Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Die Neubebauung wirkt sich auf die denkmalgeschützten Gebäude im Plangebiet aus. Der Rück- und Umbau erfolgt in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt. Dadurch werden die Auswirkungen auf das Schutzgut hinreichend gemindert.

Schutzgut Mensch

Aufgrund der Nähe zu stark befahrenen Bahnstrecken entstehen Auswirkungen auf die Wohnbebauung aufgrund von Erschütterungen. In nachgelagerten Baugenehmigungen sind entsprechende technische Minderungsmaßnahmen vorzusehen. Die geplante Bebauungsdichte wirkt sich ungünstig auf die Besonnung von Wohnungen in den unteren Geschossen aus. Dies wird im Plangebiet insgesamt durch die Anlage einer großen, öffentlichen Parkanlage gemindert. Für den Menschen entstehen neue Wohn- und Wohnumfeldfunktionen sowie neue Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten. Dies stellt gegenüber der bisherigen Nutzung eine erhebliche Verbesserung für das Schutzgut dar und ist das vorrangige Planungsziel.

Monitoring

Die Überwachung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung. Besondere Überwachungsmaßnahmen sind nicht vorgesehen.

5. Planinhalt und Abwägung

Der Bebauungsplan Altona-Nord 26 dient der Umsetzung des städtebaulich-landschaftsplanerischen Konzepts eines ersten Bauabschnitts des Masterplans Mitte Altona, der von der Bürgerschaft am 26. September 2012 beschlossen wurde (siehe Ziffer 3.3.3). Ziel des Masterplans ist die Entwicklung eines intensiv vernetzten Stadtteils mit unterschiedlichen Baustrukturen, vielfältigen Wohnungsangeboten, einem Anteil gewerblicher Nutzungen und sozialer Einrichtungen, Baudenkmälern als Ankerpunkten, urbanen Plätzen, gestalteten Straßenräumen und diversen unmittelbaren Zugängen zu einem neuen, zentralen Stadtteilpark.

Städtebauliches Konzept

Es soll ein familienfreundlicher, durchmischter Stadtteil mit etwa 1.600 Wohnungen entwickelt werden, welcher sich funktional, städtebaulich und typologisch in die angrenzenden Quartiere einfügt. Der Masterplan sieht im Bereich des Bebauungsplans die Ausbildung von zwei klar abgrenzbaren Quartieren vor, die sich jeweils auf einen zentralen Platz beziehen und durch den Stadtteilpark voneinander getrennt werden. Entsprechend der im Umfeld vorherrschenden Bautypologie sollen auch im Plangebiet überwiegend geschlossene Baublöcke entstehen. In den Blockinnenbereichen können lärmabgewandte Gebäudeseiten und geschützte private und halbprivate Freiflächen entstehen. Es ist eine vornehmlich fünf- bis siebengeschossige Bebauung geplant. Die im Plangebiet vorhandenen geschützten Denkmäler werden weitgehend erhalten und in den Bebauungsplan-Entwurf integriert. Der Versandschuppen des ehemaligen Güterbahnhofs wird baulich durch sogenannte „Kranbauten“ ergänzt, die in einer Reihung von sechs Gebäuden am Denkmal angeordnet werden. Die Kranbauten sollen bis zu acht Geschosse erhalten und über das Denkmal auskragen.

Nutzungskonzept

Neben Wohnungen sollen gewerbliche Nutzungen und Einzelhandel sowie die für die neuen Quartiere und ihr Umfeld erforderliche soziale Infrastruktur (u.a. eine Stadtteilschule) entstehen. Im nördlichen Quartier sind überwiegend Wohnungen geplant. Lediglich im Bereich des

zentralen Quartiersplatzes und an der Harkortstraße sind auch ergänzende gewerbliche Nutzungen wie z.B. Einzelhandelsflächen oder Gastronomie vorgesehen. Auch im südlichen Quartier sollen vor allem Wohnungen entstehen, die in deutlich untergeordnetem Verhältnis durch gewerbliche Nutzungen ergänzt werden können, die unmittelbar der Versorgung des Gebiets dienen. Am Güterbahnhof wird der gewerbliche Anteil größer ausfallen, weil der vorhandene Baukörper für eine Gewerbenutzung prädestiniert ist. Für die geplante Stadtteilschule, die sowohl den neu entstehenden Bedarf aus dem Plangebiet als auch bereits bestehende Bedarfe der angrenzenden Bereiche abdecken soll, ist ein Standort nördlich der verbleibenden Güterhalle vorgesehen, der unmittelbar an den Park angrenzt. Weitere Wohnfolgenutzungen aus dem sozialen, kulturellen oder gastronomischen Bereich können in der Kleiderkasse entstehen.

Freiraumkonzept

Zwischen dem nördlichen und dem südlichen Quartier wird ein inklusive der parkbegleitenden Erschließungsstraßen – der sogenannten Parkpromenaden – etwa 2,6 Hektar großer Stadtpark entstehen, der zum Teil von der Stadtteilschule mitgenutzt werden soll. Ein wesentliches Anliegen bei der Gestaltung der Freiräume, zu denen neben dem Park und den Vorgärten auch das Straßen- und Wegesystem und die Plätze zu zählen sind, ist es, eine bisher nicht betretbare und nicht in das Gefüge der umliegenden Quartiere eingebundene Fläche erstmals zu einem für die Öffentlichkeit wahrnehm- und nutzbaren Teil der Stadt zu machen und Verbindungen zwischen dem vorhandenen Stadtraum und dem neuen Stadtteil herzustellen. Im Übergangsbereich des Stadtparks zur Harkortstraße liegt auf einem etwa 1.660 Quadratmeter großen Grundstück die sogenannte Kleiderkasse. Hier wird ein angemessener Übergang zwischen dem Park und dem angrenzenden Stadtraum formuliert (siehe Ziffer 5.1.4). Um eine angemessene Freiraumgestaltung zu entwickeln, die geeignet ist, zur Ausbildung einer Stadtteilidentität beizutragen, wurde für die Gestaltung der Parkanlage ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt. Dabei wurden Spielflächen mit einer Gesamtgröße von etwa 0,7 ha sowie auch für die Rückhaltung von Oberflächenwasser geeignete Flächen berücksichtigt.

Erschließungskonzept

Das Plangebiet ist über die Harkortstraße im Norden an den Kaltenkircher Platz und im Süden über die Julius-Leber-Straße und den Lessingtunnel an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die äußere Erschließung erfolgt zudem über eine neue Verbindungsstraße zwischen Harkort- und Haubachstraße, die in Teilen über das heutige Betriebsgelände der östlich des Plangebiets ansässigen Brauerei und das Gelände der Theodor-Haubach-Schule verläuft. Die innere Erschließung der Quartiere erfolgt über Anliegerstraßen, die an die Harkortstraße anbinden. Für das Plangebiet wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das den weitgehenden Verzicht auf Pkw-Besitz und -Nutzung ermöglichen soll.

Die Straßen, Wege und Quartiersplätze werden neben dem Park und den Vorgärten als Teil des Freiraums im Plangebiet verstanden. Neben den verkehrlichen Belangen müssen sie daher auch gestalterischen Ansprüchen und Anforderungen an die Aufenthaltsqualität gerecht werden. Es wird insbesondere angestrebt, die Straßenräume zu begrünen und teilweise als Fußgängerbereiche oder verkehrsreduzierte Bereiche auszubilden. Dies trifft insbesondere

auf die Flächen zu, die nördlich und südlich als sogenannte „Parkpromenaden“ zwischen den Quartieren und dem Park vermitteln. Des Weiteren sind diesbezüglich die Quartiersplätze sowie die Straßenverbindungen zwischen den Quartiersplätzen und dem Park hervorzuheben.

5.1. Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet liegt im zentralen Bereich Altonas und soll daher nördlich und südlich einer zentralen Parkanlage gemischt genutzte Gebäudegruppen mit dem Schwerpunkt auf Wohnungsbau erhalten.

Die Nutzungsvorgaben für die Baugebiete werden nach der vorhandenen Vorprägung und entsprechend der jeweiligen Lagegunst differenziert. Auf derzeit weitgehend unbebauten Flächen werden entsprechend dem Planungsziel, den Wohnungsbau zu fördern, überwiegend Allgemeine Wohngebiete ausgewiesen. Das zukünftig im Park gelegene Denkmal Har Kortstraße 125 (Kleiderkasse) wird als Sondergebiet „Parkverträgliche Nutzungen“ festgesetzt. Im Bereich der ehemaligen Güterhallen, wo aufgrund der vorhandenen Bausubstanz und der bereits ansässigen Nutzer der gewerbliche Nutzungsanteil höher ausfallen wird, wird ein Mischgebiet festgesetzt. Für kleine innerhalb des Plangebiets gelegene Teilbereiche des Brauerei-Geländes werden bestandskonform Gewerbegebiete ausgewiesen. Die Theodor-Haubach-Schule wird bestandsgemäß sowie die Fläche, die als Standort für eine neue Stadtteilschule vorgesehen ist, als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule festgesetzt.

5.1.1 Allgemeines Wohngebiet

Um die vorgesehene und städtebaulich gewünschte Nutzung „Wohnen“ zu ermöglichen, setzt der Bebauungsplan für große Teile des Plangebiets „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) gemäß § 4 BauNVO fest.

Mit der geplanten Nutzung „Wohnen“ nimmt der Bebauungsplan die vorhandene Vorprägung des Umfelds auf und trägt zur Schaffung zusätzlichen innerstädtischen Wohnraums und damit zur Umsetzung der Ziele des am 4. Juli 2011 zwischen dem Senat und den Bezirken geschlossenen „Vertrags für Hamburg – Wohnungsneubau“ (Drucksache 2011/01087) bei. Hamburg hat demnach das Ziel, den Wohnungsbau zu aktivieren und zu stärken, um für den prognostizierten Zuwachs an Haushalten ein adäquates Wohnungsangebot bereitzustellen. So gibt es Bestrebungen des Senats und der Bezirke, jährlich 6.000 neue Wohnungen zu genehmigen. Ziel ist unter anderem die Realisierung von Wohnungen in nachgefragten, bereits erschlossenen Lagen. Zusätzlich soll das Flächenpotenzial für den Wohnungsbau erweitert und z.B. durch Schaffung von neuem Planrecht mobilisiert werden.

Das Plangebiet leistet durch die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in einer der durch strukturelle Flächenengpässe besonders nachgefragten Lage somit einen Beitrag zur Deckung des aktuellen Wohnraumbedarfs und damit zu einem ausgeglichenen Wohnungsmarkt. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans werden daher die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung im besonderen Maße berücksichtigt. Ein attraktives Wohnangebot im Kernbereich Altonas ist zudem ein Beitrag, der Stadtrandwanderung zu begegnen und damit den

Flächenverbrauch an der Peripherie einzuschränken und die Stadtgesellschaft zu stabilisieren.

Das Plangebiet eignet sich gut für die angestrebte Nutzung aufgrund der Strukturierung des Umfelds. Im Zusammenspiel mit den dort bereits vorhandenen Wohnnutzungen und der infrastrukturellen Ausstattung kann durch die Entstehung neuer Wohnungen und entsprechender Folgenutzungen die Funktionsfähigkeit des Stadtteils und des angrenzenden Stadtgebiets insgesamt gestärkt werden.

Mit der Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet wird sichergestellt, dass Wohnen die Hauptnutzung bildet. Zugleich bietet das Baugebiet aber auch Spielräume für eine wohngebietsverträgliche Form der Funktionsmischung, indem das Wohnen z.B. durch kulturelle und soziale Einrichtungen ergänzt werden kann, sofern der Bedarf bzw. eine entsprechende Nachfrage dafür besteht. Dies gilt auch für Einrichtungen der Kindertagesbetreuung. Die Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebiets schließt zudem nicht aus, dass einzelne Räume in Wohnungen gewerblich bzw. freiberuflich genutzt werden. Grundsätzlich sind freie Berufe, die im häuslichen Arbeitszimmer ausgeübt werden, denkbar. Somit kann der wachsenden Bedeutung von Dienstleistungen, die in enger Verzahnung mit der Wohnnutzung ausgeübt werden können (z.B. Grafikdesign, Mediation, Coaching etc.) sowie von Telearbeitsplätzen, mit denen Unternehmen es ihren Mitarbeitern ermöglichen, ihre Arbeit vollständig oder zeitweise von zu Hause zu erledigen, Rechnung getragen werden. Zudem kann dadurch, dass untergeordnete gewerbliche oder freiberufliche Nutzungen in Wohnungen zulässig sind, eine sehr kleinteilige Funktionsmischung gefördert werden, die zu einer verkehrssparsamen Lebens- und Siedlungsform beiträgt.

Um das abgestimmte städtebauliche Konzept zweifelsfrei planungsrechtlich abzusichern und um Fehlentwicklungen zu verhindern, werden aus dem in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässigen bzw. ausnahmsweise zulässigen Nutzungsspektrum die folgenden Nutzungen ausgeschlossen:

In den Allgemeinen Wohngebieten werden Ausnahmen für Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 1).

Die gemäß § 4 Absatz 3 BauNVO in Allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen werden generell ausgeschlossen, da sie die gewünschte Art der Funktionsmischung bzw. den Quartierscharakter gefährden könnten. Im Plangebiet soll eine Wohnbebauung erfolgen, die in ihrer Dichte und Struktur der angrenzenden Wohnbebauung entspricht. Folglich sind an diesem Standort flächenintensive Betriebe städtebaulich nicht gewollt, so dass gartenbauliche Betriebe ausgeschlossen werden. Tankstellen werden auch deshalb ausgeschlossen, weil sie eine erhebliche Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung erzeugen und den Quartierscharakter und das Stadtbild deutlich entwerten. Der Ausschluss von Tankstellen ist vertretbar, da im Umfeld des Plangebiets bereits Tankstellen vorhanden sind und eine diesbezügliche Versorgung dementsprechend gewährleistet ist.

Es ist das Ziel des Senats, den geförderten Mietwohnungsbau mit Mietpreis- und Belegungsbindungen für Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen zu stärken. Gemäß den Festlegungen im Arbeitsprogramm des Senats (Drucksache 2011/00747) und dem Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau (Drucksache 2011/01087) sollen von den jährlich mindestens

6.000 neu zu errichtenden Wohnungen 2.000 als geförderte Mietwohnungen errichtet werden, um die Wohnraumversorgung für die Hamburger Bevölkerung insbesondere in innerstädtischen Lagen und im preisgünstigen Segment zu sichern. Der Masterplan legt daher fest, dass im Gebiet der Mitte Altona ein Drittel der Wohneinheiten im geförderten Mietwohnungsbau errichtet werden sollen. Je ein weiteres Drittel soll im frei finanzierten Mietwohnungsbau und im Eigentumswohnungsbau errichtet werden. Außerdem soll im geförderten Wohnungsbausegment und im Eigentumswohnungsbausegment ein Anteil der Wohnungen durch Baugemeinschaften errichtet werden. Mit dem angestrebten Wohnungsmix wird auch sichergestellt, dass sich im Quartier eine ausgewogene Sozialstruktur einstellt. Die Anteile der Wohnungsbauformen werden im Städtebaulichen Rahmenvertrag zur Abwendung der förmlichen Festlegung eines Entwicklungsbereiches abgesichert.

Darüber hinaus trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzung:

In den mit „(A)“ bezeichneten Bereichen der Allgemeinen Wohngebiete dürfen nur Wohngebäude errichtet werden, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten (vgl. § 2 Nummer 2).

Diese Regelung soll in Ergänzung zu dem Städtebaulichen Rahmenvertrag dazu beitragen, dass der angestrebte Anteil von geförderten Wohnungen nicht unterschritten wird. Der Bebauungsplan legt damit fest, dass etwa ein Drittel Wohnungen in Wohngebäuden entstehen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten. Eine tatsächliche Inanspruchnahme von Fördermitteln und eine daraus resultierende Mietpreisbindung kann durch den Bebauungsplan nicht vorgeschrieben werden. Mit dem Ziel, eine räumliche Konzentration der mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnungen zu vermeiden, befinden sich die gekennzeichneten Bereiche sowohl in der nördlich als auch in der südlich des Parks liegenden Quartiershälfte. Ferner wurden verschiedene Lagequalitäten berücksichtigt.

Nach der öffentlichen Auslegung wurden die Abgrenzungen der mit „(A)“ bezeichneten Bereiche geringfügig verändert und in ihrer Lage angepasst. Sie wurden den Vereinbarungen des städtebaulichen Rahmenvertrags angeglichen. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Änderungen nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen durchgeführt.

In den Allgemeinen Wohngebieten gilt zudem das städtebauliche Ziel, dass entlang der Harthorstraße und an den Quartiersplätzen in den Erdgeschossen in erster Linie publikumswirksame Nutzungen entstehen sollen. Wohnungen sind hier nur ausnahmsweise zulässig:

In den mit „(B)“ bezeichneten Bereichen der Allgemeinen Wohngebiete sind in den Erdgeschossen nur Nutzungen nach § 4 Absatz 2 Nummern 2 und 3 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548, 1551) sowie Büros und Räume für freie Berufe zulässig. Nutzungen nach § 4 Absatz 3 Nummern 1 bis 3 der BauNVO sowie Wohnungen können ausnahmsweise zugelassen werden (vgl. § 2 Nummer 3).

Mit dieser Festsetzung sollen zur Etablierung einer vielfältigen Mischung und belebter Erdgeschosszonen solche Nutzungen gefördert werden, die eine Ausstrahlung auf den öffentlichen Raum besitzen und zur lebendigen Atmosphäre des Gebietes beitragen. Städtebaulich wünschenswert sind an den bezeichneten Stellen Läden oder Gastronomiebetriebe, die z.B. die

Plätze für Außensitzbereiche nutzen können, sowie sonstige nicht störende Gewerbebetriebe. Der räumliche Geltungsbereich der Festsetzung bezieht sich auf die Gebäude entlang der Harkortstraße und an den Quartiersplätzen, weil sich dort eine überdurchschnittliche Passantenfrequenz einstellen wird und diese Räume besonders zur städtebaulichen Prägung des gesamten Quartiers beitragen.

Die Festsetzung ist erforderlich, um zu vermeiden, dass längere Abschnitte von Erdgeschosszonen mit geschlossenen Fassaden oder erhöhten Sockeln entstehen, die negative Auswirkungen auf den öffentlichen Raum haben. Insbesondere Wohngebäude wirken an hochfrequentierten Straßen und Plätzen oft abweisend, weil straßenseitig Wohnungen im Hochparterre angeordnet werden oder in den Erdgeschossen Neben- und Kellerersatzräume liegen. Wohnungen sollen in den Erdgeschossen daher nur ausnahmsweise zugelassen werden. Die Ausnahme kann erteilt werden, wenn die Wohnnutzung im Verhältnis zu den anderen Nutzungen im Erdgeschoss dem Umfang nach untergeordnet ist. Entlang der Harkortstraße wird ein Anteil von 70% gewerblicher Nutzungen bezogen auf die gesamte Fassadenabwicklungsfläche angestrebt. Die Ausnahme kann auch erteilt werden, wenn durch besondere Grundrisslösungen sichergestellt wird, dass eine lebendige Erdgeschosszone entsteht, z.B. als Kombinationen aus Wohnen und Arbeiten in Form von Maisonnettetypen unter Einbeziehung des ersten Obergeschosses. Voraussetzung für die Gewährung einer Ausnahme ist auch, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse, insbesondere die Belichtung, eingehalten werden.

Da im Plangebiet auch familiengerechte Wohnungen entstehen sollen, wird im Bereich der sozialen Einrichtungen insbesondere ein Bedarf für Kindertagesstätten entstehen. Erforderlich sind für die geplanten 1.600 Wohneinheiten etwa 300 Plätze, wobei im Umfeld nicht ausreichend freie Kapazitäten zur Verfügung stehen. Es müssen daher bei der Planung mehrere Kindertagesstätten für eine ganztägige Betreuung berücksichtigt werden. Dabei ist zu beachten, dass Kindertagesstätten grundsätzlich ebenerdig zugänglich sein müssen und maximal zweigeschossig ausgelegt sein sollten. Weil in den Blockinnenbereichen nur begrenzt Platz vorhanden ist, können dort voraussichtlich nur die Außenspielflächen für die jüngeren Kinder angeordnet werden. Die Betreuung von Krippenkindern erfordert eine direkt angebundene Außenspielfläche von mindestens 6 m² pro Krippenkind. Um Konflikte mit der Wohnnutzung zu vermeiden, wird eine Mitnutzung von geeigneten Kinderspielflächen in der öffentlichen Parkanlage insbesondere durch die Elementarkinder erforderlich werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass geeignete Toilettenanlagen in zumutbarer Entfernung zur Verfügung gestellt werden müssen.

Kindertagesstätten sind im Allgemeinen Wohngebiet als soziale Wohnfolgenutzungen generell zulässig. Die genaue Anzahl der Einrichtungen sowie ihre räumliche Verteilung muss unter Berücksichtigung des Baufortschritts, des Bedarfs und Einzugsbereichs und einer damit zusammenhängenden wirtschaftlichen Auslastung festgelegt werden. Eine exakte planungsrechtliche Verortung ist daher nicht sinnvoll.

Die Anforderung, im erforderlichen Umfang Kindertagesstätten im Plangebiet zu realisieren, wird daher im Städtebaulichen Rahmenvertrag abgesichert. Dort werden die Standorte der Kindertagesstätten sowie ggf. die Anforderungen an die Mitbenutzung von Spielflächen in der öffentlichen Parkanlage und die Bereitstellung von Toilettenanlagen geregelt. In dem Städte-

baulichen Rahmenvertrag wird zudem verbindlich geregelt, dass die Kindertagesstätten in einem engen zeitlichen Zusammenhang mit der Fertigstellung der Wohnbebauung eingerichtet werden.

5.1.2 Mischgebiet

Es ist städtebaulich gewünscht und damit ausdrückliches Ziel der Planung, dass sich im südwestlichen Teilbereich des Plangebiets eine über den Gebietscharakter eines Allgemeinen Wohngebiets hinausgehende Nutzungsmischung entwickelt. In der als Denkmal eingetragenen Anlage des ehemaligen Güterbahnhofs Altona sollen vorhandene gewerbliche Nutzungen erhalten bzw. planungsrechtlich weiterhin ermöglicht werden, da der denkmalgeschützte Gebäudebestand für diese Nutzungstypologie in besonderer Weise geeignet ist. Auch in diesem Bereich des Plangebiets sollen jedoch Wohnungen entstehen, so dass der Bebauungsplan ein Mischgebiet nach § 6 BauNVO festsetzt. Dieses soll die Nutzungsstruktur im neuen Stadtteil ergänzen und an die typische „Altonaer Mischung“ aus Wohnen und Gewerbe anknüpfen.

Da die angrenzenden Quartiersbereiche durch Wohnen geprägt sein werden und mit der geplanten Überbauung der Güterhallen auch im Mischgebiet selbst ein erheblicher Wohnanteil vorgesehen ist, sollen einzelne gewerbliche Nutzungen, die im Mischgebiet zulässig bzw. ausnahmsweise zulässig wären, ausgeschlossen werden.

Im Mischgebiet sind Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten nach § 6 Absatz 2 Nummer 8 BauNVO, Bordelle und bordellartige Betriebe sowie Verkaufsräume und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig. Ausnahmen für Vergnügungsstätten nach § 6 Absatz 3 BauNVO werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nummer 4).

Wie in den Allgemeinen Wohngebieten werden die allgemein zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen generell ausgeschlossen, da sie die gewünschte Art der Funktionsmischung bzw. den Quartierscharakter gefährden könnten (siehe Ziffer 5.1.1).

