

## Begründung

zum Bebauungsplan Barmbek-Nord 9  
vom 31. März 2000

### 1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (Bundesgesetzblatt 1997 I Seite 2142, 1998 I Seite 137). Da das Planverfahren bereits vor dem In-Kraft-Treten dieser Fassung des Baugesetzbuchs, d.h. vor dem 1. Januar 1998 förmlich eingeleitet worden ist, wird es gemäß § 233 Absatz 1 Baugesetzbuch nach den bisher geltenden Vorschriften abgeschlossen.

In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan naturschutzrechtliche Festsetzungen. Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N 3/95 vom 18. Juli 1995 (Amtlicher Anzeiger Seite 1689) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 15. September 1995 und 16. September 1997 (Amtlicher Anzeiger 1995 Seite 2202, 1997 Seite 2211) stattgefunden. Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan in Einzelheiten geändert; die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Die Änderungen konnten daher ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden; die bisher geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

### 2. Anlass der Planung

Mit der Verlagerung eines metallverarbeitenden Betriebes besteht nun die Möglichkeit das gesamte stadteigene Gelände auf den Flurstücken 5626 und 5641, städtebaulich neu zu ordnen. Grundlage für die städtebauliche Neuordnung ist der Beschluss der Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 21. April 1994, nach dem auf dieser Fläche Wohnungsbau in Kombination mit gewerblicher Nutzung entlang der Saarlandstraße und einer öffentlichen Grünverbindung (Uferpromenade) entlang Barmbeker Stichkanal/ Osterbekkanal realisiert werden soll.

Modellhaft sollen an diesem Standort insgesamt etwa 200 Wohneinheiten im Rahmen des Projektes "autoarmes Wohnen bzw. Wohnen ohne (eigenes) Auto" realisiert werden.

Zur weiteren Konkretisierung von Lösungsansätzen für die enge nachbarschaftliche Zuordnung von Arbeitsstätten- und Wohnnutzung wurde ein Gutachten erstellt, dessen Ergebnis dem Bebauungsplanverfahren zugrunde gelegt worden ist.

### **3. Planerische Rahmenbedingungen**

#### **3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände**

##### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubeckanntmachung vom 22. Oktober 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 485) stellt für das Plangebiet gemischte Bauflächen, Wasserflächen und entlang des Osterbekkanals Grünflächen dar. Die Saarlandstraße ist als Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

##### **3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm**

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 363) stellt für das Plangebiet

- im Landschaftsprogramm Flächen für verdichteten Stadtraum, Parkanlagen entlang der Kanäle und eine Landschaftsachse nördlich entlang des Osterbekkanals dar,
- im Artenschutzprogramm geschlossene und sonstige Bebauung mit geringem Grünanteil (13a) und Parkanlagen (10a) entlang der Kanäle dar.

##### **3.1.3 Andere rechtlich beachtliche Tatbestände**

Der Baustufenplan Barmbek-Nord in der Fassung vom 4. März 1955 (Amtlicher Anzeiger Seite 291) sieht Industriegebiet mit Einschränkungen vor.

Der Bebauungsplan Barmbek-Nord 26 vom 6. Mai 1969 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 84) weist den rückwärtigen Bereich zum Barmbeker Stickkanal als Straßenverkehrsfläche für eine Stadtautobahn (Osttangente) aus. Das Plangebiet liegt im

Bauschutzbereich des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel. Die Plangebietsfläche ist auf Grund der Vornutzung als Altlastverdachtsfläche geführt.

### **3.2 Andere planerische Tatbestände**

Für das Plangebiet wurde im Frühjahr 1995 ein städtebauliches Gutachten erstellt, dessen Ergebnis Grundlage des Bebauungsplans ist. Außerdem wurden im Juni 1996 eine lärmtechnische Untersuchung und 1997 ein Bodengutachten erstellt.