Mit dem Ausschluss von Vergnügungsstätten sowie von Bordellen und bordellartigen Betrieben sowie Verkaufsräumen und -flächen, deren Zweck auf den Verkauf von Artikeln mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, soll eine städtebauliche Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Diese Betriebe, zu denen zum Beispiel Nachtlokale, Diskotheken, Spiel- und Automatenhallen sowie Wettbüros zählen, erzielen häufig einen hohen Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen, so dass sie im Vergleich zu anderem Gewerbe auch höhere Mieten zahlen können. Dies kann zu einer Verdrängung der gewünschten gewerblichen Nutzungen führen und den angestrebten Gebietscharakter eines lebendigen Stadtteils mit ausgeprägter Funktionsmischung gefährden. Durch die ausgeschlossenen Betriebe könnte insbesondere eine Beeinträchtigung des Stadtbildes eintreten, wenn sie sich im Erdgeschoss ansiedeln und mit aggressiver Werbung durch Leuchtreklame bei Verzicht auf eine ansprechende Schaufenstergestaltung Kunden anzuwerben versuchen. Außerdem sollen die innerhalb des Mischgebiets zulässige Wohnnutzung bzw. die Wohnnutzung im übrigen Plangebiet, aber auch in angrenzenden Quartieren in ihrer Wohnqualität nicht durch solche Betriebe und dem mit ihnen insbesondere auch in den Nachtstunden einhergehenden Lärm durch zusätzlichen Kraftfahrzeug- und Publikumsverkehr belastet werden. Die Ansiedlung von Vergnügungsstätten und in ihrer Wirkung vergleichbaren Gewerbebetrieben

würde damit unter den bereits zuvor erwähnten Aspekten insgesamt dem Ziel zuwiderlaufen, städtebauliche Spannungen innerhalb des Plangebiets zu vermeiden. Die Gefahr von Fehlentwicklungen ist im Plangebiet aufgrund der zentralen Lage verstärkt gegeben.

Für die Entwicklung von Einzelhandel stehen nach dem denkmalgerechten Umbau der Güterhallen im Mischgebiet etwa 3.000 m² Verkaufsfläche zur Verfügung. Um trotz dieser relativ geringen Größe Beeinträchtigungen der Hamburger Zentren, insbesondere des nahegelegenen Bezirkszentrums Altona zweifelsfrei auszuschließen, werden dennoch Regelungen zur Entwicklung des Einzelhandels im Plangebiet getroffen. Zum einen werden die Grundeigentümer im Städtebaulichen Rahmenvertrag verpflichtet, Einzelhandelsansiedlungen nur im Rahmen eines mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt abgestimmten Nutzungskonzepts vorzunehmen. Zum anderen werden durch die Festsetzung § 2 Nummer 5 zentrenrelevante Einzelhandelssortimente nur ausnahmsweise zugelassen, sofern sie keine negativen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche haben.

Im Mischgebiet sind Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment ausnahmsweise zulässig, wenn von ihnen keine schädlichen Auswirkungen auf den Bestand und die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche ausgehen. Zentrenrelevante Sortimente sind (gemäß ‚Leitlinien für den Einzelhandel‘):

- Parfümerien,
- Textilien, Bekleidung,
- Schuhe, Lederwaren,
- Uhren, Schmuck,
- Foto, Optik,
- Spielwaren, Sportartikel,
- Bücher, Papier- und Schreibwaren,
- Kunstgewerbe, Geschenkartikel,
- Unterhaltungselektronikartikel (sog. braune Ware),
- Haushaltselektroartikel, Bild- und Tonträger, Kommunikationselektronik (sog. weiße Ware),
- Haushaltswaren, Glas, Porzellan,
- Fahrräder

(vgl. § 2 Nummer 5).

Die nur ausnahmsweise Zulässigkeit beinhaltet unter anderem, dass lediglich deutlich ungeordnete Flächenanteile der Güterhallen durch die entsprechenden Nutzungen in Anspruch genommen werden können. Zudem ermöglicht die Festsetzung in jedem Einzelfall eine Verträglichkeitsprüfung, um negative Auswirkungen auf den Bestand und die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche zu verhindern. Mit der nur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevantem Kernsortiment soll sichergestellt werden, dass sich im Plangebiet keine Betriebe ansiedeln, die in Konkurrenz mit dem Einzelhandel im Altonaer Zentrum stehen. Dies würde dem Bemühen um die langfristige Funktionsfähigkeit und Stabilität zentraler Versorgungsbereiche zuwider laufen und die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung gefährden. Insbesondere bestünde die Gefahr, die im „Sanierungs- und Stad-

tumbaugebiet Altona-Altstadt S5 Große Bergstraße/ Nobistor“ zur Stabilisierung des Wirtschaftsstandorts und der Zentrumsfunktion des östlichen Bezirkszentrums und zur Stabilisierung und Optimierung des Einzelhandelsstandorts Große Bergstraße verfolgten Ziele in Frage zu stellen. Der Bestand und die Entwicklung des naheliegenden Zentrums sollen durch einen konkurrierenden Einzelhandelsbesatz nicht gefährdet werden.

Ein Anfangsverdacht für entsprechende zentrenschädigende Auswirkungen besteht gemäß den von der Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau am 23. Januar 2014 beschlossenen Hamburger „Leitlinien für den Einzelhandel“ insbesondere bei den in der Festsetzung genannten Sortimenten. Will sich dennoch ein Einzelhandelsbetrieb mit zentrenrelevantem Kernsortiment im Plangebiet ansiedeln, so muss im Rahmen einer Einzelfallprüfung nachgewiesen werden, dass von diesem Betrieb die oben beschriebenen problematischen Auswirkungen nicht ausgehen. Im Städtebaulichen Rahmenvertrag wird darüber hinaus die Erstellung eines Nutzungskonzeptes für die Einzelhandelsflächen im Mischgebiet vertraglich abgesichert. Die Festsetzung § 2 Nummer 5 dient damit dem Schutz des bestehenden Zentrums. Fehlentwicklungen, die zu einer Beeinträchtigung des Altonaer Zentrums führen könnten, können verhindert werden.

Die Festsetzung wird auf Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevantem Kernsortiment beschränkt, weil angesichts von 1.600 Wohnungen sichergestellt werden muss, dass eine Versorgung der Bevölkerung, besonders für die weniger mobilen Bewohnergruppen, mit Gütern des täglichen und periodischen Bedarfs, insbesondere des Lebensmitteleinzelhandels, auch innerhalb des Plangebiets möglich ist.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Abgrenzung des Mischgebiets gegenüber der Straßenverkehrsfläche im Bereich der vorgesehenen Einmündung der Planstraße in die Harkortstraße geringfügig verändert. Die Grenze wurde auf der bestehenden Straßenbegrenzungslinie festgesetzt. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Änderungen nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligungen der von den Planänderungen Betroffenen durchgeführt.

5.1.3 Gewerbegebiete

Die geplante Querverbindung zwischen Harkort- und Haubachstraße führt über das östlich des Plangebiets liegende Betriebsgelände einer Brauerei sowie Teile des Schulgrundstücks der Theodor-Haubach-Schule. Der Bedarf für eine entsprechende Straßenverbindung resultiert aus den Entwicklungen im Plangebiet. Die erforderliche Straßenverkehrsfläche wurde jedoch bereits im Bebauungsplan Altona-Nord 12 vom 26. Januar 1984 gesichert. Bei der konkreten Ausarbeitung der Straßenplanung hat sich gezeigt, dass die dort planungsrechtlich festgesetzten Straßenverkehrsflächen im Bereich der Einmündungen in die Harkortstraße und die Haubachstraße nicht mehr in dem Ausmaß benötigt werden. Diese nicht mehr benötigten Flächen werden daher als Gewerbegebiete festgesetzt. Sie sollen dem Grundstück des Brauereibetriebs zugeschlagen und im Zuge einer Neuordnung des Logistikkonzepts der Brauerei zukünftig als Lagerflächen genutzt werden. Die Flächen dienen als Teilkompensation für Eingriffe in das Betriebsgelände der Brauerei im Zusammenhang mit der Festsetzung der Straßenverkehrsflächen.

Aufgrund der geringen Größe der Gewerbegebiete sowie des engen räumlichen und funktionalen Zusammenhangs mit dem im Baustufenplan Altona-Altstadt festgesetzten Industriegebiet nach Baupolizeiverordnung (BPVO) und der dort vorhandenen Brauereinutzung ist die Etablierung einer selbständigen gewerblichen Nutzung nicht möglich. Es ist daher nicht erforderlich, weitergehende Festsetzungen zu treffen.

5.1.4 Sondergebiet „Parkverträgliche Nutzungen“

Im Bereich des denkmalgeschützten Gebäudes an der Harkortstraße 125, der sogenannten Kleiderkasse, setzt der Bebauungsplan ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Parkverträgliche Nutzungen“ fest.

Die Kleiderkasse rückt in eine exponierte Lage am Eingang des geplanten Stadtteilparks und dominiert diese Situation. Als solitärer Baukörper inmitten des neuen Parks vermittelt sie zwischen dem urbanen Straßenraum der Harkortstraße und dem entstehenden Freiraum. Sie schafft so einen angemessenen Übergang zwischen bebauten und unbebauten Flächen. Die Kleiderkasse hat zudem eine herausragende Bedeutung zur Herausbildung einer besonderen Stadtteilidentität. In Form des geschützten Denkmals der Kleiderkasse behält der neue Stadtteil einen klaren Anknüpfungspunkt an die ehemalige Nutzung als Bahnfläche, die ihn von anderen Neubaugebieten unterscheidet. Um diese Funktionen und den gewünschten Charakter eines „Solitärs im Park“ planungsrechtlich zu sichern, wird das Sondergebiet relativ eng auf das bestehende denkmalgeschützte Gebäude zugeschnitten. Zwischen dem Gebäude und der Harkortstraße werden außerdem die für die Erschließung zwingend notwendigen Flächen in das Sondergebiet einbezogen. Durch die Reduktion privater Grundstücksflächen auf ein absolut erforderliches Mindestmaß wird insbesondere verhindert, dass der Eingang zur öffentlichen Grünfläche durch eine private Nutzung dominiert wird und die genannten planerischen Zielsetzungen durch die Gestaltung der Freiflächen im Sondergebiet konterkariert werden. Dadurch wird auf der anderen Seite die Möglichkeit, Stellplätze anzulegen, räumlich stark eingeschränkt, sodass voraussichtlich die bauordnungsrechtlich notwendige Zahl von Stellplätzen für die beabsichtigten Nutzungen nicht vollumfänglich hergestellt werden kann. Dies ist vertretbar, da das Gebäude der Kleiderkasse über die zukünftig in der Harkortstraße verkehrende Buslinie gut an den öffentlichen Verkehr angebunden ist und im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzepts auch alternative Mobilitätsangebote geschaffen werden sollen (Car-Sharing, Stadtradstationen). Die darüber hinaus erforderlichen gebäudebezogenen Freiflächen können innerhalb der privaten Grünfläche hergestellt bzw. nachgewiesen werden (siehe Ziffer 5.9.2). Die private Grünfläche der Kleiderkasse wird in das Konzept der Freiflächengestaltung der Parkanlage integriert.

Die wichtigen Funktionen der Kleiderkasse innerhalb des städtebaulich-landschaftsplanerischen Konzepts müssen durch geeignete Nutzungen gestützt werden. Es sollte sich dabei um solche Nutzungen handeln, die eine Verbindung zwischen dem Gebäude und dem Park herstellen und die auf dessen öffentlichen Charakter hinweisen. Die Nutzungen in der Kleiderkasse sollen zur Belebung des Parks beitragen.

Da sich das angestrebte Ziel mit keinem der durch die BauNVO vorgegebenen Baugebiete erreichen lässt, setzt der Bebauungsplan für den Bereich der Kleiderkasse ein Sondergebiet

mit der Zweckbestimmung „Parkverträgliche Nutzungen“ fest. In § 2 Nummer 6 werden die für diesen Bereich zulässigen Nutzungen abschließend geregelt:

Im Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Parkverträgliche Nutzungen“ sind nur Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie Schank- und Speisewirtschaften zulässig. In den Obergeschossen sind zusätzlich Büros und Räume für freie Berufe zulässig (vgl. § 2 Nummer 6).

Die Zweckbestimmung des Sondergebiets eröffnet ein breites Spektrum von Nutzungsmöglichkeiten, die geeignet sind, dem Gebäude einen öffentlichen Charakter zu geben bzw. es für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu öffnen und zugänglich zu machen. Die zulässigen Nutzungen sind nicht auf private Freiräume und nur teilweise auf eine Uneinsehbarkeit der Betriebsräume angewiesen. Es sind damit viele Einrichtungen denkbar, die einen Bezug zum Park aufbauen können (Theater, Kunstschule, Kindertagesstätte, Sportstudio o.ä.). Dies gilt insbesondere auch für die zulässigen Schank- und Speisewirtschaften, die durch Angebote der Außengastronomie ganz unmittelbar zur Belebung des Parks beitragen können. Alle als Wohnfolgeeinrichtungen zu verstehenden zulässigen Nutzungen können zur Deckung des entsprechenden Bedarfs der Bewohner des Stadtteils beitragen und gleichzeitig die Attraktivität des Standorts für Außenstehende steigern.

Da im Obergeschoss kein Freiraumbezug vorhanden und damit die Bedeutung der dortigen Räumlichkeiten für den Park geringer ist, wird das zulässige Nutzungsspektrum hier für Büroflächen und Räume für freie Berufe geöffnet. Dies entspricht der heutigen Nutzung und stellt in Bezug auf die oben beschriebenen gewünschten Nutzungen eine sinnvolle Ergänzung dar. Die im Obergeschoss zulässigen Nutzungen sollen zudem dazu beitragen, dass eine wirtschaftliche Basis für einen dauerhaften Erhalt des Gebäudes gesichert wird.

5.1.5 Bedingte Festsetzung / Bahnanlagen

Im zentralen Bereich des Plangebiets befinden sich die eisenbahnrechtlich gewidmeten Flurstücke 4943, 4944 und 5177 der Gemarkung Ottensen. Im nördlichen Teil des Plangebiets liegt ein Teil des ebenfalls eisenbahnrechtlich gewidmeten Flurstücks 5164 der Gemarkung Ottensen. Die dort geplanten Nutzungen Allgemeines Wohngebiet und Sondergebiet sowie Gemeinbedarfsfläche, Grünfläche und Straßenverkehrsfläche sind erst nach Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. 1993 I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert am 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154, 3159, 3191) möglich.

Gegenstand der Widmung der Flurstücke 4943 und 4944 der Gemarkung Ottensen ist eine Grundstücksentwässerungsleitung, die der Entwässerung des westlich gelegenen Bahngeländes dient und die an das in der Harkortstraße verlaufende öffentliche Mischwassersiel anschließt. Im Zuge der Herstellung der Anlagen für die innere Erschließung des Baugebiets wird eine neue, über öffentlichen Grund verlaufende Entwässerungsleitung hergestellt, die vom bestehenden Übergabepunkt an der Plangebietsgrenze zu einem öffentlichen Siel führt. Im Zusammenhang mit der Herstellung der neuen Entwässerungsplanung ist die alte Entwässerungsleitung auf Grundlage eines geeigneten, in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen zu erstellenden Rückbaukonzepts, welches unter anderem die weitere Grund-

wasserüberwachung des sanierten Ölschadens an der Kleiderkasse berücksichtigt, zurückzubauen, so dass die Freistellung von Bahnbetriebszwecken erfolgen kann.

Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Widmung des Flurstück 5177 der Gemarkung Ottensen ist ein bestehender Zugang zu einem Tunnelbauwerk. Der Zugang wird baulich verschlossen, die Freistellung von Bahnbetriebszwecken steht in Aussicht.

Auf der durch die Festsetzung betroffenen Teilfläche des eisenbahnrechtlich gewidmeten Flurstücks 5164 der Gemarkung Ottensen befindet sich derzeit ein bahneigener Erschließungsweg, der am Fuß des Bahndamms von der Harkortstraße verläuft und der Erschließung westlich angrenzender Bahnflächen dient. Die parallele Führung von zwei Erschließungsflächen im nördlichen Plangebiet kann zugunsten einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche, die auch der Nutzung durch die Bahn offen steht, aufgegeben werden. An der westlichen Plangebietsgrenze muss eine neue Grundstückszufahrt zum Bahngelände unter der Eingleisbrücke hergestellt werden, die an öffentliche Straßenverkehrsfläche anschließt (siehe Ziffer 5.5.1). Sobald diese neue Grundstückszufahrt hergestellt ist, kann der bahneigene Erschließungsweg aufgegeben werden und die Freistellung von Bahnbetriebszwecken erfolgen.

Die Festsetzungen für die vorgesehenen Nutzungen auf den o.g. Flächen erfolgen unter der aufschiebenden Bedingung der Freistellung dieser Fläche von Bahnbetriebszwecken:

Die festgesetzten Nutzungen als Allgemeines Wohngebiet, Sondergebiet, Grünfläche sowie Straßenverkehrsfläche auf dem Flurstück 4943, die festgesetzte Nutzung als Grünfläche auf dem Flurstück 4944, die festgesetzte Nutzung als Fläche für den Gemeinbedarf auf dem Flurstück 5177 und die festgesetzte Nutzung als Straßenverkehrsfläche auf dem Flurstück 5164 der Gemarkung Ottensen, die derzeit als Eisenbahnbetriebsanlagen dem Fachplanungsrecht unterliegen, sind bis zur Freistellung der Flächen nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. 1993 I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert am 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154, 3159, 3191), unzulässig. (vgl. § 2 Nummer 7).

Auch die Flurstücke 4838, 4839, 4945, 4979 und 4980 der Gemarkung Ottensen unterliegen einer bahnrechtlichen Widmung. Gegenstand der Widmung sind unter der Erdoberfläche befindliche Bahnhofs- und Fernmeldekabel des elektronischen Stellwerks sowie einzuhaltende Schutzabstände zu Leitungen und zur westlich des Plangebiets verlaufenden Eingleisbrücke. Die Festsetzungen des Bebauungsplans als öffentliche Grünfläche bzw. als nicht überbaubare Grundstücksfläche innerhalb des Mischgebiets sind mit dem Widmungszweck der genannten Flurstücke vereinbar. Die Widmung wird daher nur nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Auch die auf dem übrigen innerhalb des Plangebiets befindlichen Teil des Flurstücks 5164 vorhandene Bahnanlage wird als „oberirdische Bahnanlage“ nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

5.2 Flächen für den Gemeinbedarf

Entsprechend dem Bestand und den planerischen Vorgaben für Schulstandorte werden im Plan zwei Gemeinbedarfsflächen mit der Zweckbestimmung „Schule“ festgesetzt.

Die Kurt-Tucholsky-Schule (Stadtteilschule) ist an ihrem derzeitigen Standort (außerhalb des Plangebiets) nicht in der Lage, die notwendigen attraktiven Angebote zu entwickeln, um bedarfsentsprechend von Schülerinnen und Schülern angewählt zu werden. Der Standort weist im Hinblick auf das Einzugsgebiet der Schule, das sich vornehmlich nach Süden über die Stresemannstraße in die Stadtteile Altona-Altstadt und Altona-Nord erstreckt, eine ungünstige Lage auf. Zudem besteht ein baulicher Erneuerungsbedarf. Daher soll die Kurt-Tucholsky-Schule an einen anderen Standort verlagert werden.

Eine intensive Standortsondierung südlich der Stresemannstraße hat ergeben, dass ein Standort innerhalb des Plangebiets die beste Lösung darstellt. Ein Kriterium für die Standortwahl war unter anderem, dass die vorgesehene Lage sowohl für die bestehenden als auch für die neuen Wohngebiete als attraktiv einzustufen ist und damit über die Schülerschaft ein verbindender Effekt für die gesamte Bewohnerschaft entsteht.

Der neue Schulstandort soll mit einer Kapazität von fünf bis sechs Zügen in der Sekundarstufe I und drei Zügen in der Sekundarstufe II den neu entstehenden Bedarf aus dem Plangebiet und die bereits bestehende Bedarfe der angrenzenden Bereiche abdecken.

Im Rahmen einer ersten städtebaulichen Studie wurde geprüft, in wie weit eine Stadtteilschule innerhalb der geplanten städtebaulichen Struktur untergebracht werden kann. Das Ergebnis zeigt, dass die Einbindung im Hinblick auf eine überschlägige Bemessung der benötigten Grundfläche, die Orientierung der Eingänge, die Erschließung und die Integration in die geplante Bebauungsstruktur möglich ist.

Für die Stadtteilschule ist ein Standort nördlich der verbleibenden Güterhalle vorgesehen, der unmittelbar an den Park angrenzt. Größe und Zuschnitt des vorgesehenen Baublocks sowie die direkte Anbindung an den Park gewährleisten sowohl die quantitative, als auch die qualitative Unterbringung aller notwendigen Anforderungen an eine Schulnutzung. Am gewählten Standort kann das Musterraumprogramm einer als Ganztageseinrichtung angelegten Stadtteilschule inklusiv einer Sporthalle untergebracht werden. Die notwendigen Freiflächen der geplanten Stadtteilschule sollen auf dem Grundstück und den Dachflächen untergebracht werden, darüber hinaus sollen die angrenzenden Freiflächen der Parkanlage mitgenutzt werden. Es sind weitere Bildungsangebote sowie soziale und kulturelle Angebote denkbar, die zu einer Attraktivitätssteigerung des Plangebiets, vor allem für Familien mit Kindern, beitragen können.

Zur baulichen Ausgestaltung des Schulbaus soll ein architektonischer Wettbewerb durchgeführt werden.

Im Osten des Plangebiets wird die bestehende Theodor-Haubach-Schule als Fläche für Gemeinbedarf - „Schule (FHH)“ festgesetzt. Mit bis zu vier Zügen bildet sie das Grundschulangebot für Altona-Nord. Im Zuge der Realisierung der im Plangebiet vorgesehenen Wohnbebauung wird eventuell eine Erweiterung auf fünf- bis sechs Züge erforderlich. Unabhängig davon ist die Festsetzung einer Fläche für den Gemeinbedarf notwendig, um die Grenzziehung zwischen dem Schulgelände und der geplanten Querverbindung zwischen Harkort- und Haubachstraße eindeutig zu regeln. Im nördlichen Bereich ragt die neue Straßenverkehrsfläche auf einer Länge von etwa 90 m um etwa 1,5 m in das heutige Schulgelände. Im Nordosten des Schulgeländes wird eine größere Fläche von circa 450 m² für die Straßenverkehrsfläche

che benötigt. Vor dem Hintergrund der im Zuge der Planung insgesamt verbesserten Umfeldqualität, u.a. mit dem Stadtteilpark, ist dieser Eingriff in den Schulhof vertretbar.

Die heutige Schulhoffläche erstreckt sich bis in den Straßenraum der Haubachstraße (Flurstück 1527) und ist durch den Bebauungsplan Altona-Nord 12 planungsrechtlich gesichert, der für die Haubachstraße vor der Grundschule in gesamter Breite Gemeinbedarfsfläche ausweist. Damit ist in diesem Bereich die komplette Aufhebung der bisher noch im Einrichtungsverkehr für Kfz befahrbaren Haubachstraße möglich, sobald die Querverbindung zur Harkortstraße hergestellt ist. Eine Übernahme dieser Fläche in den Bebauungsplan Altona-Nord 26 ist nicht erforderlich.

5.3 Überbaubare Grundstücksfläche, Maß der baulichen Nutzung, Bauweise

Zielsetzung für die Entwicklung im Plangebiet ist es, im Sinne eines flächensparenden und nachhaltigen Städtebaus dichte urbane Strukturen mit einer hohen Alltagsqualität in zentraler Lage zu entwickeln.

Die dafür erforderlichen Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung werden in den Allgemeinen Wohngebieten, im Mischgebiet und im Sondergebiet durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl, einer Geschossflächenzahl in den Allgemeinen Wohngebieten sowie einer Geschossfläche im Mischgebiet und einer Zahl der Vollgeschosse bzw. Gebäudehöhen in m über Normalnull (über NN) in Kombination mit Baukörperfestsetzungen bzw. baukörperähnlichen Festsetzungen getroffen. Maßgeblich für die Gebäudehöhe ist die Oberkante Attika. Auch für das westliche Schulgrundstück (geplante Stadtteilschule) wird eine Baukörperausweisung getroffen, während für das östliche Schulgelände ein großzügigeres Baufeld (Flächenausweisung) festgesetzt wird, das dem bisherigen Planrecht (Altona-Nord 12) entspricht und die vorhandenen Spielräume langfristig sichert. In beiden Fällen werden ergänzend Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung getroffen.

5.3.1 Überbaubare Grundstücksfläche

Die städtebauliche Eigenart der Planung im Plangebiet und die gewünschte bauliche Dichte der Bebauung erfordern eine Baukörperausweisung, um die wesentlichen Elemente des städtebaulichen Konzepts sicherzustellen.