### **3.3. Angaben zum Bestand**

Der südliche Teil (16.900m<sup>2</sup>) des insgesamt 22.934 m<sup>2</sup> großen Flurstücks 5626 wird zur Zeit mit Wohngebäuden bebaut. Eine weitere Teilfläche wird durch eine Tankstelle (1.644 m<sup>2</sup>) genutzt. Die nordöstliche Teilfläche (ca. 4.390 m<sup>2</sup>) wird als Stellplatzanlage für die außerhalb des Plangebiets angesiedelten Betriebe Wiesendamm 2 bis 30 genutzt. Auf dem ca. 8700 m<sup>2</sup> großen Flurstück 5641 sind Einrichtungen der Fachhochschule für Sozialpädagogik vorhanden.

Das Gebäude an der Ecke Wiesendamm/ Saarlandstraße wurde 1953 nach Plänen der Hamburger Architekten Schramm und Elingius errichtet und ist ein besonders qualitätvolles Beispiel der in den 50er Jahren typischen Ausbildung als Stahlskelettbau mit Backsteinverblendung und Betonfertigteilgliederung.

Der Barmbeker Stichkanal wird durch eine ca. 10 m breite, begrünte Uferzone gesäumt.

Alle Freiflächen sind als Betriebs- oder Stellplatzflächen ausgebaut und versiegelt.

Im Plangebiet befindet sich ein 110 KV-Kabel der Hamburger Electricitäts-Werke im Bereich Saarlandstraße sowie eine Fernwärmeleitung im Bereich Wiesendamm.

## **4. Planinhalt und Abwägung**

### **4.1 Reines Wohngebiet**

Im östlichen Teil des Plangebietes wird zwischen der geplanten Randbebauung des Kerngebietes und den wasserbegleitenden Grünflächen reines Wohngebiet mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 festgesetzt. Die Festsetzung von reinem Wohngebiet soll als planungs-

rechtliche Grundlage für die Realisierung des neuen Wohnbauprojekts dienen, nach dessen Konzept im Bereich der festgesetzten überbaubaren Flächen ausschließlich Wohnungen untergebracht werden sollen.

Die Anordnung der Wohngebäude erfolgt in drei viergeschossig festgesetzten winkelförmigen Gebäudekomplexen, in die jeweils drei Solitärbaukörper eingeschoben werden; ein weiterer Solitär wird oberhalb des nördlichen Winkels ausgewiesen. Für die Solitärbaukörper werden 3 Vollgeschosse und ein Staffelgeschoss festgesetzt. Die Anzahl der Vollgeschosse, die Gebäudetiefe von 11 m für die Winkelbaukörper und die unregelmäßig festgesetzten Gebäudetiefen der Solitärbaukörper orientieren sich am Ergebnis des konkurrierenden städtebaulichen Gutachtens, das zur Grundlage des Bebauungsplans gemacht worden ist. Daraus ergibt sich auch die strenge Baukörperausweisung, die auf die Bedürfnisse der zukünftigen Wohnbevölkerung ausgerichtet ist.

Die Anordnung von Staffelgeschossen auf den Solitärbaukörpern bietet neben dem Gestaltungsspielraum für die Dachzonen insbesondere die Verbesserung der Abstandsflächensituation in dem relativ engen Gefüge von Winkel- und Solitärbaukörpern. Bedingt durch die Lage der Wohngebietsflächen am Wasser soll ein möglichst großer Anteil der geplanten Wohnungen zum Osterbekkanal und zum Barmbeker Stichkanal orientiert werden. Die nach diesen Kriterien entwickelten Bauformen führen zu einer dicht wirkenden Anordnung der Wohngebäude, deren Realisierung in dieser Form ein vorrangiges Planungsziel darstellt. Soweit sich in diesem Zusammenhang Unterschreitungen der Abstandsflächen wie teilweise zwischen den Solitär- und Winkelgebäuden ergeben, sind die überbaubaren Flächen als zwingende Festsetzung im Sinne von § 6 Absatz 13 der Hamburgischen Bauordnung vom 1. Juli 1986 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 183), zuletzt geändert am 4. November 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 489, 492), anzusehen. Danach kommt zwingenden Festsetzungen eines Bebauungsplans der Vorrang gegenüber der Abstandsflächenbemessung zu.

Die drei viergeschossig winkelförmig angeordneten Gebäudekomplexe werden jeweils im Westen und Norden durch eine Baulinie begrenzt. Damit soll erreicht werden, dass bei der Realisierung der Winkelbaukörper durch unterschiedliche Baukörper die hier beabsichtigte Gebäudestellung in der dreimal wiederkehrenden Form präzise an der äußeren Winkellinie

ausgerichtet werden kann. Da der Spielraum für die Gebäudeanordnung bei einer Bautiefe von 11 m für die Winkelbebauung und auch für die Punkthäuser relativ gering ist, sollen geringfügige Überschreitungen der festgesetzten Baulinien zugelassen werden. Dementsprechend ist in § 2 Nummer 8 geregelt, dass im reinen Wohngebiet die festgesetzten Baulinien durch untergeordnete Bauteile bis zu 1,5 m überschritten werden können.

Mit der Grundflächenzahl von 0,3 und der sich aus der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse und der überbaubaren Fläche ergebenden Geschossflächenzahl von etwa 1,1 werden die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (Bundesgesetzblatt I Seiten 466, 479), nicht ausgeschöpft. Damit kann ein relativ hoher Anteil offener Bodenflächen erhalten bleiben und für eine hochwertige Begrünung vorgesehen werden. In Verbindung mit den durch die angestrebte weitgehende Autofreiheit gegebenen Vorteilen durch geringere Versiegelung von Bodenflächen kann ein hoher Wohnwert erreicht werden.

#### **4.2. Kerngebiet**

Auf der Grundlage eines Beschlusses der Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 21. April 1994, nach dem gewerbliche Nutzung entlang der Saarlandstraße weiterhin möglich bleiben sollte, und nach einer sogenannten Projektstudie über Verdichtungsmöglichkeiten der Gewerbenutzung sowie über die enge nachbarschaftliche Zuordnung von Arbeitsstätten und Wohnnutzung wurde 1995 ein städtebauliches Gutachten durchgeführt. Im weiteren Planverfahren hatte sich ergeben, dass sich die Umsetzung einer gewerblichen Nutzung bei Ausweisung einer Gewerbegebietsfläche an dieser Stelle nicht realisieren lässt, weil für die ursprünglich hier vorgesehenen Betriebe, die in mehrgeschossigen Gebäuden auf relativ geringen Grundstückstiefen angeordnet werden sollten und für die wegen der Nähe zu den angrenzenden Wohnungen eine erhebliche Einengung des Nutzungsspielraumes vorgeschrieben werden musste, eine zukunftsfähige Entwicklung nicht gewährleistet werden konnte. Daraufhin wurde die Festsetzung einer Kerngebietsfläche festgelegt. Die Festsetzung von Kerngebiet bietet gegenüber einer Gewerbegebietsfestsetzung ein größeres Nutzungsspektrum für die hier beabsichtigte Entwicklung von wohnverträglichen produzierendem bzw. dienstleistungsorientiertem Gewerbe.

Im nördlichen Bereich des Plangebietes wird fünfgeschossiges Kerngebiet in geschlossener Bauweise mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einer Geschossflächenzahl von 2,8 im Rahmen einer Flächenausweisung festgesetzt. Durch diese Festsetzungen mit den nicht ausgeschöpften Obergrenzen des nach der Baunutzungsverordnung zulässigen baulichen Nutzungsmaßes wird ein angemessener Spielraum für die bauliche Arrondierung gegeben. Diese kann sich an dem vorhandenen, städtebaulich wirkungsvollen Eckgebäude orientieren und durch Fortsetzung bzw. Ergänzung des Blockrandes sowie durch eine Bebauung in die Tiefe des Grundstücks entwickeln.