In den Allgemeinen Wohngebieten wird durch die baukörperbezogene Festsetzung der überbaubaren Fläche die geplante städtebauliche Grundkonzeption des Masterplans gesichert und durch die Übernahme des in der Umgebung vorherrschenden Bautypus' der Blockrandbebauung eine Verbindung zwischen dem neuen Stadtteil und seiner Umgebung geschaffen. Die Blöcke bilden insgesamt zwei erkennbare und klar abgegrenzte Quartiere, die sich jeweils auf einen Quartiersplatz beziehen und damit die vorhandenen Qualitäten des Umfeldes aufnehmen und sich in die angrenzende Stadtstruktur integrieren. Zudem werden durch die im Bebauungsplan festgesetzten Baukörper die durch den Masterplan beschriebenen Raumkanten am Park, entlang der Harkortstraße und an den Plätzen planungsrechtlich ermöglicht.

Beim Zuschnitt der einzelnen Blöcke wurden Belange der Vernetzung zwischen öffentlichem Raum und privatem Baublock berücksichtigt. Nach Möglichkeit wird für jeden Baublock ein Bezug zu einem der Quartiersplätze oder der öffentlichen Grünfläche hergestellt.

Ziel ist es zudem, durch die Baukörperfestsetzungen städtebaulich sinnvolle Größen der Blockinnenbereiche festzulegen und diese von Bebauung freizuhalten. Die so entstehenden Innenhöfe können in der zentralen Innenstadtlage als Rückzugsraum für die Bewohner dienen und zur Durchgrünung des Gebiets beitragen. Wie in der Umgebung werden auch in den Allgemeinen Wohngebieten hingegen überwiegend keine Vorgartenbereiche o.ä. freigehalten. Abgesehen von den an den Park angrenzenden Blockseiten, denen ein privater Freiraum vorgelagert wird, um den Übergang zum Freiraum zu gestalten, ermöglichen die Baugrenzen eine unmittelbar an den Straßenraum angrenzende Bebauung. Dies ist der hochzentralen Lage des Plangebiets angemessen und trägt insbesondere in jenen Bereichen, in denen durch den Bebauungsplan eine Wohnnutzung im Erdgeschoss ausgeschlossen wird (siehe § 2 Nummer 3 und Ziffer 5.1.1) zu einer Belebung der öffentlichen Räume bei.

In den Allgemeinen Wohngebieten werden Bautiefen von 13,5 m als Höchstmaß festgesetzt. Diese Bautiefen sind sowohl für Wohnnutzungen als auch für die im Erdgeschoss gewünschten ergänzenden Nutzungen angemessen. Sie lassen gegenüber dem Masterplan zudem geringfügige, aber städtebaulich vertretbare Spielräume für die Feinplanung zu, etwa um Fassaden zu gliedern oder im Blockinnenbereich besondere Ecklösungen auszubilden.

Für Kindertagesstätten in den Erdgeschossen kann eine größere Bautiefe erforderlich sein, um Grundrisse mit den notwendigen Gruppenräumen, sanitären Einrichtungen, Küchen etc. realisieren zu können. Um diesen speziellen Grundrissanforderungen Rechnung zu tragen und um zu ermöglichen, dass die für die Versorgung des Gebietes erforderlichen Kindertagesstätten wohnungsnah in den Erdgeschossen eingerichtet werden können, wird festgesetzt:

In den Allgemeinen Wohngebieten ist für Anlagen zur Kinderbetreuung eine Überschreitung der rückwärtigen, zum Innenhof gerichteten Baugrenzen im Erdgeschoss um 2 m zulässig (vgl. § 2 Nummer 8).

Im Mischgebiet orientieren sich die Baugrenzen überwiegend an den vorhandenen Baukörpern. Für die Denkmäler werden mit Ausnahme der nördlichen Querbühne durch die festgesetzten Baugrenzen keine Spielräume für Anbauten o.ä. geschaffen. Die denkmalwerte Bausubstanz soll so auch planungsrechtlich vor Überformungen geschützt werden. Insbesondere soll der zentrale Verladehof von Bebauung frei bleiben und somit der Gesamtcharakter des Denkmals erhalten werden.

Für die nördliche Querbühne wird eine Festsetzung zur überbaubaren Grundstücksfläche getroffen, die einen Neubau mit einer Bautiefe von 24 m als Höchstmaß und eine entsprechende Verkleinerung des Verladehofs ermöglicht. Die Festsetzung stellt jedoch nur eine Option dar, um langfristig gegenüber der massiven Bebauung der Schule und den hohen Kranbauten ein städtebauliches Gegengewicht am nördlichen Kopf des Verladehofs zu ermöglichen. Da es sich bei der Querbühne jedoch um einen denkmalrechtlich bedeutsamen

Teil der Gesamtanlage handelt, ist eine Ausnutzung dieser Option nur für ein architektonisches der besonderen Situation angemessenes Konzept und unter Zustimmung der Kulturbehörde, Denkmalschutzamt möglich.

Für die denkmalrechtlich weniger bedeutsamen Bereiche des Ensembles, insbesondere den nördlichen Teil des östlichen Verladeschuppens und die Anbauten an den westlichen Versandschuppen, werden ebenfalls enge Baukörperfestsetzungen getroffen. Allerdings sind hier aus denkmalrechtlicher Sicht auch Neubauten mit geringfügiger Überschreitung der bisherigen Baugrenzen bzw. ein Zurückbleiben hinter den Baugrenzen, d.h. ein teilweiser Abriss vorhandener Bausubstanz, denkbar. Neue Bebauungsmöglichkeiten, die wesentlich über den vorhandenen Bestand hinausgehen, werden für die sechs Kranbauten mit Bautiefen von 16 m eröffnet, für die ebenfalls enge Baukörperfestsetzungen getroffen werden.

Die Baukörperfestsetzungen ermöglichen ein Einschleiben der Neubauten in die alte Bausubstanz und ein Überkragen des denkmalgeschützten Versandschuppens, so dass dem Masterplan entsprechend eine Verwebung von neuen und alten Elementen entsteht. Im Inneren des Versandschuppens bleiben so Zonen erhalten, in denen der ursprüngliche Hallencharakter erfahrbar bleibt. Insgesamt entsteht in der Zusammenwirkung mit dem Denkmal eine starke, in den Proportionen ausgewogene Architektur mit Wiedererkennungswert, die den südlichen Quartierseingang definiert. Die getroffenen Baukörperfestsetzungen entsprechen dem angestrebten städtebaulich-architektonischen Entwurf und wurden im Hinblick auf soziale Abstände und Belichtung überprüft. Die hohe Verdichtung ist unter diesen Bedingungen städtebaulich vertretbar und dem Standort angemessen (siehe Ziffer 5.3.6).

Nach der öffentlichen Auslegung wurde die südöstliche Baugrenze des südlichen, mit einer maximal zulässigen Geschossfläche von 3.400 m² festgesetzten Baukörpers geringfügig verändert. Sie wurde auf der Straßenbegrenzungslinie festgesetzt. Darüber hinaus wurde die nördliche Baugrenze des mit maximal zwei Vollgeschossen und einer Gebäudehöhe von 31 m festgesetzten Baukörpers geringfügig verändert. Sie liegt nun in östlicher Verlängerung der Baugrenze der sog. Querbühne und parallel zur Straßenbegrenzungslinie der nördlich verlaufenden Planstraße. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Änderungen nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen durchgeführt.

In den Gewerbegebieten wird keine überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt. In den sehr kleinen Baugebieten, die sich in den Eck- bzw. Randbereichen des größeren Brauereigeländes befinden, würden selbstständige bauliche Nutzungen stets zu einer Beeinträchtigung der städtebaulichen Situation und – insbesondere im Einmündungsbereich der neuen Planstraße und der Gerichtstraße in die Harkortstraße – der Belange des Verkehrs führen. Auch eine hochbauliche Nutzung in Verbindung mit angrenzenden Grundstücksbereichen ist aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen nicht gewünscht. Die Flächen sollen dem Betriebsgrundstück der Brauerei zugeschlagen werden und als Lagerflächen genutzt werden.

Im Sondergebiet wird durch die Baugrenzen der vorhandene Baukörper abgebildet. Auch hier sollen keine Spielräume für Anbauten ö. ä. eröffnet werden und die denkmalwerte Bausub-

stanz planungsrechtlich vor Überformungen geschützt werden. Der durch den Masterplan angestrebte Charakter eines „Solitärs im Park“ wird durch die engen Baugrenzen gesichert.

Im Bereich der östlichen Fläche für den Gemeinbedarf (Theodor-Haubach-Schule) wird ein größeres Baufeld als Flächenausweisung eröffnet, das dem bisherigen Planrecht (Altona-Nord 12) entspricht und die auf dem Grundstück vorhandenen Spielräume langfristig nutzbar macht. Insbesondere sollen im Bereich des Schulhofs Nebenanlagen uneingeschränkt möglich bleiben.

Für die westliche Fläche für den Gemeinbedarf (geplante Stadtteilschule) wird hingegen eine Baukörperfestsetzung (64,5 m x 52 m) getroffen, welche die zur Umsetzung des Musterraumprogramms erforderliche Ausnutzung des Schulgrundstücks ermöglicht und der besonderen Situation einer Schule in einem durch eine große Dichte geprägten baulichen Umfeld gerecht wird.

Grundsätzlich müssen alle baulichen Anlagen innerhalb der festgesetzten Baugrenzen liegen. Dies gilt auch für Balkone, Erker und Terrassen, da diese i.d.R. als Gebäudeteil im Sinne des § 23 Absatz 3 BauNVO anzusehen sind. Balkone und Terrassen sind zur Schaffung von Wohnungen nach heutigem Standard erforderlich. Erker wiederum können die Qualität der Wohnung aufwerten und zusätzliche Besonnungsmöglichkeiten eröffnen. Die genannten Elemente können im Bebauungsplan jedoch nicht in Form einer präzisen Baukörperfestsetzung gesichert werden, da ihre konkrete Lage noch nicht bekannt ist und jeweils erst im Rahmen der Hochbauplanung entwickelt wird. Die in § 23 Absatz 3 BauNVO enthaltene Regelung, dass von den Baugrenzen geringfügige Abweichungen zugelassen werden können, würde den Entwurfsverfasser im Unklaren darüber lassen, in welchem Ausmaß Gestaltungsspielräume bestehen und welche Kriterien bei der Beurteilung von Überschreitungen eine Rolle spielen. Die nachfolgende Regelung trifft diesbezüglich eine Klarstellung. § 23 Absatz 3 Satz 2 bleibt von der Regelung unberührt. In Bezug auf die Überschreitungsmöglichkeit von Baugrenzen durch ebenerdige Terrassen enthält die Regelung außerdem eine weitere Ausnahme gemäß § 23 Absatz 3 Satz 3:

In den Baugebieten ist eine Überschreitung der Baugrenzen durch untergeordnete Bauteile wie Vordächer, Balkone, Erker und Sichtschutzwände bis zu einer Tiefe von 1,5 m sowie eine Überschreitung durch ebenerdige Terrassen bis zu einer Tiefe von 2,5 m ausnahmsweise zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers nicht beeinträchtigt wird und diese keine wesentliche Verschattung der benachbarten Nutzungen und der Umgebung bewirken. In den an der Harkortstraße gelegenen Allgemeinen Wohngebieten südlich der Parkanlage können die rückwärtigen, zum Innenhof gerichteten Baugrenzen durch Balkone ausnahmsweise um weitere 0,5 m überschritten werden. Eine Überbauung der Straßenverkehrsfläche und der mit Gehrechten zu belastenden Flächen ist nur oberhalb einer lichten Höhe von 4 m zulässig (vgl. § 2 Nummer 9).

Die festgelegte Größenbeschränkung stellt sicher, dass das Verhältnis zwischen Wohngebäude und Balkonen bzw. Terrassenanlage in den Proportionen angemessen ist und ermöglicht gleichzeitig für die Bewohner gut nutzbare Außenwohnbereiche in angemessener Größe. Die festgesetzten Höchstmaße ermöglichen jeweils für den herkömmlichen Geschoss-

wohnungsbau angemessene Größen für die untergeordneten Gebäudeteile wie Vordächer, Balkone, Loggien, Erker und Sichtschutzwände und Terrassen. Durch die festgesetzten maximalen Überschreitungen wird die Regelungswirkung der festgesetzten Baugrenze im Hinblick auf die Schaffung einheitlicher Baufluchten nicht untergraben und die Gebäudefassaden können optisch nicht übermäßig von Balkonen und ähnlichen Bauteilen dominiert werden.

In den an der Harkortstraße gelegenen Allgemeinen Wohngebieten südlich der Parkanlage ist eine um 0,5 m größere Überschreitungsmöglichkeit der Baugrenzen durch Balkone als Ausnahme eingeräumt. Diese Blöcke und damit auch die Innenhöfe sind größer als die anderen Baublöcke im Plangebiet. Daher ist es gerechtfertigt, hier tiefere Balkone zuzulassen.

Durch die festgesetzten Ausnahmebedingungen ist sichergestellt, dass durch die Überschreitung die städtebauliche Grundordnung des Masterplans in ihrer Gesamtwirkung und insbesondere in ihrer hochbaulichen Raumwirkung nicht gefährdet wird. Zudem werden negative Auswirkungen von außerhalb der Baugrenzen gelegenen Balkonen, Terrassen usw. in Hinblick auf die Belichtung angrenzender Nutzungen ausgeschlossen.

Die Einschränkung der Überbaubarkeit von Straßenverkehrsflächen und der mit Gehrechten zu belastenden Fläche resultiert aus der Zielsetzung, möglichst großzügige Straßenräume zu gestalten, die vielen Nutzungen offen stehen. Insbesondere sollen in den Platzbereichen die Möglichkeiten für eine Außenmöblierung von Gastronomiebetrieben o.ä. nicht von vorneherein durch niedrig über der Straßenverkehrsfläche positionierte Balkone ausgeschlossen werden. Angesichts des angestrebten belebten Charakters der Straßenräume sollen durch einen gewissen Abstand zwischen dem öffentlichen Leben auf den Straßen und Plätzen und den privaten Freiräumen zudem etwaige Konflikte z.B. der Einsehbarkeit gemindert werden. Die festgesetzte lichte Höhe von 4 m ist darüber hinaus als minimale Durchfahrtshöhe erforderlich, um Fahrbewegungen und Liefervorgänge auf den Straßen und Plätzen, die auch ein eventuelles Rangieren auf Gehwegen einschließen, nicht einzuschränken.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Festsetzung zur ausnahmsweisen Überschreitung der Baugrenzen in § 2 Nummer 9 geringfügig geändert. Für die an der Harkortstraße gelegenen Allgemeinen Wohngebiete südlich der Parkanlage wurde die Möglichkeit einer Überschreitung der rückwärtigen, zum Innenhof gerichteten Baugrenzen durch Balkone um weitere 0,5 m eingeräumt. Dies ist aufgrund der Größe dieser Baublöcke vertretbar. Darüber hinaus wurde in § 2 Nummer 9 die einzuhaltende lichte Höhe bei der Überbauung öffentlicher Straßenverkehrsflächen von 4,5 m auf 4 m reduziert. Dies ist als Durchfahrtshöhe für Fahrzeuge auf den Gehwegen ausreichend. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Änderungen nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligungen der von den Planänderungen Betroffenen durchgeführt.

5.3.2 Grundflächenzahl

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plangebiet unter anderem durch als Höchstmaß festgesetzte Grundflächenzahlen (GRZ) definiert.

Für die Allgemeinen Wohngebiete wird eine Grundflächenzahl von 0,8 als Höchstmaß festgesetzt. Diese ermöglicht die Umsetzung der gewünschten Entwicklung im Rahmen des abgestimmten und für gut befundenen städtebaulichen Konzepts des Masterplans. Es verbleiben zudem kleine Spielräume, um neben den Hauptbaukörpern auch Balkone und Terrassen, Zuwegungen und Kinderspielflächen zu errichten. Diese sind für die Realisierung eines zeitgemäßen Städtebaus, der die Ansprüche zukünftiger Nutzer an ihr Wohnumfeld berücksichtigt, unbedingt erforderlich.

Im Mischgebiet ist die festgesetzte Grundflächenzahl von 1,0 erforderlich, um den vorhandenen und denkmalwerten Charakter des vollständig versiegelten Verladehofes zu erhalten. Selbst im überwiegend wohnbaulich genutzten Bereich ist angesichts des erhaltenswerten Ensemblecharakters eine überwiegende Versiegelung der Freiflächen zu erhalten.

Die in den Allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet festgesetzten Grundflächenzahlen überschreiten die Dichteobergrenzen des § 17 Absatz 1 BauNVO (siehe Ziffer 5.3.6). Rechnerisch werden durch die festgesetzten Geschossigkeiten in Kombination mit der festgesetzten Grundflächenzahl und der festgesetzten Geschossfläche in den genannten Baugebieten zudem die für die Geschossflächenzahl definierten Grenzen überschritten.

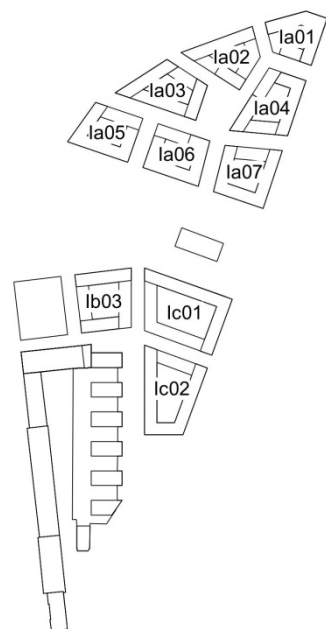
In den Gewerbegebieten wird keine Grundflächenzahl definiert. Da für die nur kleinen Restflächen keine überbaubare Fläche festgesetzt wird, ist eine Festsetzung zum Maß der baulichen Nutzung nicht erforderlich.

Im Sondergebiet wird die Grundflächenzahl mit 0,7 als Höchstmaß festgesetzt. Diese ist ausreichend zur Absicherung des vorhandenen baulichen Bestandes und ermöglicht darüber hinaus zusätzliche Grundstücksversiegelungen etwa für die Zufahrt zum Gebäude. Um den angestrebten Charakter des „Solitärs im Park“ zu sichern, soll im Sondergebiet eine bauliche Verdichtung bzw. eine vollständige Versiegelung der Baugebietsflächen nicht ermöglicht werden.

Für die Flächen für Gemeinbedarf setzt der Bebauungsplan jeweils eine GRZ von 1,0 als Höchstmaß fest. Die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 sichert eine hohe Flexibilität bei der baulichen Ausgestaltung der Gemeinbedarfsfläche und ermöglicht ein Höchstmaß der Grundstücksausnutzung, sofern dies erforderlich ist. Durch die festgesetzte GRZ kann die Schule beispielsweise vollständig durch eine Tiefgarage unterbaut werden.

5.3.3 Geschossflächenzahl / Geschossfläche

Dem Bebauungsplan liegt ein intensiv abgestimmtes städtebaulich-landschaftsplanerisches Konzept zugrunde, das jedoch nicht die Qualität einer hochbaulichen Planung hat. Im Bebauungsplan sollen daher für spätere Planungsphasen durch die 13,5 m tiefen Baukörper und die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß architektonische Spielräume geschaffen werden (siehe Ziffer 5.3.1 und 5.3.4). Andererseits soll verhindert werden, dass die festgesetzte Tiefe und das zulässige Höchstmaß der Zahl der Vollgeschosse jeweils im gesamten Block vollständig ausgeschöpft werden können. Dies würde eine Beeinträchtigung der Freiraumqualität in den Höfen und eine Verschlechterung der Belichtungssituation in den unteren Geschossen der Gebäude nach sich ziehen. Der Bebauungsplan setzt daher für die Baublöcke in den Allgemeinen Wohngebieten Geschossflächenzahlen von 3,23 bis 4,92 als Höchstmaß fest, die unter städtebaulichen Gesichtspunkten für den jeweiligen Baublock oder einer Teilfläche des Baublocks überprüft und als verträglich befunden wurde. Für vier Baublöcke erfolgt innerhalb des Baublocks eine nach Teilflächen differenzierte Festsetzung der Geschossflächenzahl, um die städtebaulich gewünschte Verteilung der Baumassen sicherzustellen. Sie berücksichtigt zudem die von den jeweiligen Grundeigentümern geplante Parzellierung des Baublocks.



Block		Grundstücksgröße qm		Geschossfläche qm		festgesetzte
		gesamt	anteilig	gesamt	anteilig	GFZ
la01	Gesamtblock	2.670		10.800		4,05
la02	Gesamtblock	3.074		13.100		
	Teilfläche 1		874		4.300	4,92
	Teilfläche 2		405		1.450	3,58
	Teilfläche 3		625		2.800	4,48
	Teilfläche 4		325		1.050	3,23
	Teilfläche 5		845		3.500	4,14
la03	Gesamtblock	3.530		13.500		3,82
la04	Gesamtblock	3.687		15.100		
	Teilfläche 1		1.448		5.970	4,12
	Teilfläche 2		362		1.430	3,95
	Teilfläche 3		1.877		7.700	4,10
la05	Gesamtblock	3.395		12.800		3,77
la06	Gesamtblock	3.357		12.700		3,78
la07	Gesamtblock	3.741		14.400		
	Teilfläche 1		1.773		7.860	4,43
	Teilfläche 2		1.968		6.540	3,32
lb03	Gesamtblock	3.975		16.100		4,05
lc01	Gesamtblock	6.223		20.500		3,29
lc02	Gesamtblock	4.976		17.300		
	Teilfläche 1		2.237		7.025	3,14
	Teilfläche 2		1.912		7.310	3,82
	Teilfläche 3		384		1.497	3,90
	Teilfläche 4		443		1.468	3,31

Für die Kranhäuser im Mischgebiet werden Geschossflächen von 3400 m² bis 4100 m² als Höchstmaß festgesetzt, die sich auf die Baukörper bezieht. Diese soll analog zu den Festsetzungen in den Allgemeinen Wohngebieten sicherstellen, dass die als Höchstmaß zulässige Geschossigkeit nicht vollflächig ausgenutzt werden kann. Vielmehr soll auch hier eine fein differenzierte Höhenstaffelung vorgenommen werden, um angesichts der engen Bebauung durch das wechselseitige Zurückstaffeln einander gegenüberliegender Gebäude und die Anlage von Dachterrassen die Belichtungs- und Wohnverhältnisse in den Baukörpern zu verbessern.

Aufgrund der differenzierten Höhenentwicklung der Wohngebäude kann es ggf. Interpretationsspielräume bei der Beurteilung geben, welche Geschosse bei der Berechnung der Geschossfläche berücksichtigt werden müssen. Damit das festgesetzte Höchstmaß eingehalten und in keinem Fall überschritten wird, trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzung:

Bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche und der zulässigen Geschossflächenzahl sind Flächen von Aufenthaltsräumen in nicht Vollgeschossen einschließlich der zu ihnen gehörenden Treppenräume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen (vgl. § 2 Nummer 10).

Für das Gewerbegebiet, das Sondergebiet und die Flächen für Gemeinbedarf werden keine Festsetzungen zur Geschossfläche getroffen. Diese Bereiche des Plangebiets sollen nicht bebaut werden bzw. sind schon bebaut, so dass keine Steuerung bezüglich der zu realisierenden Geschossfläche erforderlich ist. Für die geplante Stadtteilschule ist die städtebauliche Steuerungswirkung der zum Maß der baulichen Nutzung getroffenen Festsetzungen auch ohne eine detaillierte Regelung zur Geschossfläche ausreichend. Hier soll vor dem Hintergrund des noch nicht abschließend festgelegten Raumprogramms eine gewisse Flexibilität erhalten werden.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde in den allgemeinen Wohngebieten als Höchstmaß zulässige Geschossflächenzahlen, teilweise einheitlich für einen ganzen Baublock, teilweise differenziert nach Teilflächen eines Baublocks festgesetzt, statt der zur öffentlichen Auslegung je Baublock enthaltenen Ausweisung von als Höchstmaß zulässigen Geschossflächen. Mit dieser Planänderung sollte der Gefahr der Entstehung eines sogenannten „Windhundrennens“ um die Ausnutzung der zulässigen Geschossfläche begegnet werden. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Änderungen nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen durchgeführt.