Im Anschluss daran wird entlang der Saarlandstraße ein Kerngebiet in geschlossener Bauweise mit einer GRZ von 0,8 ausgewiesen. Die geschlossene Bauweise soll die entlang der Saarlandstraße geplante Blockrandbebauung mit abschirmender Wirkung zu den östlich angrenzenden Wohngebietsflächen sichern. Durch Gebäudeversätze werden zwei Höfe gebildet, die in ihrer Dimension so bemessen sind, dass sie die gesamte Abwicklung des Anlieferverkehrs aufnehmen können. Die festgesetzte Geschosszahl von 5 Vollgeschossen und die Abtreppe auf 4 Vollgeschosse zur Saarlandstraße hin orientiert sich an der Situation der gründerzeitlichen Wohngebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Im östlichen Bereich treppt die Bebauung bis auf 3 Vollgeschosse ab, um die Verschattung zum angrenzenden Wohngebiet zu minimieren.

Die zwingend fünfgeschossig und im Bereich der Straßenüberbauung zwingend viergeschossig festgesetzten Gebäudeteile im Bereich der Saarlandstraße sollen eine durchgehende einheitliche Höhe des Baukörpers sichern und damit zu einem ausgewogenen Erscheinungsbild der neuen Straßenrandbebauung führen. Die in § 2 Nummer 20 getroffene Regelung, dass in den Kerngebieten oberhalb der als zwingend festgesetzten Vollgeschosse Staffelgeschosse unzulässig sind, soll bewirken, dass oberhalb des obersten Vollgeschosses keine weiteren Zurückstaffelungen erfolgen und damit eine zurückhaltend gestaltete Dachzone erreicht werden kann.

Mit den Gebäudetiefen von 17,5 m, die sich im Bereich der oberen Vollgeschosse auf 15 m und teilweise auf 12,5 m reduzieren, wird ein ausreichender Spielraum für die Anordnung der im Kerngebiet geplanten Nutzungen geboten.

Im südlichen Bereich der Saarlandstraße wird Kerngebiet in geschlossener Bauweise mit einer GRZ von 0,6 festgesetzt. Ein zwingend siebengeschossiger Baukörper bildet einen städtebaulich akzentuierten Abschluss der Bebauung entlang der Saarlandstraße und wird mit einem 3-geschossigen Baukörper an das ebenfalls als zwingend ausgewiesene fünfgeschossige Bürogebäude angeschlossen. Die Festsetzung von maximal drei Vollgeschossen zwischen den fünf- und siebengeschossigen Gebäudeteilen soll bewirken, dass die durch das siebengeschossige Gebäude beabsichtigte Akzentuierung sich deutlicher von der überwiegend fünfgeschossigen Bebauung im Blockrand abhebt und durch die Dreigeschossigkeit die Wirkung eines siebengeschossigen Solitärbaukörpers entsteht.

Zur Sicherung einer eindeutig festgesetzten Bauhöhen-Entwicklung ist in § 2 Nummer 9 bestimmt, dass Luftgeschosse, Durchfahrten und Durchgänge als Vollgeschoss angerechnet werden. Die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse für die Überbauung der Straßenverkehrsflächen auf den Flurstücken 5641 und 5626 der Gemarkung Barmbek wird oberhalb der festgesetzten lichten Höhe gezählt. Die in den geplanten Anlieferhöfen festgesetzten Luftgeschosse im Bereich der Erdgeschossebene berücksichtigen den gegebenenfalls durch Kfz-Verkehr benötigten Flächenbedarf für Anlieferungen (Kehren).

Um bei der Überbauung der zu den Wohngebietsflächen führenden Verkehrsstraßen und Wege im Bereich des Blockrandes ausreichende Bedingungen für die Wohngebiets-Erschließung zu sichern, sind im Bereich der Durchfahrten, Durchgänge, Arkaden und Überbauungen die lichten Durchfahrtshöhen von mindestens 4,5 m und Durchfahrtsbreiten von 7 m bzw. 6 m bei den Arkaden festgesetzt.

Entlang der Saarlandstraße wird für den Gebäudekomplex eine Baulinie festgesetzt. Damit soll die entlang der Straßenfront vorgesehene Gebäudeflucht mit den zurückspringenden Vorfahrts- und Anlieferhöfen eindeutig festgelegt werden. Durch die Bildung von Höfen wird die Möglichkeit einer Anlieferung an der Saarlandstraße gegeben, da eine rückwärtige

Erschließung aufgrund der geringen Tiefe der Grundstücke und der engen Nachbarschaft zum „Autoarmen Wohnen“ ausgeschlossen werden soll.

Um geringfügige Überschreitungen der Baulinien ermöglichen zu können, ist in § 2 Nummer 8 geregelt, dass im Kerngebiet die festgesetzten Baulinien durch untergeordnete Bauteile bis zu 1,5 m überschritten werden können.

Am südlichen Rand des Kerngebiets wird ein Arkaden-Durchgang mit einer Breite von 6 m und einer lichten Höhe von mindestens 4,5 m festgesetzt, um eine ausschließlich fußläufige Erschließung des Wohngebietes zu ermöglichen. Da diese Wegeführung aus topografischen Gründen nicht über die südlich angrenzende, mit unterschiedlichen Geländehöhen geplante Parkanlage geführt werden kann, soll sie im Bereich der Kerngebietsfläche auf ebenerdigem Niveau realisiert werden. Dementsprechend ist beabsichtigt, den Fußweg auf der Erdgeschoss-Ebene in den bis an die südliche Nutzungsgrenze des Kerngebiets heranzuführenden siebengeschossigen Baukörper zu integrieren und gestalterisch als Arkade auszubilden.

Der Detaillierungsgrad der Festsetzungen und die sich auf einem relativ schmalen Grundstückstreifen entlang der Saarlandstraße ergebende Dichte, die einer Geschossflächenzahl von etwa 3,0 entspricht, ist auf der Grundlage des städtebaulichen Gutachtens festgesetzt worden.

Im rückwärtigen Bereich sind Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen ausgeschlossen. Dadurch sollen die angrenzende Wohnbebauung vor gewerblichem Erschließungsverkehr, der nur über die Anlieferhöfe erfolgen soll, geschützt und die verbleibenden Freiflächen für eine Bepflanzung vorgesehen werden. Für die geplante angrenzende Wohnbebauung soll ein angemessen gestalteter und durch ruhenden Verkehr und Nebenanlagen nicht beeinträchtigter Übergang entstehen.

In § 2 Nummer 10 ist festgesetzt, dass in den Kerngebieten Vergnügungsstätten sowie Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen unzulässig sind. Ausnahmen für sonstige Tankstellen nach § 7 Absatz 3 Nummer 1 der Baunutzungsverordnung werden ausgeschlossen. Der Ausschluss von Tankstellen soll verhindern, dass sich im Kerngebiet langfristig Nutzungen ansiedeln können, die dauerhaft neben der bestehenden

Verkehrsbelastung zusätzlich starken Zu- und Abfahrtsverkehr verursachen. Weiterhin werden Vergnügungsstätten ausgeschlossen. Da insbesondere die Betreiber von Spielhallen in der Lage sind, einen wesentlich höheren Miet- bzw. Pachtzins als andere Unternehmen zu zahlen und sich insbesondere bei einer Ansammlung dieser Nutzungen auch das äußere Erscheinungsbild von Spielhallen und ähnlichen Einrichtungen nicht in den Rahmen der vorgesehenen Nutzungen einfügt, ist ein Verdrängungs- und Attraktivitätsverlust zu befürchten. Weiterhin ist ein Ausschluss derartiger Einrichtungen geboten, um im Bereich der zur östlich angrenzenden Wohnnutzung führenden Fußwegeverbindung Beeinträchtigungen durch unattraktive Nutzungen mit wenig Verweildauer zu vermeiden. Darüber hinaus sollen auch andere Vergnügungsstätten (wie z. B. Diskotheken), die zu erheblichen Beeinträchtigungen der benachbarten Wohnnutzung durch Lärm und zusätzlichen Verkehr führen würden, ausgeschlossen werden. Da der für die Tankstellen-Nutzung im nordwestlichen Teil des Flurstücks 5626 bestehende Pachtvertrag bis zum Jahr 2004 befristet ist und eine Vertragsverlängerung nicht beabsichtigt ist, soll diese Fläche durch die Festsetzungen des Bauungsplans mittelfristig einer Kern- und Wohngebietsnutzung zugeführt werden.