5.3.4 Geschossigkeiten als Mindest- und Höchstmaß / Geschossigkeit als zwingendes Maß / Gebäudehöhe als Höchstmaß

In den Wohngebieten sieht der Masterplan eine variierende Höhenentwicklung der einzelnen Gebäude innerhalb der Baublöcke vor. So soll die Länge der Baufluchten z.B. entlang des

Parks und der Harkortstraße gebrochen werden. Zudem soll durch die Differenzierung der Geschossigkeiten innerhalb der einzelnen Baublöcke eine kleinteilige interne Gliederung erreicht werden, die sich auch in den Fassaden widerspiegelt und die Heterogenität der Umgebung aufnimmt. Auch sollen Möglichkeiten zur städtebaulichen Akzentuierung besonderer städtebaulicher Situationen geschaffen werden.

Die Festsetzungen zu Geschossigkeiten sollen insbesondere auch zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse beitragen, indem sie überwiegend die Einhaltung der Abstandsflächenregelung der HBauO erfordern. Darüber hinaus sichern Bereiche mit einer höheren Geschossigkeit zum Teil den erforderlichen Immissionsschutz für dahinterliegende Gebäudeteile.

Da für die Gebäude noch keine Hochbauplanungen vorliegen, wurden die möglichen Gebäudehöhen auf Grundlage von Mustergebäudeschnitten aus dem Masterplan ermittelt. Der Musterschnitt setzt für das erhöhte Erdgeschoss eine Geschosshöhe von 4,5 m an, für ein Regelgeschoss 2,9 m sowie für die Ausbildung einer Attika 0,7 m. Als Flexibilitätzuschlag für unterschiedliche Geländehöhen wurden weitere 0,7 m berücksichtigt.

Die Höhenentwicklung in den Wohngebieten ist entsprechend der Musterschnitte des Masterplans überwiegend mit fünf Vollgeschossen als Mindestmaß und sieben Vollgeschossen als Höchstmaß sowie mit Gebäudehöhen zwischen maximal 43 m und 46 m über NN als Höchstmaß festgesetzt (entspricht etwa 23 m über Gelände). Sie entspricht damit hinsichtlich der absoluten Höhen der Baukörper weitgehend den stadträumlichen Gegebenheiten der Umgebung. Bei einer typischen Geschosshöhe von 3,5 bis 3,8 m im Altbau ergeben sich dort bei einer fünfgeschossigen Bebauung zzgl. Dachgeschoss Gebäudehöhen von etwa 17,5 bis 22,8 m über Gelände. Bei einer im heutigen Wohnungsbau üblichen Geschosshöhe von 2,8 bis 3 m und unter Berücksichtigung eines erhöhten Erdgeschosses von 4,5 m liegen die Gebäudehöhen im Plangebiet nur wenige Meter darüber. Die Festsetzung der Gebäudehöhe ist erforderlich, um eine bauordnungsrechtlich zulässige Überschreitung des Höchstmaßes der Vollgeschosse durch Nichtvollgeschosse (z.B. Staffel- oder Dachgeschosse) zu verhindern.

An der mit 16,7 m eher schmalen Straße im nördlichen Quartier werden aus abstandsrechtlichen Gründen lediglich fünf bis sechs Geschosse als Mindest- und Höchstmaß mit einer Gebäudehöhe zwischen 41 m und 42 m über NN für die sechsgeschossigen Gebäudeteile festgesetzt (entspricht etwa 21 m über Gelände). An den mit 14,7 m Querschnitt schmalsten Straßen wird die Höhe der angrenzenden Gebäude sowohl im nördlichen als auch im südlichen Quartier auf 37 m bis 40 m über NN (entspricht etwa 17,5 m über Gelände) als Höchstmaß und auf zwingend fünf Vollgeschosse festgesetzt. Die fünfgeschossigen Bauteile werden – analog zu der Festsetzung einer Mindestgeschossigkeit von fünf Geschossen in den übrigen Bauteilen – zwingend festgesetzt. Es können somit keine aus städtebaulichen Gründen unerwünschten niedrigen Bauteile errichtet werden, die zum Teil auch aus Gründen des Lärmschutzes ungünstig wären.

Am nördlichen Quartiersplatz sieht der Bebauungsplan mindestens sechs und höchstens acht Vollgeschosse vor. Die Gebäudehöhe wird entsprechend mit 47 m über NN als Höchstmaß festgesetzt (entspricht etwa 26 m über Gelände). Aus städtebaulichen Gründen ist hier eine Akzentuierung des Quartiersplatzes durch einen Hochpunkt gewünscht. Aufgrund der Exposi-

tion des Baukörpers und der davor liegenden Platzfläche ist ein Hochpunkt an dieser Stelle vertretbar und führt nicht zu Abstandsflächenunterschreitungen.

Die als Höchstmaß bzw. zwingend festgesetzten Geschossigkeiten und Gebäudehöhen bilden das grundsätzlich in der jeweiligen Lage städtebaulich verträglich Maß der baulichen Nutzung ab. Es können dabei aufgrund der noch ausstehenden hochbaulichen Planung für die einzelnen Baublöcke keine detaillierten Regelungen für besondere Situationen getroffen werden. Der Bebauungsplan setzt daher auf der Grundlage der Breite der an die Baublöcke angrenzenden Straßen- und Platzflächen und den Musterschnitten des Bebauungsplans relativ schematisch Geschossigkeiten und Gebäudehöhen fest. Unter bestimmten Voraussetzungen ist jedoch im Einzelfall auch eine höhere Bebauung denkbar, so dass durch § 2 Nummer 11 Möglichkeiten zur Überschreitung der im Bebauungsplan festgesetzten Werte eröffnet werden.

In den fünfgeschossigen und den fünf- bis sechsgeschossigen Teilen der Allgemeinen Wohngebiete können eine Überschreitung um ein weiteres Vollgeschoss sowie eine Überschreitung der Gebäudehöhe um bis zu 3 m ausnahmsweise zugelassen werden, wenn dies unter Berücksichtigung nachbarlicher Belange mit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vereinbar ist (vgl. § 2 Nummer 11).

Durch die Festsetzung soll die Flexibilität bei der Ausdifferenzierung der Höhenentwicklung im Einzelfall erhöht werden. Durch die Überschreitungsmöglichkeiten darf jedoch die grundsätzlich mit den Höhenbegrenzungen verfolgte Intention, die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse, nicht in Frage gestellt werden. Eine Ausnahme kann daher nur erteilt werden, wenn durch die höhere Geschossigkeit und die Überschreitung der maximalen Gebäudehöhe keine Unterschreitung der Abstandsflächen bis zur Mitte der angrenzenden Straßenverkehrsfläche auftritt, weil das Gebäude z. B. hinter der straßenseitigen Baugrenze zurückbleibt oder die oberen Geschosse derart zurückgestaffelt werden, dass sie abstandsflächenrechtlich nicht wirksam werden. Eine Ausnahme ist auch möglich, wenn die Mitte der angrenzenden Straßenverkehrsfläche zwar überschritten wird, es aber nicht zu einer Überdeckung mit anderen Abstandsflächen kommt, etwa weil der gegenüberliegende Baukörper die zulässige Gebäudehöhe nicht voll ausschöpft und dies durch ein verbindliches gemeinsames Abstandsflächenkonzept nachgewiesen wird. Eine Ausnahme ist auch dann zulässig, wenn sich Abstandsflächen in der Straßenmitte überdecken, aber die gesunden Wohnverhältnisse hierdurch nicht beeinträchtigt werden, weil in den Erdgeschossen der gegenüberliegenden Baukörper straßenseitig jeweils keine Aufenthaltsräume von Wohnungen liegen und dies durch ein verbindliches gemeinsames Nutzungs- und Abstandsflächenkonzept für die gegenüberliegenden Grundstücke nachgewiesen wird. Ggf. muss auf dem bzw. den gegenüberliegenden Grundstücken eine Baulast eingetragen werden, welche die Beschränkungen der zulässigen Gebäudehöhe bzw. eine Einschränkung bezüglich der im Erdgeschoss zulässigen Nutzungen zum Inhalt hat.

Die Festsetzung einer Mindestgeschossigkeit für überwiegende Teile der Allgemeinen Wohngebiete ist zum einen aus gestalterischen Gründen sinnvoll. Das angestrebte Bild eines dichten und urbanen Stadtteils, der sich die Umgebung städtebaulich einfügt, ließe sich mit niedrigen Baukörpern kaum umsetzen. Zudem soll trotz der gewünschten Höhendifferenzierung eine gewisse Einheitlichkeit in der Höhenentwicklung gewahrt werden. Während ein fünfge-

schossiger neben einem siebengeschossigen Gebäudeteil eine sinnvolle Gliederung eines Baublocks darstellt, bedeutet eine Höhendifferenz von drei oder mehr Geschossen die Setzung eines bewussten Höhenakzentes, der mit Ausnahme der Akzentuierung des Quartiersplatzes als städtebaulich störend einzustufen ist. Eine entsprechende Entwicklung wird daher durch die Festsetzung weitgehend ausgeschlossen. Die Festsetzung erfolgt zum anderen aus Lärmschutzgründen. Durch mindestens fünfgeschossige Gebäudeteile entlang der Bahnanlagen und den umgebenden Straßen kann sichergestellt werden, dass die dahinter liegenden Gebäude und Innenhöfe vor den einwirkenden Emissionen geschützt werden.

Mit der Festsetzung der maximal zulässigen Geschossfläche ist gewährleistet, dass eine vollständige Ausschöpfung der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse nicht überall möglich ist und dass gleichermaßen fünf-, sechs- und siebengeschossige Gebäude errichtet werden. Die genaue Ausgestaltung der Höhenstaffelung innerhalb der Baublöcke soll im Rahmen von hochbaulichen Wettbewerbsverfahren erfolgen.

Im Mischgebiet ist ebenfalls eine differenzierte Höhenentwicklung vorgesehen. Für Teile der denkmalgeschützten Bauten, die in die Planung integriert werden, werden die Gebäudehöhen entsprechend der vorhandenen Baulichkeiten begrenzt. Es handelt sich um die Harkortstraße 81 (Güterabfertigung) und die Harkortstraße 79 (Technische Dienststelle), für die bestandskonform Geschossigkeiten (2 bzw. 3 Geschosse) und Gebäudehöhen (29m bis 40m) als Höchstmaß festgesetzt werden. Durch die restriktive Beschränkung sollen planungsrechtliche Anreize für bauliche Veränderungen an den Denkmälern ausgeschlossen werden. Für die vorhandenen Hallen werden hingegen nur Gebäudehöhen als Höchstmaß festgeschrieben, weil bei den eingeschossigen Baukörpern lediglich die bauliche Höhe prägend wirkt.

Im Bereich der nördlichen Querbühne der Güterhallen wird im Mittelteil eine viergeschossige Bebauung und im Übrigen eine zweigeschossige Bebauung als Höchstmaß sowie Gebäudehöhen von 37m bzw. 31m als Höchstmaß festgesetzt. Dabei ist eine Aufstockung des vorhandenen Bestandes ebenso wie ein Neubau unter Ausnutzung der durch den Bebauungsplan ermöglichten größeren Bebauungstiefe nur auf der Grundlage eines mit der Kulturbehörde, Denkmalschutzamt abgestimmten Konzepts denkbar. Die Begrenzung auf vier Geschosse erfolgt, um einerseits eine angemessene bauliche Fassung des Ladehofes zu ermöglichen, ohne andererseits dessen historischen Charakter, der durch vergleichsweise niedrige Gebäude bestimmt wird, zu stark zu verändern. Der Baukörper vermittelt in der Höhe zwischen den niedrigen denkmalgeschützten Gebäudeteilen und den bis zu achtgeschossigen Kranbauten.

Für die Neubauten im östlichen Bereich des Mischgebiets werden sechs Vollgeschosse als Mindestmaß und acht Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt. Diese Festsetzung sichert ein in den Proportionen ausgewogenes Verhältnis zwischen den geplanten Neubauten und der durch sie überkragten historischen Erweiterung des Versandschuppens. Die Neubauten werden durch die festgesetzte Gebäudehöhe auf maximal 49 m üNN beschränkt (entspricht etwa 26 m über Gelände), woraus folgt, dass bei einem achtgeschossigen Neubau vier Geschosse teilweise in den Versandschuppen eingeschoben werden bzw. neben diesem positioniert und vier weitere Geschosse oberhalb der vorhandenen Bausubstanz entstehen werden. Diese oberen Geschosse kragen dabei über das Denkmal aus. Durch die Festsetzung einer maximal achtgeschossigen Bebauung wird angesichts der erheblichen Baumasse und der

Großflächigkeit des ehemaligen Güterbahnhofs die Entwicklung einer eigenständigen und architektonisch wirksamen Bauform ermöglicht.

In Kombination mit der Festsetzung der maximal zulässigen Geschossfläche wird auch im Mischgebiet sichergestellt, dass eine vollständige Ausnutzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse nicht über die gesamte Grundfläche möglich ist, sondern dass Teile der Kranbauten auch nur sechs- und siebengeschossig ausgeführt werden. Damit ergeben sich in der konkreten Durcharbeitung der Grundrisse die notwendigen Spielräume zur Verbesserung der Belichtungssituation der Wohnungen in den Kranbauten. Zudem werden so die Bereiche, in denen Abstandsflächen unterschritten werden, reduziert.

Im Sondergebiet wird die Geschossigkeit für die vorhandene Kleiderkasse (Harkortstraße 125) entsprechend des baulichen Bestands auf zwei Geschosse und eine Gebäudehöhe von 32 m über NN als Höchstmaß begrenzt (entspricht etwa 11 m über Gelände).

Die Geschossigkeit im Bereich der östlichen Fläche für Gemeinbedarf (Theodor-Haubach-Schule) wird entsprechend des heute vorhandenen baulichen Bestands auf maximal drei Geschosse begrenzt. Die vorhandene Bebauung wird somit planungsrechtlich abgesichert. Gleichzeitig wird für eventuelle Neubauten die maximale Geschossigkeit so begrenzt, dass in Hinblick auf die Höhenentwicklung eine ausreichende Orientierung am denkmalwerten baulichen Bestand sichergestellt ist. Eine bauliche Dominanz etwaiger Neubauten durch eine unangemessene Höhe wird ausgeschlossen.

Im Bereich der westlichen Fläche für Gemeinbedarf (geplante Stadtteilschule) ist eine differenzierte Höhenentwicklung zwischen V und VII Geschossen als Mindest- und Höchstmaß denkbar. Vorstellbar ist eine Geschossigkeit, die punktuell bis zu sieben Geschosse erreichen kann. Diese ist zum einen erforderlich, um auf dem relativ kleinen Grundstück alle erforderlichen Raumbedarfe unterzubringen. Zum anderen wird jedoch durch eine der Wohnbebauung entsprechende Geschossigkeit die Integration des Schulgebäudes in den städtebaulichen Zusammenhang sichergestellt. Die Zielsetzung, zum Park eine städtebauliche Kante auszubilden, kann somit auch durch den Schulbau gestützt werden.

Für Gebäude, in denen auch gewohnt wird, setzt der Bebauungsplan aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen sowie zur Verbesserung der Belichtung eine überhöhte Erdgeschosszone mit mindestens 4,5 m und maximal 5,5 m Höhe fest. Erzielt werden soll ein urbanes Erscheinungsbild der Straßenräume mit großzügigen Eingangsbereichen. Damit werden auch günstige Bedingungen für die städtebaulich erwünschte Anordnung von gewerblicher Nutzung und von Einzelhandel in den Erdgeschossen geschaffen, da diese in der Regel größere Geschosshöhen benötigen.

Erfahrungsgemäß sind bestimmte technische Aufbauten bei vielen Gebäuden unumgänglich (zum Beispiel Aufzugsüberfahrten). Um diese zu ermöglichen, ohne die Gebäudehöhe insgesamt zu erhöhen und um Aufbauten nicht generell auszuschließen, aber ihre Verträglichkeit im Einzelfall prüfen zu können, erfolgt die Festsetzung § 2 Nummer 12:

Technikgeschosse und technische oder erforderliche Aufbauten, wie Treppenräume, sind ausnahmsweise, auch über der festgesetzten Gebäudehöhe, zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt werden und diese keine wesentliche Verschattung der Nachbargebäude und der Umgebung bewirken. Aufbauten, deren Ein-

hausung und Technikgeschosse sind mindestens 2,5 m von der Außenfassade zurückzusetzen (vgl. § 2 Nummer 12).

Der Gestaltung des Plangebiets kommt aufgrund seiner Größe und seiner zentralen Lage eine besondere Bedeutung zu. Die Dachlandschaft wirkt prägend für das neu entstehende Ortsbild, insbesondere weil auch langfristig Sichtbezüge von zum Teil in Hochlage geführten Bahntrassen bestehen werden. Technische Aufbauten, z.B. Mobilfunkanlagen oder andere Aufbauten, z.B. Zugänge zu Dachterrassen, können dieses Bild beeinträchtigen. Insbesondere hohe oder massige Aufbauten können störend auf das Ortsbild, die Gestaltung des einzelnen Gebäudes und auch auf die Verschattung der Nachbargebäude und der Umgebung wirken. Daher sind Dachaufbauten im Plangebiet ausnahmsweise nur dann zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt werden und keine wesentliche Verschattung der Nachbargebäude und der Umgebung entsteht.

Die Dachaufbauten müssen zudem um 2,5 m von der Traufkante abrücken, um keine städtebauliche Wirkung für Fußgänger zu entfalten. Um städtebaulich negativ wirkende Dachlandschaften zu vermeiden, wird zudem geregelt, dass Aufbauten gruppiert anzuordnen, durch Verkleidungen gestalterisch zusammenzufassen und freistehende Antennenanlagen nicht zulässig sind.

5.3.5 Abstandsflächenunterschreitungen

Aus der städtebaulichen Eigenart des Entwurfs und der gewünschten baulichen Dichte der Bebauung ergeben sich mögliche Unterschreitungen der Abstandsflächen gemäß § 6 HBauO. In besonderen städtebaulichen Situationen (Eckbebauung) können außerdem Teile von Gebäuden in den Abstandsflächen desselben Gebäudes errichtet werden. Da das Baukonzept jedoch verhältnismäßig enge Baugrenzen mit ergänzenden Festsetzungen zu Geschossigkeiten regelt, handelt es sich um vorrangige zwingende Festsetzungen im Sinne des § 6 Absatz 8 HBauO, so dass die Abstandsflächenregelungen in § 6 Absatz 1 Satz 1 und § 6 Absatz 5 HBauO nicht anzuwenden sind. Im Plangebiet werden dennoch die meisten Baukörper so positioniert werden können, dass sie die Abstandsflächen mit dem Maß von 0,4 H einhalten.

In den folgenden Bereichen kann es dennoch zu einer Abstandsflächenunterschreitung kommen:

- Im nördlichen Quartier ist absehbar, dass durch die Abstandsflächen der Baublöcke an der Bahn bzw. der südlichen Baublöcke entlang des Parks die Mitte der jeweils angrenzenden Straßenverkehrsfläche überschritten wird. Diese Abstandsflächenunterschreitungen sind unerheblich, weil entweder Bahnflächen oder öffentliche Grünflächen angrenzen, die auch langfristig nicht bebaut werden sollen.
- Dies gilt auch für die beiden nördlichen Blöcke im südlichen Quartier. Auch hier ist eine Überschreitung der Mitte der nördlich der Blöcke gelegenen, an den Park angrenzenden Straßenverkehrsfläche absehbar. Auch diese Abstandsflächenunterschreitungen sind unerheblich, weil die angrenzende öffentliche Grünfläche auch langfristig nicht bebaut werden soll.

Neben den Abstandsflächenunterschreitungen sind zudem folgende Überdeckungen von Abstandsflächen möglich:

- Aufgrund der als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe von zwischen 43 m und 46 m über NN (etwa 23 m über Gelände) für die siebengeschossigen Gebäude wären in den Allgemeinen Wohngebieten Abstände von etwa 18,5 m zwischen zwei Siebengeschossern erforderlich, damit es zu keiner Überlappung von Abstandsflächen in der Straßenmitte kommt. Da auch an den 17,7 m breiten Straßen siebengeschossige Gebäude möglich sind, kann es hier je nach architektonischem Konzept zu einer geringfügigen Abstandsflächenüberdeckung kommen.
- Aufgrund der als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhe und der geringen Straßenbreite können sich zudem zwischen den siebengeschossigen Schmalseiten der zur Bahn orientierten Baublöcke im nördlichen Quartier, den am Park gelegenen Baublöcken im südlichen Quartier und den siebengeschossigen Schmalseiten der Blöcke an der Harkortstraße Überdeckungen von Abstandsflächen ergeben.
- Zu einer weiteren Überdeckung von Abstandsflächen kann es im Bereich des mit acht Geschossen als Höchstmaß festgesetzten Gebäudes am nördlichen Quartiersplatz kommen. Hier sind im Bereich der Schmalseite Überlagerungen mit den Abstandsflächen von an der Straße gegenüberliegenden Gebäuden möglich.
- Im Mischgebiet wird es zwischen den einzelnen Kranbauten zu Überdeckungen der Abstandsflächen kommen, die jedoch anhand eines konkreten architektonisch-städtebaulichen Konzepts in Hinblick auf Aspekte der Besonnung und des Sozialabstandes überprüft wurden. In diesem Fall wird der Belang, eine städtebauliche Lösung zu verwirklichen, die der besonderen Situation des großflächigen und baulichen massiven Denkmals gerecht wird, höher gewichtet.
- Die Baublöcke in den allgemeinen Wohngebieten weisen als Grundfigur jeweils kein regelmäßiges Rechteck auf, sodass durch die festgesetzten Baugrenzen in den Innenhöfen jeweils in mindestens einer Ecke eine Bebauung ermöglicht wird, bei der sich zwei Außenwände eines Gebäudes in einem Winkel kleiner als 90 Grad gegenüberstehen. Infolgedessen überdecken sich die Abstandsflächen, was nach § 6 Absatz 3 Satz 1 HBauO zulässig ist, wenn die Außenwände in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinander stehen. Bei einer dergestalt geschlossenen Eckbebauung tritt allerdings außerdem im äußersten Winkel zwangsläufig ein Gebäudeflügel in die Abstandsfläche des anderen. Eine Beeinträchtigung der gesunden Wohnverhältnisse ist daraus resultierend jedoch nicht zu befürchten. Entsprechende Bebauungssituationen treten in innerstädtischen Lagen mit Blockrandbebauung häufig auf. Es sind Wohnungsgrundrisse zu entwickeln, die den Anforderungen an Belichtung, Durchlüftung, Sozialabstand und Gefahrenabwehr entsprechen.
- In vier Baublöcken in den allgemeinen Wohngebieten des nördlichen Quartiers sowie in zwei Baublöcken in den allgemeinen Wohngebieten des südlichen Quartiers wird mit den festgesetzten Baugrenzen jeweils eine Bebauungssituation ermöglicht, bei der im Innenhof zwei Außenwände eines Gebäudes in einem Winkel von 75 Grad oder weniger zueinander stehen. Im nördlichen Quartier weist der westliche, an der Bahn und am Park gelegene Baublock in der südwestlichen Ecke des Innenhofs einen möglichen Winkel der Außenwände von 73 Grad auf. Die im weiteren Verlauf entlang der Bahn nach Norden folgenden Bau-

blöcke weisen jeweils in der südwestlichen Ecke des Innenhofs mögliche Winkel der Außenwände von 51 bzw. 53 Grad auf. Der mittlere der drei zur Harkortstraße gelegenen Baublöcke weist in der südwestlichen Ecke einen möglichen Winkel der Außenwände von 62 Grad auf. Im südlichen Quartier stehen in den beiden an der Harkortstraße gelegenen Baublöcken die Außenwände jeweils in der nordwestlichen Ecke des Innenhofs in einem Winkel von 70 Grad zueinander. Zur Umsetzung des städtebaulichen Konzepts mit hoher Dichte und geschlossener Blockrandbebauung ist es bei gegebenem Zuschnitt des Plangebietes unvermeidbar, dass spitzwinklige Ecksituationen auftreten. Zur Erzielung gesunder Wohnverhältnisse, sind Wohnungsgrundrisse zu entwickeln, die den Anforderungen der Belichtung, Belüftung, des Sozialabstands und der Gefahrenabwehr entsprechen. (siehe Ziffer 5.3.6).

Die möglichen Abstandsflächenunterschreitungen und -überlappungen sind grundsätzlich zur Umsetzung des gewünschten Konzepts städtebaulich erforderlich. Je nach architektonischem Konzept ist es jedoch auch bei Ausschöpfung der maximal zulässigen Anzahl der Vollgeschosse möglich, dass es nicht zu Überdeckungen von Abstandsflächen kommt, etwa weil die oberen Geschosse zurückgestaffelt werden, das Erdgeschoss nicht die mögliche Maximalhöhe von 5,5 m aufweist, eine eher niedrige Attika ausgebildet wird und der – auch zum Ausgleich von Geländeversprüngen – eingerechnete Flexibilitätszuschlag oder die maximale Bautiefe von 13,5 m nicht voll ausgeschöpft werden (siehe Ziffer 5.3.6).

5.3.6 Städtebauliche Dichte

Die mit der zwingenden Baukörperfestsetzung einhergehenden partiell möglichen Überdeckungen der Abstandsflächen werden ebenso wie die hohen Grundflächenzahlen und Geschossflächenzahlen für die Umsetzung des Bebauungskonzepts als erforderlich angesehen, um die städtebaulich gewünschte Neuentwicklung der brachgefallenen Flächen zu ermöglichen. Nur so kann dem Gebot nach § 1a Absatz 2 BauGB zur „Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen“ nachgekommen werden.

Die hohe Dichte ist vor allem aber der Lage des neuen Stadtteils im zentralen Bereich Altonas geschuldet. Es ist explizites Ziel des Master- und damit des Bebauungsplans, ein verdichtetes, urbanes Stadtquartier zu entwickeln. Die Lagegunst des Plangebiets soll dem dringenden Wohnraumbedarf entsprechend ausgenutzt werden. Die festgesetzten Dichteparameter gewährleisten eine ortsbildverträgliche Einfügung der neuen Quartiere in die unmittelbar angrenzende und ebenfalls sehr dichte Bebauung. Die hohe Dichte ist zudem städtebaulich gerechtfertigt, um die bauliche Nutzung in einem bereits gut erschlossenen und mit Infrastruktur versorgten Bereich zu konzentrieren. Die Konzentration der Baukörper soll eine möglichst flächensparsame Entwicklung des neuen Stadtteils bewirken, die auch aus gesamtstädtischer Sicht erstrebenswert ist, um die bauliche Nutzung von Freiflächen möglichst zu vermeiden und einen schonenden Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Absatz 2 BauGB sicherzustellen. Die vergleichsweise hohe bauliche Dichte ist zudem Voraussetzung für ein vielfältiges Wohnungsangebot, das den Wohnungsmarkt im Umfeld qualitativ und quantitativ ergänzen kann. Das Grundkonzept des Masterplans und damit auch des Bebauungsplans orientiert sich damit insgesamt am Leitbild der kompakten europäischen Stadt und entspricht modernen städtebaulichen Konzepten für ein nachhaltiges Flächenmanagement. Die hohe Dichte ist

zudem unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wie z. B. den Kosten für die Flächenherrichtung erforderlich.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans werden Überlagerungen von Abstandsflächen weitgehend ausgeschlossen. Entlang der schmalen Straßen werden an den jeweiligen Blockseiten die Geschossigkeit auf fünf bzw. fünf bis sechs begrenzt. Es kann somit verhindert werden, dass auf einer langen Bauflucht eine zu dichte Bebauung entsteht. Die dennoch möglichen Überdeckungen liegen in erster Linie in jenen Bereichen des Plangebiets, an denen die Schmalseiten von siebengeschossigen Gebäudeteilen einander gegenüberliegen. Dies betrifft insbesondere die Baublöcke an der Bahn. Ein Ausgleich erfolgt hier durch die architektonische Gestaltung und die Aufteilung der Wohnungen, die sich jeweils nicht ausschließlich zu den Schmalseiten, sondern auch zu anderen Fassaden orientieren. Die Unterschreitungen und Überdeckungen der Abstandsflächen sind städtebaulich vertretbar, weil sie ausschließlich auf öffentlichem Grund liegen. Es kann daher sichergestellt werden, dass Belangen der Gefahrenabwehr Rechnung getragen wird, z.B. die Anleiterbarkeit der Gebäude im Brandfall gesichert ist. Es ist außerdem ausgeschlossen, dass in den Abstandsflächen auf öffentlichem Grund bauliche Anlagen wie Garagen, eingeschossige Gebäude oder Stützmauern errichtet werden, die auf privaten Grundstücksflächen nach § 6 Absatz 7 HBauO dort zulässig wären. Dies spielt für die Bewertung der Belichtungssituation in den Erdgeschossen und für die Gefahrenabwehr eine Rolle. Anfahrbarkeit und Anleiterbarkeit der Gebäude sind trotz der Abstandsflächenunterschreitungen und -überdeckungen uneingeschränkt möglich, die Gefahr eines Brandüberschlags wird durch die Unterschreitungen und Überdeckungen nicht verschärft.

Die Höhe der Gebäude, aus der die potenziellen Unterschreitungen und Überlappungen resultieren, hat zudem keine Auswirkung auf Belange des Sozialabstands. Die Fenster liegen sich aufgrund der gewählten städtebaulichen Konzeption unabhängig davon, wie hoch die Gebäude sind, straßenseitig immer im gleichen Abstand gegenüber. Es ergeben sich keine zusätzlichen Beeinträchtigungen, wie sie z.B. gegeben wären, wenn die Unterschreitungen in Bereichen mit erdgeschossigen Außenwohnbereichen lägen. Es ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass die festgesetzten Gebäudehöhen auf Musterschnitten basieren, die jeweils einen rechnerischen Flexibilitätszuschlag von 1,4 m für die Ausbildung einer Attika und für den Ausgleich von Geländeneiveauunterschieden beinhalten. Dieser Spielraum ist für die Hochbauplanung erforderlich. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass er immer voll ausgeschöpft wird. Außerdem ist es möglich, dass die obersten Geschosse zurückgestaffelt werden und damit nicht abstandsflächenwirksam werden. Es ist daher davon auszugehen, dass die Zahl der tatsächlichen Überdeckungen deutlich unter der Zahl der potenziell möglichen liegen wird.

Die Abstandsflächenüberdeckungen in den Innenhöfen, die sich vor Außenwänden ergeben, die in einem Winkel von weniger als 75 Grad zueinander stehen (siehe 5.3.5) sind erforderlich, um das gewünschte städtebauliche Konzept mit hoher baulicher Dichte und geschlossener Blockrandbebauung auf dem gegebenen Zuschnitt der Plangebietes zu ermöglichen. Im Rahmen von Testentwürfen ist dargelegt worden, dass eine Bebauung der Ecksituationen möglich ist, bei der die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse erfüllt werden. Bei der Beurteilung von Abstandsflächenüberdeckungen ist zu berücksichtigen, dass sich in den Ecksituationen jeweils Außenwände gegenüberstehen werden, die zu ein und demselben Gebäu-

de gehören. Es ist ausgeschlossen, dass sich in den Ecken die Außenwände von zwei Gebäuden in einem Winkel von weniger als 75 Grad gegenüberstehen, da entsprechende Grundstücksteilungen keine plankonforme Bebauung ermöglichen würden und nach § 19 Absatz 2 BauGB untersagt sind. Innerhalb eines Gebäudes ist es möglich, bei der Hochbauplanung entsprechende Wohnungsgrundrisse vorzusehen, bei denen insbesondere die Anforderungen an Belichtung und Belüftung sowie an einen angemessenen Sozialabstand eingehalten werden. So können in den Ecken beispielsweise Räume bzw. Nutzungen angeordnet werden, die keine Fensteröffnungen erfordern (Nebenräume, Flure, Treppenhäuser). Bei entsprechend großen Wohnungen kann eine ausreichende Belichtung und Belüftung über die zur Straße hin orientierten Fenster gewährleistet werden. Wohnungsgrundrisse und Fensteröffnungen können so gestaltet werden, dass die hinter den Außenwänden liegenden Wohnungen fremder Sicht entzogen sind. Es ist außerdem möglich, mittels Zurückbleiben hinter der festgesetzten Baugrenze, die spitzwinklige Situation aufzulösen und eine günstigere Stellung der Außenwände zueinander zu erreichen, als dies bei voller Ausnutzung der überbaubaren Grundstücksfläche möglich wäre. Dies gilt insbesondere bei den zwei Baublöcken im südlichen sowie dem Baublock im nördlichen Quartier, bei denen die Winkel nur geringfügig unter 75 Grad liegen. Mit der festgesetzten Grundflächenzahl von 0,8 sowie der Regelung über die ausnahmsweise Zulässigkeit von Nebenanlagen wird außerdem sichergestellt, dass innerhalb der sich überdeckenden Abstandsflächen in den Ecksituationen keine Nebenanlagen errichtet werden können. In die Abwägung muss eingestellt werden, dass sich die hohen Grundflächenzahlen und Geschossflächenzahlen insbesondere in den Allgemeinen Wohngebieten auch aus dem engen Zuschnitt der Baublöcke und den daraus resultierenden kleinen Baugebieten bei gleichzeitig großzügigen öffentlichen Straßen-, Platz- und Grünflächen ergeben. Als Konsequenz aus der städtebaulichen Konfiguration mit ihren relativ kleinen Baublöcken und dem engmaschigen Erschließungsnetz werden auch Abstandsflächenunterschreitungen und -überdeckungen nicht auf größeren Längen auftreten. Es ergeben sich daher keine negativen Auswirkungen für den öffentlichen Raum („Straßenschluchten“).

Negative Auswirkungen der hohen städtebaulichen Dichte treten vor allem im Hinblick auf die Belichtungssituation in den unteren Geschossen auf. Diese werden durch Festsetzung eines erhöhten Erdgeschosses von mindestens 4,5 m graduell gemindert. In einigen Erdgeschossbereichen wird eine Wohnnutzung zudem nur als Ausnahme zugelassen, so dass hier eine etwas geringere Betroffenheit besteht. Es ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass keine einheitliche Höhe aller Baukörper vorgesehen ist, sondern gestaffelte Höhen, durch die zusammen mit den durch die Baugrenzen ermöglichten Vor- und Rücksprüngen in den Fassaden der Belang der Besonnung und Belichtung einbezogen werden kann. Zudem eröffnen insbesondere die 13,5 m tiefen Baukörper sowie die Möglichkeiten, Baugrenzen ausnahmsweise mit untergeordneten Bauteilen zu überschreiten diverse Optionen z.B. durch Vor- und Rücksprünge sowie die Ausbildung besonderer Ecksituationen und Grundrisse mit der hohen baulichen Dichte architektonisch vorteilhaft umzugehen. Die konkrete Sicherstellung dieser Belange kann aber erst im Rahmen der Hochbauplanung erfolgen, da dort die entsprechende Grundrisslösungen und Gebäudekubaturen entwickelt werden und die Belichtung nicht nur der Fassaden, sondern der Wohnungen und der Aufenthaltsräume beurteilt werden kann. Weitere architektonische Minderungsmaßnahmen sind denkbar (siehe Ziffer 4.2.8.3).

Ein Ausgleich für die hohe städtebauliche Dichte erfolgt zudem durch die direkte Lage der Baugebiete an einer großen, öffentlichen Parkanlage. Einen Beitrag leistet auch das Erschließungskonzept, das öffentliche Straßenverkehrsfläche im umfangreichen Maße vom Kfz-Verkehr freihält. Ein Ausgleich erfolgt ferner durch die im Bebauungsplan gesicherte Schaffung privater und halbprivater Freiflächen in den Blockinnenbereichen der Allgemeinen Wohngebiete. Durch die eng gefassten Baugrenzen, die entsprechenden Festsetzungen zur Begrünung (siehe § 2 Nummer 32) und weitgehenden Freihaltung von Nebenanlagen (siehe § 2 Nummer 20) werden dort ausreichend Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität freigehalten.

Auch potenziell nachteilige Auswirkungen einer erhöhten baulichen Dichte (GRZ) auf Natur und Umwelt werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans gemindert, indem z.B. Anpflanzgebote getroffen werden und eine partielle Dachbegrünung vorgesehen wird (siehe § 2 Nummern 32 bis 36).

Für das Plangebiet ist ein Mobilitätskonzept erstellt worden. Unter anderem sind die Realisierung eines hohen Anteils autoarmen Wohnens und die Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 0,4 je Wohneinheit, die Etablierung eines Car-Sharing-Angebots, die Einrichtung von Leihfahrradstationen (Stadtrad), die Schaffung von gut erreichbaren und quantitativ ausreichenden Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sowie leicht zugängliche Fahrradstellplätze in den Wohngebäuden geplant. Zudem liegt das Plangebiet in der Nähe von Arbeitsstätten, die zu Fuß oder mit Fahrrad erreicht werden können, was eine Verminderung des Quellverkehrs innerhalb des Quartiers bewirken kann. Das Plangebiet ist darüber hinaus an den ÖPNV und das übergeordnete Straßennetz angebunden und der ruhende Verkehr wird in Tiefgaragen untergebracht, die den Parkdruck im Quartier mindern. Die Zahl der öffentlichen Parkstände im Straßenraum soll auf ein notwendiges Mindestmaß begrenzt werden, sodass der Straßenraum insbesondere auch für Fußgänger, Radfahrer, Aufenthalt und Kinderspiel zur Verfügung steht. Die Belange des Verkehrs finden somit ausreichend Berücksichtigung.

Sonstige öffentliche Belange stehen der Überschreitung der Dichteobergrenzen nach § 17 Absatz 1 BauNVO in den Allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet sowie den in Ziffer 5.3.5 aufgeführten Abstandsflächenunterschreitungen und -überlappungen nicht entgegen.

Um sicherzustellen, dass den oben genannten Belangen ausreichend Rechnung getragen wird, werden die Grundeigentümer im Städtebaulichen Rahmenvertrag verpflichtet, hochbauliche Qualifizierungsverfahren durchzuführen (hochbauliche Wettbewerbe, Gutachterverfahren). Die genaue Ausgestaltung und Positionierung der Baukörper wird damit das Ergebnis eines Entwurfsprozesses sein, bei dem als Kriterien auch Aspekte des Sozialabstands, die Besonnung und Belichtung der geplanten Wohnungen, die Realisierbarkeit hochwertiger und marktfähiger Wohnungsgrundrisse in Neubaustandard in einem dem Standort mit seiner hohen Lagegunst angemessenen Umfang sowie eine in ihrer Höhenentwicklung differenzierte Architektur mit Ausbildung von städtebaulichen Dominanten zugrunde gelegt werden müssen.

5.3.7 Unterbringung des ruhenden Verkehrs

Gemäß der städtebaulichen Zielsetzungen für das Plangebiet und den Aussagen des Mobilitätskonzepts entsprechend, soll ein auto- und verkehrsreduziertes Erschließungssystem realisiert werden. Diesem Ziel dienen u.a. Reglementierungen zur Anordnung der Aus-/Zufahrten der Tiefgaragen, die den Verkehr lenken sollen.

Darüber hinaus soll ein hoher Anteil der Wohnungen als autoarmes Wohnen mit einem verminderten Stellplatzschlüssel errichtet werden. Im Durchschnitt aller Wohnungsbauvorhaben soll ein Stellplatzschlüssel von 0,4 nicht überschritten werden. Das autoarme Wohnen soll über den Städtebaulichen Rahmenvertrag abgesichert werden, da eine entsprechende Regelung im Bebauungsplan nicht möglich ist.

Dennoch wären trotz der insgesamt geringen Anzahl bei einer oberirdischen Unterbringung der erforderlichen Stellplätze negative Auswirkungen auf den öffentlichen Raum, etwa die Reduktion der für eine hochwertige freiraumplanerische Gestaltung zur Verfügung stehenden Flächen sowie die Minderung der Aufenthaltsqualität, nicht auszuschließen.

Um das Ziel der Planung, die Schaffung eines möglichst hochwertigen und familiengerechten Wohnumfelds, umzusetzen, ist eine städtebaulich möglichst vorteilhafte Unterbringung des ruhenden Verkehrs erforderlich. Es ist daher planerisch die möglichst vollständige Verlagerung privater Stellplätze (öffentliche Parkplätze werden weiterhin oberirdisch angeordnet werden müssen) in Tiefgaragen gewünscht. Dementsprechend trifft der Bebauungsplan die folgende Festsetzung:

In den Allgemeinen Wohngebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. In dem mit „(C)“ bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete ist ausnahmsweise ein ebenerdiges Garagengeschoss zulässig, wenn dadurch die gesamte Fläche des mit „(C)“ bezeichneten Bereichs der Allgemeinen Wohngebiete einschließlich der nicht überbaubaren Grundstücksflächen in Anspruch genommen wird (vgl. § 2 Nummer 13).

Mit der Festsetzung soll verhindert werden, dass in einem dichten innerstädtischen Quartier die vorhandenen Freiräume ihrer Erholungs- und Freizeitfunktionen durch Stellplatznutzung entzogen werden. Zudem soll verhindert werden, dass in den Erdgeschosszonen Stellplätze untergebracht werden, die das Stadtbild beeinträchtigen würden und außerdem nicht zur gewünschten Belebung der Erdgeschosszonen beitragen könnten. Da diese Zielsetzung insbesondere in den Allgemeinen Wohngebieten von Bedeutung ist, wird die Festsetzung auf diese Bereiche des Plangebiets beschränkt.

Für den nördlichsten Baublock wird aufgrund erster Überlegungen für ein architektonisches Konzept eine Ausnahme formuliert, die Stellplätze auch in einem ebenerdigen Garagengeschoss zulässt, durch das der Blockinnenbereich vollflächig überbaut würde. Diese Ausnahme ist aufgrund der besonderen Lage und des Zuschnitts des Baublocks städtebaulich verträglich. Zum einen liegt der Block weder am Stadtteilpark noch an einem der Quartiersplätze, so dass negative städtebauliche Auswirkungen durch eine weitgehend unbelebte Erdgeschosszone in diesem Bereich weniger zum Tragen kommen können als in den übrigen Blöcken des nördlichen Quartiers. Zum anderen ist es aufgrund der Hochlage der Bahntrasse nördlich des Plangebiets günstig, wenn die Wohnnutzung im nördlichen Block erst im ersten Obergeschoss beginnt und eine unattraktive Troglage vermieden wird.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass auf dem Dach des ebenerdigen Garagengeschosses im Blockinnenbereich eine vergleichbare Hofsituation entsteht wie in jenen Höfen, die durch eine Tiefgarage unterbaut werden (siehe § 2 Nummer 32). Dieser Hof liegt dann lediglich nicht ebenerdig, sondern auf Höhe des ersten Obergeschosses. Da jedoch auch erst in diesem Geschoss die Wohnnutzung beginnt, während sich im Erdgeschoss lediglich Stell-

plätze bzw. zur Harkortstraße Geschäfte etc. befinden, ergibt sich für die Bewohner kein Nachteil.

Der zur Harkortstraße ausgerichtete Gebäudeteil ist nicht Bestandteil des mit „(C)“ bezeichneten Bereichs, da hier zur Gewährleistung einer belebten Erdgeschosszone gewerbliche Nutzungen wie Läden, Gastronomie oder auch Büros untergebracht werden sollen (siehe § 2 Nummer 3).

Um für die Errichtung der Tiefgaragen bzw. für das oberirdische Garagengeschoss im nördlichen Baublock, dem mit „(C)“ bezeichneten Teil des Plangebiets, eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzung:

Tiefgaragen sowie ein Garagengeschoss in dem mit „(C)“ bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete sind außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Für sie kann die jeweils festgesetzte Grundflächenzahl bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Für ein Garagengeschoss in dem mit „(C)“ bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete kann die Geschossflächenzahl von 4,05 bis zu einer Geschossflächenzahl von 4,79 überschritten werden. Das Garagengeschoss wird auf die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse nicht angerechnet. Für das Garagengeschoss ist eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe um bis zu 2,5 m zusätzlich zu der ausnahmsweise zulässigen Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhe auf Grundlage von Nummer 11 zulässig (vgl. § 2 Nummer 14).

Da wirtschaftliche Tiefgaragengrundrisse eine mittige Fahrgasse und beidseitigen Einstellmöglichkeiten erfordern und somit insbesondere im Vergleich zu den Wohngebäuden größere Gebäudetiefen aufweisen, ist eine Realisierung außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche erforderlich und wird durch die Festsetzung ermöglicht.

Durch die Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten Grundflächenzahl wird eine wirtschaftliche Ausnutzung der Grundstücke für Tiefgaragen ermöglicht, so dass überwiegend auf zusätzliche Tiefgaragengeschosse verzichtet werden kann.

Um oberhalb des Garagengeschosses ein vergleichbare Ausnutzung zuzulassen wie in den übrigen Blöcken der Allgemeinen Wohngebiete und zudem einen angemessenen Gestaltungsspielraum für die architektonische Planung zu eröffnen, wird in § 2 Nummer 14 geregelt, dass die festgesetzte Geschossflächenzahl von 4,05 für die Errichtung eines Garagengeschosses bis zu einer Geschossflächenzahl von 4,79 überschritten werden kann. Ebenso darf auch die festgesetzte Gebäudehöhe um die Höhe des Garagengeschosses überschritten werden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Baugebiete durch eine vollständige Unterbauung bzw. das ebenerdige Garagengeschoss in Zukunft nahezu vollflächig versiegelt sein werden. Der Bebauungsplan trifft daher ausgleichend Festsetzungen zur Begrünung dieser Bereiche (siehe § 2 Nummer 32 bis 36 sowie Ziffern 4.2.5 und 5.10.1), die eine dem Standort angemessene urbane Gestaltung der Freiflächen erwarten lassen. So kann trotz einer weitgehenden oder auch vollständigen Unterbauung bzw. Überbauung der Baugebiete durch Garagengeschosse dennoch mit einer der geplanten Wohnnutzung angemessenen Freiraumqualität gerechnet werden.

Für die durch die Ausnahme zulässigen Überschreitungen der Dichteobergrenzen des § 17 BauNVO und die ggf. entstehenden Abstandsflächenunterschreitungen gelten analog die Ausführungen unter 5.3.6.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde die in den § 2 Nummer 13 enthaltene Festsetzung über die ausnahmsweise Zulässigkeit eines Garagengeschosses in dem mit „(C)“ bezeichneten Bereich geringfügig verändert. Die Bedingung für die Erteilung der Ausnahme wurde präzisiert. Außerdem wurden die in § 2 Nummer 14 enthaltenen Regelungen zur Überschreitung des Maßes der baulichen Nutzung bei Errichtung eines Garagengeschosses geringfügig geändert. Rechtsunsicherheiten der alten Formulierung wurden damit beseitigt. Außerdem wurde in der Planzeichnung der zur Harkortstraße gerichtete Baukörper von der Festsetzung des mit „(C)“ bezeichneten Bereichs ausgenommen. Dies war zuvor bereits in § 2 Nummer 13 des Verordnungstextes geregelt. Dort ist die Regelung entsprechend zugunsten der präziseren Festsetzung in der Planzeichnung entfallen. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Änderungen nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligung der von den Planänderungen Betroffenen durchgeführt.

5.3.8 Bauweise

Für die Allgemeinen Wohngebiete wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Es wird somit sichergestellt, dass auch bei einer kleinteiligen Parzellierung der einzelnen Baublöcke, die aus gestalterischen Gründen städtebauliche wünschenswert ist, jeweils eine Grenzbebauung und somit ein geschlossener Baublock entsteht. Damit wird auch sichergestellt, dass die lärmabschirmende Wirkung einer geschlossenen Blockrandbebauung erzielt wird.

5.4 Gestalterische Festsetzungen

5.4.1 Erhöhte Erdgeschosszone

Es ist Ziel, im Plangebiet eine großstädtisch anmutende, abwechslungsreiche Sockelzone mit räumlich flexiblen Rahmenbedingungen für unterschiedliche Nutzungen zu entwickeln. Das urbane Erscheinungsbild soll durch eine enge Beziehung zwischen der Bebauung und dem Straßenraum geprägt sein. Durch großzügige Eingangsbereiche und eine offene Gestaltung des Erdgeschosses wird der Übergang zwischen privatem und öffentlichem Raum formuliert. Deshalb wird im Bebauungsplan folgende Festsetzung getroffen:

In den Allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet wird die Oberkante des Fußbodens des ersten Obergeschosses auf mindestens 4,5 m und höchstens 5,5 m über Gelände festgesetzt; maßgebend ist die Straßenhöhe. Ausnahmsweise kann im Erdgeschoss eine Galerie eingebaut werden, wenn das Galeriegeschoss eine Grundfläche kleiner 50 vom Hundert (v.H.) der Grundfläche des Erdgeschosses einnimmt. Die Galerieebene muss einen Abstand von mindestens 3 m von der Innenseite der zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen und mit Gehrechten belegten Flächen gerichteten Außenfassaden einhalten. Die Festsetzung gilt nicht für den mit „(C)“ bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete, wenn dort ein Garagengeschoss errichtet wird (vgl. § 2 Nummer 15).