#### **4.3 Stellplätze und Tiefgaragen**

Im Anschluss an die Gebäudedurchfahrten bzw. den Überbauungen sind die notwendigen Stellplätze für das reine Wohngebiet festgesetzt. Dazu ist in § 2 Nummer 2 geregelt, dass im reinen Wohngebiet außer den festgesetzten Stellplätzen weitere Stellplätze, Garagen und Tiefgaragen unzulässig sind. Diese Festsetzung wird getroffen, da auf der Wohngebietsfläche ein Pilotprojekt für autofreies bzw. autoarmes Wohnen in Hamburg erprobt werden soll und alle weiteren Erschließungswege und Freiflächen von privatem Autoverkehr weitgehend freigehalten werden sollen. Da sich die zukünftigen Bewohner verpflichten sollen, freiwillig auf die Haltung eines Kraftfahrzeuges zu verzichten, wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätze pro Wohneinheit festgelegt. Diese Stellplätze sollen dem Car-Sharing und Personen vorbehalten bleiben, die auf Grund ihrer Lebenssituation auf ein Auto angewiesen sind, z. B. Behinderte.

Die für die Wohngebietsflächen festgesetzten Stellplätze unterschreiten den für autoarme Wohnprojekte in Hamburg im April 1996 bauordnungsrechtlich festgelegten Stellplatzschlüssel von 0,2 Stellplätzen pro Wohneinheit. Bei der vor diesem Zeitpunkt liegenden

Projektplanung „Autoarmes Wohnen“ war jedoch der Ansatz von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit für fachtechnisch angemessen und ausreichend erachtet worden. Deshalb ist es im hier vorliegenden Einzelfall vertretbar, die ursprünglich im Rahmen der Projektbearbeitung auch im Vertrauen auf kontinuierliches Verwaltungshandeln getroffenen Festlegungen weiterhin bestehen zu lassen. Die Absicht, die hinter dem straßenparallelen Blockrand liegenden Wohngebietsflächen weitestgehend von Stellplätzen freizuhalten, entspricht der hier verfolgten Zielsetzung mit dem Konzept des autoarmen Wohnens.

In § 2 Nummer 11 ist bestimmt, dass in den Kerngebieten Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind. Mit der Unterbringung der Stellplätze in Tiefgaragen sollen die ohnehin sehr knappen Freiflächen von oberirdischen Stellplätzen freigehalten werden und größere Anteile offener Bodenflächen erhalten bleiben.

Im Hinblick auf das rückwärtige autoarme Wohngebiet sollen die Abgase aus der Tiefgarage so abgeleitet werden, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der benachbarten Wohnnutzung ausgeschlossen werden kann. Zu- und Abluftströme aus der Tiefgarage sollen vom Wohngebiet abgewandt geführt werden, so dass die geplanten Wohneinheiten nicht durch Lärm und Abgase beeinträchtigt werden können.

Besucherstellplätze sollen vom vorhandenen Straßenraum aufgenommen werden.

#### **4.4 Grünflächen**

##### **4.4.1 Private Grünfläche, Böschung**

Entlang des Barmbeker Stichkanals wird eine private Grünfläche festgesetzt, um im Uferbereich auf dem eigentumsmäßig den westlich angrenzenden Wohngebietsflächen zugeschlagenen Flächenstreifen eine Grünflächengestaltung im Anschluss an die begrünten Böschungsf lächen des Gewässers zu ermöglichen. Im Bereich der privaten Grünfläche soll ein Teilstück eines überörtlichen Wanderweges entlang der Böschungskante geführt werden. Zur Sicherung einer allgemeinen Begehrbarkeit wird ein 3 m breites öffentliches Gehrecht festgesetzt.