Durch die Überhöhung des Erdgeschosses entsteht als wichtiger gestalterischer Aspekt eine deutliche Teilung der Fassade in eine Sockel- und eine Obergeschosszone. Diese ist ähnlich wie die festgesetzte Höhenstaffelung von Bedeutung, um die relativ großen Baukörper zu gliedern. Zudem ist die horizontale Gliederung und das Absetzen des Erdgeschosses ein typisches Gestaltungselement der umgebenden Altbauten, so dass durch die Festsetzung eine weitere Verbindung zwischen dem Plangebiet und den angrenzenden Stadtteilen hergestellt wird.

Um der zentralen Intention des überhöhten Erdgeschosses in der Fassadengliederung gerecht zu werden, müssen Galerieebenen einen Abstand von mindestens 3 m von der Innenseite der zu den öffentlichen Straßenverkehrsflächen und mit Gehrechten belegten Flächen gerichteten Außenfassade einhalten. Die Flächen der Galeriegeschosse sind auf weniger als 50 % der Grundfläche des Erdgeschosses und die Höhe des Sockelgeschosses auf maximal 5 m Höhe beschränkt, damit die Erdgeschosszone zusammenhängend erlebbar bleibt und nicht der Eindruck eines zweiten Vollgeschosses entsteht.

Durch die Festsetzung wird zudem die Zielsetzung gestützt, lebendige Quartiere zu entwickeln, in denen im Erdgeschoss auch gewerbliche Nutzungen entstehen. Für diese Nutzer bietet eine überhöhte Erdgeschosszone Vorteile, weil z.B. für Gastronomie oder Einzelhandel und repräsentative Büroräume ein großzügiger Raumeindruck entsteht. Außerdem werden zur Unterbringung der technischen Gebäudeausrüstung in gewerblichen Nutzungseinheiten häufig größere Geschosshöhen benötigt. Durch den Einbau oder Rückbau von Galerien ist je nach Flächenbedarf ein flexibles Anpassen an die jeweiligen Nutzungsansprüche möglich.

Die Festsetzung gilt nicht für den mit „(C)“ bezeichneten Teil des Plangebiets, sofern dort im Erdgeschoss ein Garagengeschoss errichtet wird. Es wäre architektonisch nicht sinnvoll, dieses Garagengeschoss zwingend mit einer Höhe zwischen 4,5 m und 5,5 m auszuführen. Vielmehr soll die Option eröffnet werden, durch die Kombination eines 2,5 m hohen Garagengeschosses und eines darüber liegenden, ebenfalls 2,5 m hohen Wohngeschosses eine insgesamt ebenfalls 5 m hohe Sockelzone zu definieren. Eine ansprechende und großzügige Gestaltung wird hier durch die architektonische Planung auf Grundlage eines Wettbewerbs sichergestellt werden.

5.4.2 Fassadengestaltung

Das zentrale städtebauliche Thema der Mitte Altona ist die Übernahme und Neuinterpretation der vorhandenen Strukturen der angrenzenden Stadteile. Vorhandene Charakteristika wie der Baublock oder auch die unterschiedliche Kleinteiligkeit in den Fassadenabwicklungen der benachbarten Quartiere dienen als Orientierungsrahmen und werden zeitgemäß in den neuen Stadtraum übersetzt. Das städtebauliche Konzept geht davon aus, dass die zu den öffentlich nutzbaren Flächen ausgerichteten Fassaden auch in Materialität und Farbgebung auf die überwiegend traditionelle Ziegelbauweise und hellen Putzbauten der Umgebung Bezug nimmt. Das Spektrum von roten Ziegelfassaden und Materialien in hellen Farbtönen bietet ausreichende Möglichkeiten für die Entstehung eines differenzierten Stadtbildes. Dabei sollen die Gebäude hinsichtlich ihrer Materialität und Farbigkeit sehr bewusst einen hellen,

freundlichen Raumeindruck erzeugen. Die folgende Festsetzung des Bebauungsplans schafft die Voraussetzung, um dieses Ziel zu erreichen:

In den Allgemeinen Wohngebieten und in den mit „(D)“ bezeichneten Bereichen des Mischgebiets sind zu den Straßenverkehrsflächen gerichtete Fassaden von Gebäuden als Ziegelfassaden in den Farben rot bis rotbunt oder in hellen Materialien auszuführen. Für Teile der Fassaden können auch dunklere Farben zugelassen werden, wenn der Gesamteindruck einer rot bis rotbunten Ziegelfassade oder einer hellen Fassade erhalten bleibt (vgl. § 2 Nummer 16).

Für Fassadenmaterialien können untergeordnet auch dunklere Farben eingesetzt werden, um einen angemessenen Spielraum zur Gliederung und Differenzierung der Fassaden zu behalten und damit eine lebendige Fassadenstruktur zu erhalten.

In den Baugebieten gibt es für die zu den Innenhöfen gerichteten, für den Gesamteindruck des Quartiers weniger bedeutsamen Fassaden keine Materialvorgabe. Es ist im Hinblick auf eine gute Belichtungssituation mittels Nutzung von Reflektion und Streulicht sowie für einen insgesamt großzügigen, freundlichen Raumeindruck jedoch empfehlenswert, dass dort helle Fassadenmaterialien zum Einsatz kommen.

5.4.3 Dachneigung

In den Allgemeinen Wohngebieten und den mit „(D)“ gekennzeichneten Teilen des Mischgebiets sind Dächer als Flachdächer oder flachgeneigte Dächer mit einer Neigung bis zu 10 Grad auszuführen.

Um sicherzustellen, dass die beabsichtigte Verpflichtung zur Begrünung von Dachflächen (vgl. § 2 Nummer 36) auch tatsächlich realisiert werden kann und die damit verbundenen Funktionen der Regenrückhaltung, der Stabilisierung des Kleinklimas sowie des Artenschutzes gesichert sind, trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzung:

In den Allgemeinen Wohngebieten und den mit „(D)“ bezeichneten Bereichen des Mischgebiets sind Dächer als Flachdächer oder flachgeneigte Dächer mit einer Neigung bis zu 10 Grad auszuführen (vgl. § 2 Nummer 17).

Im Masterplan Mitte Altona ist in Bezug auf das städtebauliche Erscheinungsbild eine variierende Höhenentwicklung ausdrücklich vorgesehen. Mit der V- bis VII-, in Teilen bis VIII-geschossigen Ausweisung in den Allgemeinen Wohngebieten und den mit „(D)“ gekennzeichneten Teilen des Mischgebiets wird die Entstehung sehr differenzierter Gebäudekubaturen ermöglicht. Durch die Festsetzung soll erreicht werden, dass die entstehenden Höhenversätze und städtebaulichen Akzentsetzungen eindeutig abzulesen sind und insgesamt das städtebauliche Bild eines geschlossenen Quartierszusammenhangs mit einer einheitlichen Dachlandschaft erzeugt wird.

Mit der Ausbildung von Flachdächern wird zudem die Möglichkeit geschaffen den Anteil privater Freiflächen im Gebiet durch die Anlage von Dachterrassen zu erhöhen. Dachterrassen bieten eine hohe Aufenthaltsqualität für die jeweiligen Hausbewohner und können damit in einem insgesamt dichten urbanen Quartier entscheidend zu einer hohen Wohnqualität beitragen.

5.4.4 Werbeanlagen

An den neuen Stadtteil werden aufgrund seiner zentrale Lage und der Größe der zu entwickelnden Fläche besondere städtebauliche und architektonische Anforderungen gestellt. Insbesondere aufgrund der angestrebten Nutzungsmischung mit einem gewerblichen Nutzungsanteil werden daher im Bebauungsplan Regelungen zur Gestaltung und Positionierung von Werbeanlagen getroffen. Durch die Festsetzung sollen gestalterische Mindeststandards zur Förderung eines positiven Ortsbildes und zum Schutz der jeweiligen Grundstückseigentümer vor verunstaltenden baulichen Werbeanlagen in der Nachbarschaft für die zukünftige Gestaltung von Gebäuden definiert werden:

Werbeanlagen größer 2 m² und Werbeanlagen oberhalb der Brüstung des zweiten Vollgeschosses sind unzulässig. Schriftzeichen müssen in Einzelbuchstaben ausgeführt werden. Die Gestaltung der Gesamtbaukörper und das Ortsbild dürfen nicht durch Werbeanlagen beeinträchtigt werden. Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung zulässig. Alle Werbeanlagen sind blendfrei auszuführen (vgl. § 2 Nummer 18).

Die Bebauung im Plangebiet ist von vielen Standorten, insbesondere aus dem Park heraus und von den angrenzenden Straßen und der Bahntrasse aus sichtbar. Große Werbeanlagen und Werbeanlagen oberhalb der Brüstung des zweiten Vollgeschosses werden deshalb ausgeschlossen und die Größe der Werbeanlagen auf ein stadtbildverträgliches Maß von 2 m² beschränkt. Auch die Eingrenzung auf Einzelbuchstaben trägt dazu bei, eine optische Dominanz von Werbeanlagen zu unterbinden. Es wird somit sichergestellt, dass das Gebäude an sich gestalterisch wirksam wird und nicht die an ihm befestigten Werbeanlagen.

Die besonderen Ansprüche, die gemäß Masterplan an die architektonische Ausgestaltung der Gebäude gestellt werden müssen, erfordern eine hochwertige Fassadengestaltung. Daher sind Werbeanlagen generell nur zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt sind.

Durch die Beschränkung der Anbringung von Werbeanlagen an der Stätte der Leistung ist sichergestellt, dass überhaupt nur in jenen Bereichen des Plangebiets, die auch gewerbliche Nutzungsanteile aufweisen, Werbeanlagen positioniert werden. Die Umsetzung eines Werbekonzepts, das durch ein gehäuftes Anbringen von mehreren Werbeanlagen für einen Betrieb im gesamten Stadtteil negative gestalterische Wirkungen entfalten kann, wird somit unterbunden. Zugleich wird durch die Festsetzung aber auch sichergestellt, dass jeder gewerbliche Nutzer die Möglichkeit hat, für seinen Betrieb zu werben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch durch mehrere Werbeanlagen für eine größere Anzahl kleiner Betriebe in einem Gebäude keine Beeinträchtigung der Gestaltung des Baukörpers erfolgen darf. Hier ist erforderlichenfalls ein einheitliches Gesamtkonzept zu erarbeiten. Dies gilt insbesondere im Bereich der denkmalgeschützten Güterhallen und der Kleiderkasse.

Um negative Auswirkungen auf angrenzende Verkehrsstrassen, insbesondere die Bahnstrecken zu verhindern, regelt der Bebauungsplan darüber hinaus, dass Werbeanlagen blendfrei auszuführen sind.

5.5 Verkehrsflächen

5.5.1 Straßenverkehrsflächen

Die äußere Erschließung des Plangebiets erfolgt im Wesentlichen über die Harkortstraße. Für das prognostizierte Verkehrsaufkommen von bis zu ca. 10.500 Fahrzeugen pro Tag ist der derzeitige zweistreifige Ausbau der Straße grundsätzlich ausreichend. Aufgrund des gegenüber heute höheren Verkehrsaufkommens muss die Straße in ihrem Querschnitt nur in Teilbereichen verbreitert werden. Die festgesetzte Verkehrsfläche geht daher in Abschnitten mit einer Breite bis zu 24,4 m über den heutigen Bestand hinaus.

Für die äußere Erschließung ist aufgrund der verkehrlichen Verhältnisse im Umfeld zudem eine Querverbindung zwischen der Harkortstraße und der Haubachstraße erforderlich, die in ähnlicher Form bereits durch den Bebauungsplan Altona-Nord 12 planungsrechtlich abgesichert wurde. Durch die Festsetzungen dieses Bebauungsplans werden Lage und Form dieser Querverbindung nur geringfügig modifiziert. Sie wird mit einer Breite von 10 m festgesetzt.

Die innere Erschließung des Gebietes erfolgt über Anliegerstraßen, die an die Harkortstraße anbinden. Die Fahrbahnbreite der Anliegerstraßen wird mit 14,7 m bis 17,7 m festgesetzt. Die zentral durch das nördliche Quartier verlaufende Anliegerstraße soll mit Realisierung eines möglichen zweiten Entwicklungsabschnitts auf den westlich des Plangebiets gelegenen heutigen Bahnflächen verlängert werden. Perspektivisch soll die Führung einer Buslinie durch diese Straße ermöglicht werden, daher wird die Breite der Straßenverkehrsfläche mit 16,7 m festgesetzt.

Im nördlichen Randbereich des Plangebiets weist die Straßenverkehrsfläche unter teilweiser Inanspruchnahme von Teilen der angrenzenden Bahnflächen (siehe Ziffer 5.1.5) eine zwischen etwa 12,2 und 21,4 m variierende Breite auf. Die stark variierende Breite ergibt sich aus dem Verlauf der an die Straße angrenzenden Bahnfläche in Korrespondenz mit einer klar definierten Bebauungskante des neuen Quartiers zur Bahn. In dem aufgeweiteten Straßenraum können z.B. öffentliche Parkmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder sowie Straßenbegleitgrün untergebracht werden. An der nordwestlichen Plangebietsgrenze muss zudem eine neue Grundstückszufahrt zum Bahngelände unter der Eingleisbrücke hergestellt werden, die an öffentliche Straßenverkehrsfläche anschließt.

In Verbindung mit der zentral durch das Quartier verlaufenden Anliegerstraße ergibt sich für das Nordquartier eine Ringerschließung.

Im südlichen Quartier werden überwiegend Straßenverkehrsflächen mit einer Breite von 14,7 m festgesetzt. Diese Breite ist ausreichend, um den verkehrlichen Funktionen und den erhöhten gestalterischen Anforderungen gerecht zu werden. Die nord-süd-gerichtete Planstraße wird in ihrem südlichen Abschnitt als 20 m breite Verkehrsfläche festgesetzt, um neben der dichten und mit den Kranbauten vergleichsweise hohen Bebauung im Mischgebiet einen angemessenen Straßenraum zu erhalten.

Zur Sicherstellung der fußläufigen Erschließung der Baublöcke am Park, zur Führung von Ver- und Entsorgungsfahrzeugen (z. B. Umzugswagen, Rettungswagen, Müllabfuhr) und des Radverkehrs sowie zur Erschließung der geplanten Stadtteilschule im südlichen Quartier verlaufen an den Außengrenzen des Parks schmale Straßenverkehrsflächen mit einer Breite

von nur 6 m. Diese so genannten "Parkpromenaden" sollen optisch als Teil des Parks erscheinen und als verkehrsreduzierte Bereiche ausgeführt werden. Gehwegüberfahrten sind hier ausgeschlossen, so dass keine Zufahrten zu privaten Tiefgaragen entstehen können (siehe Ziffer 5.5.4).

Gleiches gilt für den Straßenzug östlich der geplanten Stadtteilschule. Auch hier sollen zur Reduktion von Verkehren und um die schmalen Querschnitte zu ermöglichen, Gehwegüberfahrten, die zur Erschließung privater Tiefgaragen dienen können, ausgeschlossen werden (siehe Ziffer 5.5.4).

Die konkrete Ausgestaltung der festgesetzten Straßenverkehrsflächen ist Gegenstand der Straßenplanung. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30 Zone) oder die Privilegierung bestimmter Verkehrsarten (Spielstraße, Fahrradstraße) können durch den Bebauungsplan nicht erfolgen und sind Gegenstand nachgeordneter Verfahren.

Die durch den Bebauungsplan ausgewiesenen und im Umfeld des Plangebiets vorhandenen Straßenverkehrsflächen sowie die maßgeblichen Kreuzungspunkte sind insgesamt ausreichend leistungsfähig bzw. können innerhalb des geltenden Planrechts umgebaut werden, um den aus der Entwicklung des Plangebiets resultierenden Mehrverkehr abzuwickeln. Insbesondere wird der im Plangebiet gelegene Abschnitt der Gerichtstraße bestandskonform als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Auch die am außerhalb des Plangebiets gelegenen Knotenpunkt Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz erforderlichen Umbaumaßnahmen sind innerhalb der dort bereits planungsrechtlich gesicherten Straßenverkehrsflächen möglich.

5.5.2 Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung / Geh- und Fahrrecht

Im Plangebiet werden im Bereich der drei Quartiersplätze insgesamt etwa 0,27 Hektar Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Quartiersplatz“ festgesetzt.

Die Quartiersplätze fungieren als Mittelpunkte der Quartiere und dienen damit auch zur Orientierung. Sie sind Aufenthaltsorte und Treffpunkte und tragen zur Ausbildung von Identität und Individualität in den Quartieren bei. Ihre Nutzung soll Fußgängern und Radfahrern vorbehalten werden, um sie zu einem nutzbaren Teil des Freiraumsystems im Plangebiet zu machen. Insbesondere in jenen Bereichen, in denen sich in den Erdgeschossen keine Wohnungen befinden, können sie für Außenmöblierung genutzt werden und damit zur Belebung der Quartiere beitragen. Sie ermöglichen zudem Kindern ein ungefährdetes Spielen. Eine Befahrbarkeit für den Gelegenheitsverkehr (Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Anlieferung) soll - sofern erforderlich - ermöglicht werden. Parkstände sollen – mit Ausnahme von Parkständen für mobilitätseingeschränkte Personen – nicht angeordnet werden.

Zwischen der Querbühne der Güterhallen und der als Standort für eine Stadtteilschule vorgesehenen Gemeinbedarfsfläche wird eine 6 m breite Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Im Hinblick auf die Erschließung des westlich angrenzenden zweiten Entwicklungsabschnitts sichert die Fläche langfristig eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer in Ost-West-Richtung.

Im Mischgebiet werden ein Gehrecht sowie ein Geh- und Fahrrecht festgesetzt. Das Gehrecht wird für den geplanten Durchgang durch die Querbühne der Güterhallen gesichert. Sie sollen

neben der Begehrbarkeit auch die Mitführung von Fahrrädern absichern (siehe Ziffer 5.5.3). Für den Verladehof des Güterbahnhofs wird hingegen ein umfassenderes Geh- und Fahrrecht festgesetzt, das auch den Pkw-Verkehr umfasst.

Der Verladehof wird für den Anlieger-, Kunden-, Besucher- und Lieferverkehr befahrbar sein und zu einem nicht unwesentlichen Teil als Stellplatzanlage für die anliegenden Gewerbe- und Handelseinrichtungen sowie als Feuerwehraufstellfläche genutzt werden. Er soll jedoch auch öffentlich durchwegbar und jederzeit frei zugänglich sein. Hier wird daher ein Geh- und Fahrrecht festgesetzt, das den Hof für alle Fußgänger, Radfahrer und Pkw nutzbar machen soll.

Die Festsetzung des Gehrechts ist einerseits erforderlich, um in Kombination mit dem geplanten Durchgang, der auch an anderer Stelle der Querbühne als im Plan derzeit verortet befinden kann, eine öffentliche Durchwegung zum neuen Stadtquartier zu ermöglichen. Andererseits soll mit der Festsetzung des Gehrechts auch erreicht werden, dass der denkmalgeschützte Verladehof nicht nur für Anlieger und Kunden der angrenzenden Gewerbe- und Handelsnutzungen begehrbar ist, sondern als wichtiger Identifikationspunkt für das südliche Quartier allgemein erlebbar wird.

Der genaue Flächenzuschnitt der begehr- bzw. befahrbaren Bereiche, der erforderlich ist um die dargestellte Zielsetzung zu erreichen und umzusetzen, abhängig von den zukünftigen Planungen zur Gestaltung und Nutzungsverteilung im Verladehof. Der Verladehof wird den Erfordernissen der angrenzenden Nutzungen sowie den Vorgaben des Denkmalschutzes entsprechend hergestellt und soll insbesondere Fahrgassen sowie Anlieferzonen aufnehmen. Außerdem wird es Fußgängerbereiche geben, über die die Erreichbarkeit der angrenzenden Gewerbe- und Handelsnutzungen sichergestellt wird. Eine bauliche Trennung der einzelnen Nutzungsbereiche wird es aufgrund des Denkmalcharakters nicht geben.

Die Umsetzung des Fahrrechts soll so erfolgen, dass eine Mitbenutzung der anzulegenden Fahrgassen für die Allgemeinheit ermöglicht wird. Die Umsetzung des Gehrechts soll so erfolgen, dass die Mitbenutzung der geplanten Fußgängerbereiche für die Allgemeinheit ermöglicht wird. Dem wird insbesondere Rechnung getragen, indem auf die Errichtung von Schranken, Zäunen oder sonstigen Zugangsbeschränkungen am Eingang des Verladehofs verzichtet wird.

Im Bereich der nördlichen Querbühne der Güterhallen soll in Abstimmung mit der Kulturbehörde, Denkmalschutzamt eine Durchwegung nach Norden entstehen (siehe Ziffer 5.5.3), so dass der Weg über den Verladehof und durch die Querbühne in erster Linie auch eine attraktive und zudem im Vergleich zum Weg entlang der Harkortstraße und über die neue Planstraße kürzere Wegeverbindung zu den nördlich gelegenen Gebieten einschl. des Parks darstellt.

Nennenswerte zusätzliche Belastungen durch die grundsätzliche Mitbenutzung der Flächen durch die Allgemeinheit sind aufgrund der geplanten Nutzungen der Güterhallen selbst nicht zu befürchten. Im Zuge der Hochbauplanung für den denkmalgerechten Umbau des Komplexes der Güterhallen wird ein Nutzungs- und Verkehrskonzept für den Verladehof erarbeitet, das insbesondere auch Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt.

5.5.3 Durchgang

Im Südwesten des Mischgebiets befindet sich im Bereich des als Denkmal geschützten Verwaltungsbaus in der Harkortstraße 79 eine Arkade die bereits im Bestand den öffentlich gewidmeten Gehweg aufnimmt. Eine weitere Sicherung mit Gehrechten ist nicht erforderlich.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Festsetzung einer mit einem Gehrecht zu belastenden Fläche in der Arkade des Gebäudes Harkortstraße 79 zurückgenommen. Diese Festsetzung ist nicht erforderlich, da die öffentliche Benutzbarkeit dieser Fläche als Teil des Gehwegs der Harkortstraße auch anderweitig sichergestellt werden kann. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Änderungen nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligungen der von den Planänderungen Betroffenen durchgeführt.

Im Norden des Mischgebiets wird im Bereich der Querbühne ein 7 m breiter Durchgang mit Gehrecht festgesetzt, der den von Süden kommenden Fußgängern eine Durchquerung des Gebäudes nach Norden in Richtung der geplanten Wohngebiete und des Parks ermöglichen soll (siehe Ziffer 5.5.2). Dadurch können die im Verladehof befindlichen, öffentlichkeitswirksamen gewerblichen Nutzungen – insbesondere Einrichtungen der Nahversorgung – auch von den nördlich gelegenen Wohngebieten aus auf kurzem Fußweg erreicht werden. Um eine erdrückende Wirkung auf die Nutzer zu vermeiden, wird in diesem Bereich analog zu der festgesetzten Mindesthöhe für die überhohen Erdgeschosse eine lichte Höhe von mindestens 4 m festgesetzt. Der Durchgang kann nur im Rahmen eines mit der Kulturbehörde, Denkmalschutzamt abgestimmten Gesamtkonzepts für die Querbühne realisiert und sich aus diesem Grund auch an anderer Stelle, als in der Planzeichnung verortet, befinden, soll jedoch entweder auf den Quartiersplatz oder den Fußgängerbereich zwischen der Querbühne und der geplanten Stadtteilschule münden.

5.5.4 Ausschluss von Gehwegüberfahrten

An einigen Stellen im Plangebiet werden Gehwegüberfahrten ausgeschlossen. Ziel der Festsetzung ist es, Zufahrtsmöglichkeiten zu den erforderlichen Tiefgaragen zu beschränken und somit den Verkehr auf bestimmte Straßen zu konzentrieren. Eine weitere Einschränkung für die Positionierung von Tiefgaragenzufahrten ergibt sich aus der Lage der zur Absicherung der Quartiersplätze erforderlichen Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (siehe Ziffer 5.5.2).

Durch den Ausschluss können – in Kombination mit den festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, auf denen Zufahrten ebenfalls nicht zulässig sind – die Tiefgaragenzufahrten nicht an den Parkpromenaden und gegenüber der Schule entstehen. Im nördlichen Quartier werden Gehwegüberfahrten neben den Parkpromenaden zudem an den beiden 14,7 m breiten Straßen ausgeschlossen.

Durch den Ausschluss werden die sensiblen Bereiche am Stadtteilpark, am nördlichen Quartiersplatz und an der geplanten Stadtteilschule vor vermeidbaren Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr geschützt. Im Bereich der Parkpromenaden stellt der Ausschluss zudem sicher, dass diese keine Erschließungsfunktion für die angrenzenden Blöcke übernehmen und daher schmal ausgebildet werden können. Der Ausschluss ermöglicht es in diesem Be-

reich, die Parkpromenaden so zu gestalten, dass sie als Teil der öffentlichen Grünflächen wahrgenommen werden können. Im Übrigen sollen durch den Ausschluss Straßenräume geschaffen werden, die vom Verkehr weniger stark frequentiert werden, um die Zielsetzung eines autoreduzierten bzw. durch den Verkehr möglichst unbeeinträchtigten Wohnens zu stützen. Insbesondere könnten zahlreiche Gehwegüberfahrten zu Einschränkungen des Fußgänger- und Radverkehrs führen und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger auf den Gehwegen einschränken. Auch aus diesem Grund sollen Gehwegüberfahrten möglichst reduziert werden.

5.5.5 Öffentliche Parkstände

Neben den Stellplätzen auf privatem Grund werden im Zuge der Realisierung des Straßennetzes auch öffentliche Parkstände hergestellt.

Da das Plangebiet gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden ist, im Rahmen des Mobilitätskonzepts zudem die Entwicklung eines autoreduzierten Stadtteils angestrebt wird, die Straßen überdies vorrangig unter dem Gesichtspunkt der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer gestaltet werden und eine erhöhte Gestaltungsqualität aufweisen sollen, werden öffentliche Parkstände jedoch nur begrenzt im öffentlichen Straßenraum vorgesehen (10 Besucherparkstände je 100 Wohneinheiten). Um zu vermeiden, dass es zu einer unzumutbaren Belastung angrenzender Quartiere kommt, soll ein Parkraumkonzept erstellt werden, das z.B. die Bewirtschaftung öffentlicher Parkstände und die Einrichtung von Anwohnerparkzonen vorsehen kann.

Die im Verhältnis zur entstehenden Geschossfläche relativ geringe Zahl öffentlicher Parkstände ist vertretbar, weil der Standort integriert und zentral gelegen ist und durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes gut erschlossen wird.

5.6 Ausschluss von Nebenanlagen

Es ist insbesondere aufgrund der geplanten Wohnnutzungen städtebauliches Ziel, hochwertig gestaltete und möglichst grün geprägte Innenhöfe zu entwickeln, die weitgehend als Grünflächen mit Kleinkinderspielflächen und ohne störende Einbauten wohnungsbezogen genutzt werden können. Auch in den nur teilweise bzw. nicht durch Wohnen geprägten Teilen des Plangebiets müssen an die Gestaltung der privaten Grundstücksbereiche erhöhte Anforderungen gestellt werden, weil diese aufgrund der vorhandenen und der geplanten Baustrukturen von den öffentlichen Räumen uneingeschränkt einsehbar sein werden. Insbesondere im Umfeld der Kleiderkasse sind aufgrund der negativen Wirkung auf das Denkmal und den Park keine störenden baulichen Nebenanlagen erwünscht. Um den städtebaulichen Gesamteindruck nicht zu stören, sollen bauliche Nebenanlagen im Plangebiet generell nur in untergeordnetem Umfang errichtet werden dürfen. Der Bebauungsplan regelt daher, dass Nebenanlagen im gesamten Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig sind:

Auf den nicht überbauten Grundstücksflächen sind Nebenanlagen nur ausnahmsweise zulässig, wenn die Gestaltung der Freiflächen nicht beeinträchtigt ist (vgl. § 2 Nummer 20).

Angebote für Kinderspiel sind erforderlich und erwünscht. Eine Beeinträchtigung der Gestaltung der Freiflächen durch Spielgeräte o.ä. ist regelmäßig nicht anzunehmen. Auch andere hochwertig gestaltete Ausstattungen der privaten Freiräume, die ihre Nutzbarkeit für Bewohner und Arbeitnehmer verbessern - wie Bänke und Regen- und/oder Sonnenschutz - sind, genauso wie zurückhaltend gestaltete Fahrradabstellplätze, vorstellbar.

5.7 Technischer Umweltschutz und Klimaschutz

5.7.1 Immissionsschutz – Lärm und Erschütterungen

Schutz vor Verkehrslärm

Für diejenigen Bereiche des Plangebiets, in denen tagsüber der Grenzwert von 65 dB(A) überschritten wird (siehe Ziffer 4.2.1.2), sind Regelungen zum Schutz der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen u. ä.) erforderlich, die in § 2 Nummer 21 festgesetzt werden:

Im Mischgebiet und in den Allgemeinen Wohngebieten gilt für die zu den Bahnanlagen nördlich der öffentlichen Grünfläche und die zur Harkortstraße gerichteten Gebäudeseiten: Für einen Außenbereich einer Wohnung ist entweder durch Orientierung an lärmabgewandten Gebäudeseiten (West- und Nordseite im Mischgebiet, Innenhof in den Allgemeinen Wohngebieten) oder durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie verglaste Vorbauten (z. B. verglaste Loggien, Wintergärten) mit teilgeöffneten Bauteilen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegelminderung erreicht wird, die es ermöglicht, dass in dem der Wohnung zugehörigen Außenbereich ein Tagpegel von kleiner 65 dB(A) erreicht wird (vgl. § 2 Nummer 21).

Im Allgemeinen Wohngebiet sind die zur Bahn im Norden und zum Teil auch zur Harkortstraße ausgerichteten Fassaden in der Nacht mit Lärmpegeln > 60 dB(A) belastet (Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, siehe Ziffer 4.2.1.2). Daher wird in § 2 Nummer 22 eine Regelung zum Schutz von Schlafzimmern festgesetzt:

Auf den mit „(E)“ bezeichneten Flächen in den Allgemeinen Wohngebieten sind Schlafräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite (Innenhof) zu orientieren. Wohn-/Schlafräume in Einzimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen (vgl. § 2 Nummer 22).

Weiterhin sind das Mischgebiet und die Allgemeinen Wohngebiete in Teilbereichen von Verkehrslärm unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung betroffen (siehe Ziffer 4.2.1.2). Zum Schutz der Wohnnutzung werden in § 2 Nummer 23 folgende Regelungen festgesetzt:

Auf den mit „(F)“ bezeichneten Flächen im Mischgebiet und in den Allgemeinen Wohngebieten gilt: Durch Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung sind die Wohn- und Schlafräume der lärmabgewandten Gebäudeseite (West- und Nordseite im Mischgebiet, Innenhof in den Allgemeinen Wohngebieten) zuzuordnen. Sofern eine Anordnung aller Wohn- und Schlafräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, sind vorrangig die Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Für die Räume an den lärmzugewandten Gebäudeseiten muss ein ausreichender

Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen (vgl. § 2 Nummer 23).

Es ist außerdem sicherzustellen, dass in den mit sehr hohen Lärmpegeln belasteten Bereichen nördlich des Parks stets eine lärmabgewandte Gebäudefassade vorhanden ist, an der gewährleistet ist, dass ein Nachtpegel von 49 dB(A) eingehalten wird. Daher regelt der Bebauungsplan, dass die jeweiligen Baublöcke dort möglichst in einem Zug errichtet werden müssen bzw. der Lärmschutz durch Lärmschutzwände sichergestellt werden muss (vgl. § 2 Nummer 24):

In den Allgemeinen Wohngebieten nördlich der öffentlichen Grünfläche sind die jeweiligen Baublöcke zusammenhängend zu errichten. Davon kann abgewichen werden, wenn der jeweilige Baublock durch Lärmschutzwände in der Höhe der jeweils festgesetzten Mindestgeschossigkeit geschlossen wird (vgl. § 2 Nummer 24).

Beim ersten Satz dieser Festsetzung handelt es sich um die Festlegung einer abweichenden Bauweise nach § 22 Absatz 4 BauNVO. Die Ausnahme kann erteilt werden, wenn anstatt der Gebäudekörper die jeweilig fehlenden Teile des Blockes durch Lärmschutzwände geschlossen werden, d. h. dann würde eine Festsetzung nach § 9 Absatz 1 Nummer 24 BauGB (Satz 2 der Festsetzung) greifen. Das Wort „zusammenhängend“ ist dergestalt auszulegen, dass eine weitgehende zeitliche Parallelität der Gebäudeerrichtung damit gemeint ist. Ausreichend wäre es, wenn bei Aufnahme der Wohnnutzung der Baublock entweder durch Gebäudekörper oder im Wege der Ausnahme durch ergänzende Lärmschutzwände geschlossen wäre.

Zum Schutz der in den Wohngebieten zulässigen gewerblichen Aufenthaltsräume an lärmbelasteten Standorten (siehe Ziffer 4.2.1.2) greifen Regelungen, die in § 2 Nummer 25 festgesetzt werden:

Gewerbliche Aufenthaltsräume – hier insbesondere die Pausen- und Ruheräume – sind durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung an den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Schallschutz an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude durch bauliche Maßnahmen geschaffen werden (vgl. § 2 Nummer 25).

Die beiden Schulen sind jeweils an einer Seite durch Verkehrslärm betroffen (siehe Ziffer 4.2.1.2). Dementsprechend sind Regelungen zum Lärmschutz erforderlich, die in § 2 Nummer 26 festgesetzt sind:

Auf den Flächen für den Gemeinbedarf sind lärmempfindliche Räume (z. B. Unterrichtsräume, Arbeitsräume, Pausenräume, Bibliotheksräume) durch geeignete Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung den vom Verkehrslärm abgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Soweit die Anordnung der in Satz 1 genannten Räume ausnahmsweise nicht an den lärmabgewandten Seiten erfolgen kann, ist in diesen Räumen ein Innenraumpegel von kleiner 35 dB(A) am Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) durch baulichen Schallschutz sicherzustellen. Für den Schulhof ist zu gewährleisten, dass durch geeignete

Anordnung der Baukörper, Schallschutzwände oder vergleichbare Maßnahmen ein Pegel von 60 dB(A) am Tag nicht überschritten wird (vgl. § 2 Nummer 26).

Ergänzend sind beim Bau der „Ostverbindung“ die Bestimmungen des § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV einzuhalten (siehe Ziffer 4.2.1.3).

Für die Festsetzungen Nummern 21 bis 26 sind für die Bestimmung des Außenpegels an den durch Verkehrslärm betroffenen Fassaden jeweils die prognostizierten Schallpegel in „Variante 2“ der Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung maßgeblich.

Schutz vor Gewerbelärm

Nächtlicher Industrie- und Gewerbelärm tritt in den Allgemeinen Wohngebieten an der Harkortstraße sowie an den Rändern des Parks auf (siehe Ziffer 4.2.1.2). Daher wird in § 2 Nummer 27 eine Regelung zum Schutz vor nächtlichem Gewerbelärm festgesetzt:

In den mit „(G)“ bezeichneten Flächen des Allgemeinen Wohngebiets ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten, verglaste Laubengänge), besondere Fensterkonstruktionen oder vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in den Schlafräumen ein Innenraumpegel bei teilgeöffnetem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit (22:00 bis 6:00 Uhr) nicht überschritten wird. Wohn-/Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen (vgl. § 2 Nummer 27).

In wenigen Baublöcken in den Allgemeinen Wohngebieten treten auch tagsüber zu hohe Lärmpegel durch Gewerbelärm auf (siehe Ziffer 4.2.1.2). Hierfür wird in § 2 Nummer 28 eine entsprechende Regelung zum Lärmschutz festgesetzt:

In den mit „(H)“ bezeichneten Flächen des Allgemeinen Wohngebiets sind einseitig zur öffentlichen Grünflächen oder zur Harkortstraße ausgerichtete Wohnungen unzulässig. An diesen Gebäudeseiten sind entweder vor den Aufenthaltsräumen verglaste Vorbauten (z. B. verglaste Loggien, Wintergärten, verglaste Laubengänge) oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen vorzusehen oder Fenster von Aufenthaltsräumen als nicht zu öffnende Fenster auszuführen und die ausreichende Belüftung sicherzustellen oder in den Aufenthaltsräumen durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten, besondere Fensterkonstruktionen oder in ihrer Wirkung vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese baulichen Maßnahmen insgesamt eine Schallpegeldifferenz erreicht wird, die es ermöglicht, dass in Aufenthaltsräumen ein Innenraumpegel von 40 dB(A) bei teilgeöffneten Fenstern während der Tagzeit nicht überschritten wird (vgl. § 2 Nummer 28).

Für die Festsetzungen Nummern 27 und 28 sind für die Bestimmung des Außenpegels an den durch Gewerbelärm betroffenen Fassaden jeweils die prognostizierten Schallpegel in „Variante 3“ der Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung maßgeblich.

Durch die Festsetzungen zum Lärmschutz für Verkehrs- und Gewerbelärm wird die bauordnungsrechtliche Forderung gemäß § 18 Absatz 2 HBauO nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm gemäß DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) haben. Dies gilt in jedem Fall und für alle Gebäu-

deseiten. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen – Schallschutz – vom 10. Januar 1991 (Amtl. Anz. S. 281), geändert am 28. September 1993 (Amtl. Anz. S. 2121), maßgebend.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Festsetzung in § 2 Nummer 28 geringfügig geändert. Die Festsetzung über die Einschränkung der Zulässigkeit von Außenwohnbereichen auf lärmabgewandte Seiten wurde gestrichen. Die Festsetzung ist nicht erforderlich. Die Grundzüge der Planung wurden durch diese Änderungen nicht berührt. Gemäß § 4a Absatz 3 Satz 4 BauGB wurde eine eingeschränkte Beteiligungen der von den Planänderungen Betroffenen durchgeführt.

Erschütterungen

Die Gebäude im Plangebiet sind unterschiedlich stark von Erschütterungen betroffen. Die Maßnahmen zum Schutz der Wohnungen vor Erschütterungen sind in den nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen (siehe Ziffer 4.2.8). Hierfür wird in § 2 Nummer 29 eine entsprechende Regelung festgesetzt:

In den Allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet ist der Erschütterungsschutz der Gebäude durch bauliche oder technischen Maßnahmen (z. B. an Wänden, Decken und Fundamenten) so sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden), Tabelle 1, Zeile 3 (Mischgebiete nach BauNVO) eingehalten werden. Einsichtnahmestelle der DIN 4150: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz und Betriebe, Bezugsquelle der DIN 4150: Beuthverlag GmbH, Berlin (vgl. § 2 Nummer 29).

5.7.2 Klimaschutz – Energieversorgung

Im Hinblick auf mit der Energieversorgung des geplanten Quartiers einhergehende Aspekte des Klimaschutzes wird im Bebauungsplan die folgende Festsetzung getroffen:

30. Für die Beheizung und Bereitstellung des Warmwassers gilt:

30.1 Neu zu errichtende Gebäude sind an ein Wärmenetz anzuschließen, das überwiegend mit erneuerbaren Energien versorgt wird. Beim Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplung oder Abwärmenutzung, die nicht mit erneuerbaren Energien erzeugt wird, sind mindestens 30 v. H. des Jahreswarmwasserbedarfs auf der Basis erneuerbarer Energien zu decken.

30.2 Vom Anschluss- und Benutzungsgebot nach Nummer 30.1 kann ausnahmsweise abgesehen werden, wenn der berechnete Jahres-Heizwärmebedarf der Gebäude nach der Energieeinsparverordnung vom 24. Juli 2007 (BGBl. I, S. 1519), zuletzt geändert am 18. November 2013 (BGBl. I S. 3951) den Wert von 15 kWh / m² Nutzfläche nicht übersteigt.

30.3 Vom Anschluss- und Benutzungsgebot nach Nummer 30.1 kann auf Antrag befreit werden, soweit die Erfüllung der Anforderungen im Einzelfall wegen besonderer Umstände zu einer unbilligen Härte führen würde. Die Befreiung soll zeitlich befristet werden (vgl. § 2 Nummer 30).

Das Anschluss- und Benutzungsgebot nach § 2 Nummer 30 erfolgt aus Gründen des Klimaschutzes durch Einsparung von Primärenergie, um den Zielsetzungen des Hamburgischen

Klimaschutzgesetzes zu entsprechen und damit auch eine nachhaltigen städtebauliche Entwicklung zu sichern.

Für die Beheizung und die Bereitstellung des Warmwassers sind neu zu errichtende Gebäude an ein vorhandenes oder zu errichtendes Wärmenetz anzuschließen, das überwiegend mit erneuerbaren Energien versorgt wird (vgl. § 2 Nummer 30 Absatz 1 Satz 1). Es sind erneuerbare Energien einzusetzen, um gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes (HmbKliSchG) vom 25. Juni 1997 (HmbGVBl. S. 261), zuletzt geändert am 17. Dezember 2013 (HmbGVBl. S. 503, 531), den Anteil dieser Wärmeversorgungsart zum Schutz des Klimas durch Reduzierung des Primärenergieverbrauchs zu erhöhen. Erneuerbare Energien sind nach § 2 Absatz 1 Satz 3 HmbKliSchG thermische Solaranlagen, Biomasseanlagen (Holzpellet-, oder Holz hackschnitzelanlagen), usw. Die Festsetzung in § 2 Nummer 30 Absatz 1 Satz 1, wonach überwiegend erneuerbare Energien einzusetzen sind, erlaubt die Deckung der Spitzenlast auch mit nicht erneuerbaren Energieträgern.

Wird die Wärme durch Kraft-Wärme-Kopplung oder durch Abwärmenutzung hergestellt, die nicht mit erneuerbaren Energien erzeugt wird, sind mindestens 30 v.H. des Jahreswarmwasserbedarfs auf der Basis erneuerbarer Energien zu decken (vgl. § 2 Nummer 30 Absatz 1 Satz 2). Diese Anforderung wird i.d.R. bei Solaranlagen erfüllt, wenn im Geschosswohnungsbau mindestens 1 m² Kollektorfläche je Wohneinheit installiert wird.

Vom Anschluss- und Benutzungsgebot nach Absatz 1 kann ausnahmsweise abgesehen werden, wenn der berechnete Jahres-Heizwärmebedarf der Gebäude gemäß der Energieeinsparverordnung vom 26. Juli 2007 den Wert von 15 kWh / m² Nutzfläche nicht übersteigt (vgl. § 2 Nummer 30 Absatz 2). Hiermit wird der Regelung des § 4 Absatz 2 HmbKliSchG entsprochen. Bei Plangebieten, in denen alle neuen Gebäude mit einem deutlich verbesserten baulichen Wärmeschutz errichtet werden, entstehen vergleichbare CO₂-Emissionen wie mit konventionell errichteten Gebäuden mit einer energetisch vorteilhaften zentralen Wärmeversorgung.

Vom Anschluss- und Benutzungsgebot nach Absatz 1 kann auf Antrag befreit werden, soweit die Erfüllung der Anforderungen im Einzelfall wegen besonderer Umstände zu einer unbilligen Härte führen würde. Die Befreiung soll zeitlich befristet werden (vgl. § 2 Nummer 30 Absatz 3). Diese Regelung entspricht der Forderung des § 12 Absatz 1 HmbKliSchG und soll nicht vorhersehbare Fälle einer unbilligen Härte vermeiden. Da sich die besonderen Umstände im Laufe der Jahre ändern können, und somit die Gründe, die zur Befreiung geführt haben, entfallen können, soll die Befreiung zeitlich befristet werden.

5.8. Entwässerung

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Konzept auf Basis eines qualifizierten Trennsystems stellt eine nachhaltige Entwässerung der entstehenden Quartiere sicher und ermöglicht, trotz der ungünstigen Versickerungseigenschaften im Plangebiet selbst, langfristig die direkte Rückführung des sauberen Niederschlagswassers in den natürlichen Wasserhaushalt.

Wichtige Vorgabe für die innere Entwässerung ist die Begrenzung bzw. Verzögerung der Ableitmenge des Niederschlagswassers von privaten und öffentlichen Flächen. Nach heutigem

Kenntnisstand gilt eine gedrosselte Ablaufmenge von jeweils maximal 10 l/(sec*ha). Durch die Drosselung wird eine Zunahme von Mischwasserentlastungen vermieden. Die Einleitmengenbegrenzung wird im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Die Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt innerhalb der beiden Quartiere innerhalb der Anliegerstraßen bzw. durch die geplante öffentliche Parkanlage. Die Entwässerung des gesamten Gebiets schließt am nördlichen Ende der Harkortstraße an das bestehende Mischwassersiel an. Dort wird das Wasser gedrosselt abgegeben (maximale Abgabe: 300l/s). Die Drosselung bleibt auch für den Fall eines zweiten Entwicklungsabschnittes der Mitte Altona bestehen.

Bei stärkeren Regenereignissen fließt das Wasser, insbesondere von den öffentlichen Flächen, durch Überläufe den dafür vorgesehenen und im Bebauungsplan unverbindlich als „vorgesehene Oberflächenentwässerung“ gekennzeichneten Flächen innerhalb der öffentlichen Grünfläche zu (siehe Ziffer 4.2.3). Art und Weise sowie die Lage der Regenwasserrückhaltung wird durch die weitere Detailplanung konkretisiert, gestalterische Aspekte wurden im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs für den Park behandelt.

5.9 Grünflächen

5.9.1 Öffentliche „Parkanlage“ / „Bolzplatz“

Der öffentliche Raum bildet das Grundgerüst des neuen Wohngebietes. Er ordnet den Stadtteil mit seinen vielfältigen Bausteinen und gibt Adresse und Orientierung. Der öffentliche Raum gliedert sich in einen Stadtteilpark, die Vorgärten, die Quartiersplätze und die freiraumverbindenden Straßenräume.

Der Stadtteilpark liegt im Zentrum des neuen Stadtteils und wird als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt. Die Anlage erstreckt sich vom westlichen Rand des Geltungsbereichs über etwa 250 m bis zur Harkortstraße. Der Park dient in erster Linie der Versorgung der neuen Bebauung mit Freiraum und wird daher den neu entstehenden Quartieren zugeordnet, schafft aber auch attraktive Angebote an öffentlichen Grünflächen, die von den Bewohnern der umliegenden Stadtteile genutzt werden können.

Der Stadtteilpark soll das Erscheinungsbild des neuen Stadtteils auf entscheidende Weise prägen und langfristig die besondere Standortqualität des Stadtteils definieren. Spuren der ehemaligen Bahnnutzung wie z.B. die Kleiderkasse sollen als historische Verweise charakteristisch für den neuen Park werden. Der Stadtteilpark ist somit geeignet, Identifikationszentrum des neuen Stadtteils zu werden. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Parkanlage zu legen. Es wurde daher parallel zum Bebauungsplanverfahren ein freiraumplanerischer Wettbewerb zur Entwicklung dauerhafter und robuster und zugleich hochwertiger Raumqualitäten durchgeführt.

Der Park weist im Bereich der Kleiderkasse, die als „Solitär im Park“ in dessen Gestaltung eingebunden wird (siehe Ziffer 5.1.4), eine angemessen großzügige Eingangssituation zu den angrenzenden Bestandsquartieren auf.

Die Parkanlage steigert die Attraktivität und Aufenthaltsqualität der Baugebiete. Hierbei ist den besonderen Sport- und Spielinteressen der unterschiedlichen Altersgruppen in besonderer Weise Rechnung zu tragen. Neben Wiesenflächen zum Liegen und Spielen soll der Park auch Standort für Spielflächen von ca. 7.000 m² sein. Es ist ein Bolzplatz mit einer Größe von ca. 20 m x 40 m vorgesehen. Neben Erholungs- und Spielflächen dient der Park zum Teil der Mitbenutzung durch die neue Stadtteilschule und die Kindertagesstätten des Quartiers. Die durch die geplante Stadtteilschule mit zu nutzenden Flächen sollen dabei keine Einfriedigung, sondern lediglich für die Schülerinnen und Schüler erkennbare, in die Gestaltung integrierte Markierungen erhalten. Für Flächen, die durch Kindertagesstätten mitgenutzt werden, wird angestrebt, temporäre, mobile Einfriedungssysteme einzusetzen.

Der Park übernimmt zudem Funktionen im Rahmen der Regenwasserrückhaltung.

Die vorgenannten Funktionen sind durch die Ausweisung als öffentliche Parkanlage abgedeckt. Die Festsetzung erlaubt generell die Errichtung solcher Anlagen, die nach der Zweckbestimmung der Grünfläche zur normalen Ausstattung dazugehören. In der festgesetzten Parkanlage sind daher ohne weitere Regelung die erforderlichen Wege, Spielplätze oder gegebenenfalls eine Wasserfläche zulässig. Es soll genug Spielräume für eine fortwährende Anpassung der Parkanlage an die Bedürfnisse der jeweiligen Nutzergeneration geben. In der öffentlichen Grünfläche wird lediglich eine Bolzplatzfläche räumlich definiert und festgesetzt, um schon auf der Ebene des Bebauungsplan zweifelsfrei zu regeln, dass diese Nutzung in die weitere Planung integriert werden muss. Die Bolzplatzfläche ist in der Parkanlage so positioniert worden, dass sie in angemessenem Abstand zur Wohnbebauung im Nahbereich der geplanten Stadtteilschule liegt.

5.9.2 Private Grünfläche

Das denkmalgeschützte Gebäude der Kleiderkasse soll als ein „Solitär im Park“ besondere öffentlichkeitswirksame Nutzungen aufnehmen und den Eingang in die öffentliche Parkanlage definieren (siehe Ziffer 5.1.4). Die Freiflächen um die Kleiderkasse sollen dem äußeren Erscheinungsbild nach als der Parkanlage zugehörig erscheinen und entsprechend den Ergebnissen des Freiraumwettbewerbs angelegt und gestaltet werden. Da die Flächen auch gebäudebezogene Funktionen übernehmen müssen, werden die Flächen westlich, nördlich und südlich der Kleiderkasse als Private Grünfläche festgesetzt. Zu den gebäudebezogenen Funktionen der Privaten Grünfläche gehört auch, dass befestigte Flächen für Zuwegungen, ebenerdige Terrassen z.B. für die Außengastronomie eines Parkcafés sowie Spielflächen angelegt werden können. Nördlich und südlich der Kleiderkasse sind die Flächen mit einer Tiefe von 4 m so bemessen, dass die notwendigen Abstandsflächen auf Privatgrund nachgewiesen werden können und z.B. eine Gerüststellung möglich ist. Westlich der Kleiderkasse werden Flächen von ca. 300 m² einbezogen. Bei einer Nutzung des Gebäudes als Kita ist diese Fläche von 300 m² als direkt angebundene, umfriedete Außenspielfläche für die Krippenkinder erforderlich.

Damit der Bezug zur öffentlichen Parkanlage erhalten bleibt und um die Präsenz des Denkmals im öffentlichen Raum nicht durch Zäune, Mauern oder Hecken zu verstellen, wird die Errichtung von Einfriedigungen untersagt. Ausgenommen sind lediglich Einfriedigungen, die

für die Sicherung von Spielflächen für Kleinkinder erforderlich sind. Zu Sicherung der o.g. städtebaulichen Ziele wird festgesetzt:

In der Privaten Grünfläche ist die Anlage von befestigten Flächen für Zuwegungen, ebenerdige Terrassen und Spielflächen auf einem Anteil von höchstens 50 v. H. zulässig. Einfriedigungen sind in der Privaten Grünfläche unzulässig, ausgenommen notwendige Einfriedigungen von Spielflächen für Kleinkinder (vgl. § 2 Nummer 31).

5.10 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

5.10.1 Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen

Für das Plangebiet werden zur Gliederung und Begrünung der Bauflächen, zur Ausgestaltung der Freiraumsituation und zur Verbesserung des Naturhaushalts und des Kleinklimas Vorschriften zur Mindestbegrünung festgesetzt. Die Festsetzungen tragen zur unmittelbaren Verbesserung des Wohn- und Arbeitsplatzumfeldes bei und sichern eine Begrünung des vegetationsarmen Gebiets zur Aufwertung des Naturhaushalts und zur Gestaltung des Landschaftsbildes planungsrechtlich ab. Zur Realisierung einer angemessenen Freiraumgestaltung der überwiegend durch Tiefgaragen unterbauten gemeinschaftlichen Grün- und Freiflächen und für Dachgärten in den verdichteten Wohngebieten erfolgt die Festsetzung einer für den jeweiligen Begrünungszweck erforderlichen Mindestüberdeckung, wodurch die Anpflanzung einer ökologisch und gestalterisch wirksamen Vegetation sichergestellt wird. Die festgesetzten Grünanteile gewährleisten eine Mindestbegrünung zur Klimaverbesserung und zur Gestaltung des Wohnumfeldes bei ausreichenden Freiräumen für die Wohnungsnutzer. Die Begrünung trägt nachhaltig zur Staubbindung und zur klimatischen Verbesserung bei, indem Feuchtigkeit verdunstet und die Aufheizung von Oberflächen gepuffert wird.

Begrünungsmaßnahmen

Der in den Allgemeinen Wohngebieten vorherrschenden großen baulichen Dichte ist durch die Durchgrünung nicht bebauter Bereiche zu begegnen. Aufgrund der hohen Dichte im Quartier wird angenommen, dass eine möglichst flächige Nutzung und ganzheitliche Wahrnehmbarkeit insbesondere der Innenhöfe für die Nutzer von Vorteil ist. Auch im Sondergebiet, an dessen Freiflächengestaltung aufgrund der exponierten Lage am Eingang zum Stadtteilpark besondere Ansprüche zu stellen sind, müssen die nicht überbauten Flächen so gestaltet werden, dass sie sich in den Park integrieren. Ein möglichst hoher Grünanteil ist daher zur Umsetzung des städtebaulich-landschaftsplanerischen Konzepts hier besonders bedeutsam. Alle Flächen bieten in ihrer vielschichtigen Ausprägung neuen Lebensraum für Flora und Fauna.

Die folgende Festsetzung dient der Begrünung der Baugebiete mit gestalterisch und ökologisch hochwertigen Vegetationsstrukturen. Diese werden in den zukünftig baulich genutzten Bereichen die Funktionen des Bodens für die Tier- und Pflanzenwelt und des Wasserhaushalt verbessern.

Die nicht überbauten Grundstücksflächen der Allgemeinen Wohngebiete und das Dach des Garagengeschosses in dem mit „(C)“ bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete sind mit einem Anteil von mindestens 50 v. H. zu begrünen. Tiefgaragen sowie das Garagengeschoss in dem mit „(C)“ bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete sind in den zu

begrünenden Bereichen mit einem mindestens 80 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen. Für Baumpflanzungen auf Tiefgaragen sowie auf dem Garagengeschoss in dem mit „(C)“ bezeichneten Bereich der Allgemeinen Wohngebiete muss auf einer Fläche von 16 m² je Baum die Stärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus mindestens 100 cm betragen (vgl. § 2 Nummer 32).

Um innerhalb der Baugebiete Flächen für Wege, Kleinkinderspielplätze o.ä. zu ermöglichen, wird ein Anteil der nicht zu begrünenden Flächen auf bis zu 50% der nicht überbauten Grundstücksflächen festgesetzt. Um auch im Bereich der Tiefgaragen, durch welche die Baublöcke im Wesentlichen unterbaut werden, und oberhalb des Garagengeschosses in dem mit „(C)“ bezeichneten Baublock eine adäquaten Begrünung sicherzustellen, wird zusätzlich geregelt, dass diese auf mindestens 50 % ihrer Fläche einen 80 cm starken Substrataufbau erhalten. Es werden so für Sträuchern und Stauden auch ohne einen Anschluss an den gewachsenen Boden geeignete Wuchsbedingungen hergestellt.

Für Bäume auf Tiefgaragen und auf dem Garagengeschoss in dem mit „(C)“ bezeichneten Baublock ist der Substrataufbau von mindestens 100 cm Stärke auf einer Fläche von 16 m² notwendig, um ein Mindestmaß an durchwurzelbarem Boden für die Standsicherheit und Wasserverfügbarkeit sicherzustellen. Mit der Festsetzung werden eine langfristige Entwicklung und eine angemessene Rückhaltung pflanzenverfügbaren Wassers gesichert, um Vegetationsschäden in Trockenperioden zu vermeiden. Die Mindeststärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus von 80 cm für Stauden und Sträucher und von 100 cm für Baumstandorte auf den vollständig mit Tiefgaragen unterbauten Grundstücksflächen trägt einerseits den Zielen zur qualitativ hochwertigen Grünausstattung der Quartiere Rechnung, andererseits wird durch differenzierte Substratstärken dem baulichen Aufwand für die statische Bewältigung der Traglasten auf den Tiefgaragen Rechnung getragen.

Um eine angemessene Begrünung mit Bäumen zweifelsfrei sicherzustellen, setzt der Bebauungsplan zudem fest:

Je 300 m² der zu begrünenden Bereiche ist mindestens ein kleinkroniger Baum zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Kleinkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 14 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Auf der nicht überbauten Fläche des Sondergebiets sind mindestens vier großkronige Bäume zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten. Großkronige Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen (vgl. § 2 Nummer 33).

Die Anpflanzung von standortgerechten kleinkronigen Laubbäumen mit der vorgesehenen Mindestqualität für Bäume soll eine zügige Begrünung mit einer nachhaltigen, dem Klima, den Bodenstärken und Baudichten angepassten Vegetation sichern. Das festgesetzte Verhältnis von anzupflanzenden Bäumen zur jeweiligen Grundstücksfläche berücksichtigt im Unterschied zu einer absoluten Zahl die unterschiedliche Größe der Freiräume und Innenhöfe. Zudem ermöglicht die Festsetzung, anders als räumlich verortete Anpflanzgebote, die sinnvolle Integration der Bäume in die für die einzelnen Freiräume in späteren Realisierungsschritten noch zu entwickelnden Freiraumkonzepte. Die auf der nicht überbauten Fläche des Sondergebiets festgesetzte Anzahl von mindestens 4 großkronigen Bäumen dient neben ökologischen und klimatischen Aspekten primär der Einbindung des Sondergebiets in die Eingangs-

situation des Parks. Die vorgegebenen Mindestpflanzgrößen dienen dem Ziel die gewünschten gestalterischen, ökologischen und klimatischen Wirkungen in angemessener Zeit zu erreichen.

Sofern Grundstückeinfriedigungen vorgenommen werden, müssen dafür Hecken angelegt werden:

In den Allgemeinen Wohngebieten sind Einfriedigungen nur als Hecken oder Hecken in Verbindung mit Zäunen bis zu einer Höhe von maximal 1,5 m zulässig. (vgl. § 2 Nummer 34).

Mit der Vorschrift werden eine grüne Gestaltung zum öffentlichen Raum erreicht, massive bauliche Einfriedigungen ausgeschlossen und das Ortsbild wirkungsvoll gestaltet. Durch die Festsetzung kann eine gestalterisch vergleichsweise einheitlich Gestaltung von Einfriedigungen vorgegeben werden und dabei zugleich ein ökologisch wirksames Grünvolumen entstehen. Die Hecken sollen insbesondere als Bindeglied zwischen privatem Freiraum und der Parkanlage dienen.

Zudem kann der Verlust vorhandener Gehölzstrukturen durch die Neuanpflanzung von Hecken kompensiert werden. Sie stellen zusätzliche Lebensräume für Vögel dar und bieten zahlreichen Tierarten ein Nahrungsbiotop. Sie sind ein Baustein zum Erhalt und zur Entwicklung der biologischen Vielfalt im Siedlungsraum.

Für die Pflanzungen sind standortgerechte einheimische Laubgehölze zu verwenden. Die Pflanzungen sind dauerhaft zu unterhalten und bei Abgang zu ersetzen (vgl. § 2 Nummer 35).

Die Verwendung von standortgerechten, einheimischen Laubgehölzen wird vorgeschrieben, damit sich die Anpflanzungen optimal entwickeln können. Einheimische Laubgehölze benötigen einen vergleichsweise geringen Pflegeaufwand. Sie sind an das Klima angepasst und brauchen demnach keinen Winterschutz. Zudem sind sie robuster gegenüber Schädlingsbefall und es gibt wenig Ausfall bei neugesetzten Pflanzen. Einheimische Laubgehölze sind zudem Nahrungsgrundlage sowie Lebens- und Rückzugsraum für die heimische Tierwelt. Hierdurch kann eine Ergänzung des vorhandenen Lebensraumgefüges erreicht werden. Die Festsetzung dient deshalb mittelbar auch dem Artenschutz. Ferner dient die Verwendung von Laubgehölzen der Ergänzung und langfristigen Sicherung des Charakters vorhandener Vegetation im Umfeld und stellt damit eine stadtökologisch besonders wirksame Anreicherung des Naturhaushalts dar. Im Gegensatz zu Nadelgehölzen ermöglichen Laubbäume zudem bei schlechteren Belichtungsverhältnissen im Winter in unbelaubtem Zustand eine hohe Lichtdurchlässigkeit und damit die Belichtung der Frei- und Wohnflächen. Zur nachhaltigen Sicherung der beschriebenen gestalterischen und ökologischen Funktionen des Baumbestandes müssen Pflanzungen bei Abgang ersetzt werden.

Als weitere Minderungsmaßnahme vom Eingriff in Natur- und Landschaft ist in den Allgemeinen Wohngebieten und im Mischgebiet auf den Neubaudächern eine Dachbegrünung vorgesehen. Dachflächen von Bestandsgebäuden und den Schulen werden dabei ausgeschlossen.

Extensive Dachflächenbegrünungen leisten einen gewissen Beitrag zur dezentralen Rückhaltung und verzögerten Ableitung des Oberflächenwassers. Sie wirken stabilisierend auf das Kleinklima, da sich Dachflächen weniger aufheizen, binden Staub und fördern die Wasserver-

dunstung. Sie sollen zudem der Insektenwelt und Vögeln als Ersatzlebensraum zur Verfügung stehen.

Begrünte Dachflächen tragen zusätzlich zu einer Wertsteigerung des Freiraums bei, da sie entweder als Freifläche genutzt oder von anderen Gebäuden eingesehen und als grüne Bereicherung erlebt werden können.

Zur nachhaltigen Sicherung der beschriebenen ökologischen und visuellen Auswirkung der Dachbegrünung trifft der Bebauungsplan daher folgende Festsetzung:

In den Allgemeinen Wohngebieten und den mit „(D)“ bezeichneten Bereichen des Mischgebiets sind die Dachflächen zu mindestens 50 v. H. mit einem mindestens 15 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau extensiv mit standortgerechten einheimischen Stauden und Gräsern zu begrünen. Die Dachbegrünung ist dauerhaft zu erhalten (vgl. § 2 Nummer 36).

Bei einer Mindeststärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus von 15 cm für Stauden und Gräser ist eine dauerhafte Begrünung von Dachflächen zu verwirklichen.

Da alle Begrünungsmaßnahmen auch Minderungsmaßnahmen von Eingriffen in Natur- und Landschaft sind, sind diese, mit all ihren positiven Wirkungen im Naturhaushalt, dauerhaft zu erhalten und mit standortgerechten einheimischen Laubgehölzen, Stauden und Gräsern durchzuführen.

5.10.2 Artenschutz

Alle Begrünungsmaßnahmen sind in ihrer Ausprägung so gewählt, dass sie auch als zusätzliche Habitate für die Fauna zur Verfügung stehen. So werden Ersatzlebensräume im Straßenbegleitgrün, in privaten Freiflächen, auf Tiefgaragen und Dächern und vor allem in der neuen Parkanlage entstehen. Damit die Brutstätten des Stieglitz' erhalten werden können (siehe Ziffer 4.2.5), wird auf Teilen der Grünflächen eine extensive ökologisch orientierte Pflege durchgeführt werden, die eine Entwicklung von Wildkräutern und Hochstauden bis zur Samenreife ermöglicht.

Der Mauersegler wird einen Teil seiner Brutstätten durch Abrissmaßnahmen verlieren. Da es für Mauersegler nur ein begrenztes Brutplatzangebot an Häusern gibt, müssen die verlorengehenden Brutplätze durch Nistkästen ersetzt werden. Für den Hausrotschwanz gehen mindestens zwei Brutstätten verloren, sie müssen durch Nistkästen ersetzt werden, da Brutstätten an Häusern nur in begrenzter Anzahl vorhanden sind und man daher nicht davon ausgehen kann, dass der Hausrotschwanz auf andere Brutstätten ausweichen kann.

Als Ersatz für verlorengelassene Brutstätten und zur Sicherung der innerstädtischen Artenvielfalt müssen im Plangebiet zehn Mauerseglerkästen, fünf Haussperlingskoloniekästen, fünf sogenannte Halbhöhlen (für Hausrotschwanz), drei Fledermaus-Fassadenquartiere und fünf Nisthilfen für solitär lebende Hautflügler an geeigneten Standorten angebracht werden (vgl. § 2 Nummer 37).

Die Anzahl der Nistkästen stellt eine Überkompensation dar, da nicht gewährleistet werden kann, dass einzelne Niststätten sofort angenommen werden. Die Nistkästen für solitär lebende Hautflügler tragen dazu bei, den Verlust an Nahrungstieren auf den Ruderalfluren trocken-

ner Standorte zu kompensieren. Mit der Bereitstellung von neuen Nist- bzw. Quartiermöglichkeiten können die ökologischen Funktionen erhalten werden (siehe Ziffer 4.2.5.3).

5.11 Abwägungsergebnis

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind die in § 1 Absatz 6 des Baugesetzbuches aufgeführten und für das Plangebiet zutreffenden Belange und Anforderungen berücksichtigt worden. In der Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuches sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sind als das Ergebnis der Abwägung der einzelnen Belange anzusehen. Der Bebauungsplan ermöglicht die Entwicklung des Plangebiets von einer ehemals überwiegend für Bahnbetriebszwecke genutzten Fläche zu einem gemischt genutzten Stadtteil mit Wohnschwerpunkt.

5.12 Nachrichtliche Übernahmen

5.12.1 Oberirdische Bahnanlage

Im Norden des Plangebiets wird die auf dem Flurstück 5164 der Gemarkung Ottensen vorhandene oberirdische Bahnanlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

5.12.2 Bahnrechtlich gewidmete Flächen

Die Flurstücke 4838, 4839, 4945, 4979 und 4980 der Gemarkung Ottensen unterliegen einer eisenbahnrechtlichen Widmung. Die Festsetzungen im Bebauungsplan sind bei Einhaltung von Schutzabständen zu den bahnbetriebsnotwendigen Anlagen und Einrichtungen (wie Eingleisbrücke, Fernmeldekabel) und Freihaltung von Bewuchs und Bebauung mit der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung vereinbar. Die bahnrechtliche Widmung wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

5.12.3 Denkmalschutz

Das Denkmalensemble des ehemaligen Güterbahnhofs mit den Güterhallen, dem Verladehof, den Verwaltungsgebäuden (Harkortstraße 79 und 81) und der Kleiderkasse (Harkortstraße 125) sowie das Einzeldenkmal Theodor-Haubach-Schule (Haubachstraße 53, 55, 57) werden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen (siehe Ziffer 4.2.7). Für die dem Denkmalschutz unterliegenden Anlagen gelten Beschränkungen nach dem Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 5. April 2013 (HmbGVBl. S. 142).

Im Rahmen der Vorbereitung des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs wurden die einzelnen Teilflächen des Ensembles im Hinblick auf den weiteren Umgang mit der Gebäudesubstanz unterschiedlich klassifiziert. Für die nördliche, an den Quertrakt angrenzende Umladehalle wurde von der Kulturbehörde Denkmalschutzamt folgende Einschätzung getroffen: Neubau mit Aufnahme von Denkmaldimension. In diesem Bereich ist dementsprechend ein Abbruch der Halle möglich, sofern die städtebauliche Dimension der Güterbahnhofsanlage durch Verwendung von Spuren oder Ähnlichem erlebbar und nachvollziehbar bleibt. Die zukünftige Abgrenzung des Denkmalensembles soll daher im Fall der Umsetzung der Planung wie nebenstehend geändert werden. Die Ausweisung für die Kleiderkasse bleibt unverändert bestehen. Gemäß §§ 8, 9, 10, 11 DSchG sind Veränderungen genehmigungspflichtig.



5.13 Kennzeichnungen

5.13.1 Oberflächenentwässerung

Innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Grünfläche wird eine unverbindliche Vormerkung für die „vorgesehene Oberflächenentwässerung“ gekennzeichnet (siehe Ziffern 4.2.3 und 5.8).

5.13.2 Bodenbelastungen

Aufgrund der langjährigen industriellen und gewerblichen Nutzung sind die Böden des Plangebiets im Bereich oberflächennaher Auffüllungen mit Schadstoffen belastet. Bei der Flächenherrichtung muss daher im Rahmen der Baumaßnahmen und infolge der mit den Planungen verbundenen Folgenutzungen von erhöhten Entsorgungs- und Flächenherrichtungskosten ausgegangen werden. Mit Ausnahme der Straßenverkehrsflächen und der östlichen Fläche für Gemeinbedarf ist das Plangebiet gemäß § 9 Absatz 5 Nummer 3 BauGB als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gekennzeichnet (siehe Ziffer 4.2.4).

6. Maßnahmen zur Verwirklichung, Bodenordnung

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

Maßnahmen zur Bodenordnung können nach den Vorschriften des Vierten Teils des Ersten Kapitels des Baugesetzbuchs durchgeführt werden, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen. Die Grundstücke, die für die zukünftige bauliche und sonstige Nutzung un zweckmäßig gestaltet sind, können bei Bedarf zu gegebener Zeit neu geordnet werden, soweit dies nicht durch andere ausreichende Regelungen entbehrlich geworden ist.

7. Aufhebung bestehender Bebauungspläne / Hinweise auf Fachplanung

Für das Plangebiet werden die bestehenden Bebauungspläne aufgehoben. Es handelt sich insbesondere um den Baustufenplan Altona-Altstadt in der Fassung seiner erneuten Feststellung vom 14. Januar 1955 (Amtl. Anz. S. 61), um den Teilbebauungsplan TB 655 (Blatt 1) vom 21. Oktober 1958 (HmbGVBl. S. 377) und um den Bebauungsplan Altona-Nord 12 vom 26. Januar 1984 (HmbGVBl. S. 22), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 505, 506).

Im zentralen Bereich des Plangebiets befinden sich die eisenbahnrechtlich gewidmeten Flurstücke 4943, 4944 und 5177 der Gemarkung Ottensen. Die dort geplanten Nutzungen Allgemeines Wohngebiet und Sondergebiet sowie Gemeinbedarfsfläche, Grünfläche und Straßenverkehrsfläche sind erst nach Freistellung der Fläche von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) möglich (siehe Ziffer 5.1.5)

Der Flächenbedarf für die vorgesehene Oberflächenentwässerung wird in einem wasserrechtlichen Verfahren nach § 68 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert am 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154, 3159, 3180) in Verbindung mit den §§ 48 und 49 des Hamburgisches Wassergesetz (HWaG) in der Fassung vom 29. März 2005 (HmbGVBl. S. 97), zuletzt geändert am 4. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 510, 519) verbindlich festgesetzt. Anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann nach § 68 Absatz 2 WHG für einen nicht UVP-pflichtigen Gewässerausbau eine Plangenehmigung treten.

8. Flächen- und Kostenangaben

8.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 15,2 ha groß. Davon entfallen auf Flächen für den Gemeinbedarf ca. 1,21 ha (davon neu ca. 0,44 ha), auf neue öffentliche Grünflächen ca. 2,31 ha (Parkanlage ca. 2,23 ha, Bolzplatz ca. 0,08 ha), auf neue Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ca. 0,30 ha und auf öffentliche Straßenverkehrsflächen 4,37 ha (davon neu ca. 2,64 ha).

8.2 Kostenangaben

Bei der Verwirklichung des Bebauungsplans entstehen Kosten für den Grunderwerb von Gemeinbedarfs-, Grün- und Straßenverkehrsflächen, für die Flächenherrichtung, Altlastensanierung und Kampfmittelräumung, für die Herstellung der inneren und äußeren Erschließung sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebiets, für die Parkherrichtung sowie für den Bau einer Stadtteilschule. Im Städtebaulichen Rahmenvertrag wurde eine Vereinbarung getroffen, die eine Kostenübernahme teilweise durch die privaten Grundeigentümer vorsieht. Die Unterhaltungskosten für die öffentliche Grünfläche wurden durch eine vertragliche Regelung für einen begrenzten Zeitraum ebenfalls auf die Grundeigentümer übertragen.