#### **4.4.2 Öffentliche Grünfläche (Parkanlage)**

Nördlich des Osterbekkanals wird eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Parkanlage" ausgewiesen. Für die neu zu schaffende öffentliche Grünfläche soll in Ufernähe des Kanals ein Weg für Fußgänger und Radfahrer hergestellt werden, der an das Gehrecht innerhalb der privaten Grünfläche angeschlossen werden soll.

Die Parkanlage soll in einer Höhenlage zwischen dem Niveau der nördlich angrenzenden Baugebietsflächen und der Wasserflächen neu angelegt werden. Dabei soll die Zugänglichkeit zu den Wasserflächen und einem Bootsanleger ermöglicht werden. Auch eine Anlegestelle der Alsterschiffahrt wäre hier denkbar. Die Maße zur Bestimmung der geplanten Höhenlage der öffentlichen Grünfläche sind im Plan festgesetzt.

Im östlichen Bereich der Parkanlage ist eine eingeschossig überbaubare Fläche ausgewiesen, um hier die Möglichkeit einer grün- oder wasserbezogenen Nutzung zu eröffnen. Stellplätze für diese Nutzung sind im Bereich der Grünfläche nicht realisierbar. Dazu ist in § 2 Nummer 19 geregelt, dass auf der als Parkanlage festgesetzten Fläche innerhalb des durch Baugrenzen bezeichneten überbaubaren Grundstücksteils ein Café zulässig ist. Im übrigen sind bauliche Anlagen des Hochbaus auf der als Parkanlage festgesetzten Fläche unzulässig. Für die wasserseitigen Aktivitäten sowie die Anlage von Bootsanlegern, Bootshäuschen usw. sind vor der Realisierung wasserrechtliche Verfahren durchzuführen.

#### **4.5 Straßenverkehrsfläche; Geh-, Fahr- und Leitungsrechte**

Die im Plangebiet vorhandenen Straßenverkehrsflächen Saarlandstraße und Wiesendamm können den durch die geplanten Nutzungen entstehenden Mehrverkehr aufnehmen und werden in ihrem Bestand übernommen.

Zur Erschließung der Wohnbauflächen werden zwei kurze Stichstraßen als öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesen, die von der Saarlandstraße durch den geplanten Kerngebietskomplex in das Wohngebiet führen und über einen privaten Wohnweg von 6 m Breite verbunden werden. Am Ende der öffentlichen Stichwege befindet sich jeweils eine Wendeanlage für PKWs in gering dimensionierter Abmessung. Damit soll dem planerischen Ziel

vom autofreien Wohnen mit einem minimalen Erschließungsaufwand für Fahrverkehr Rechnung getragen werden.

In § 2 Nummer 3 ist geregelt, dass für die Erschließung des reinen Wohngebietes noch weitere örtliche Verkehrsflächen erforderlich werden können. Ihre genaue Lage bestimmt sich nach der beabsichtigten Bebauung. Sie werden gemäß § 125 Absatz 2 des Baugesetzbuchs hergestellt. Diese Regelung soll die Realisierung von weiteren öffentlichen Erschließungsflächen ermöglichen, falls z.B. bei späteren Grundstücksteilungen zur Sicherung einer Belegenheit zusätzlich öffentliche Straßenverkehrsflächen erforderlich werden.

Der für die Erschließung der Wohngebietsflächen vorgesehene, in Süd-Nord-Richtung zwischen den Stichstraßen verlaufende 6 m breite Wohnweg soll im Hinblick auf spätere Realisierungsabschnitte und mögliche Grundstücksteilungen vorsorglich durch ein Geh- und Fahrrecht gesichert werden. Insbesondere zur einwandfreien Abwicklung der Müllentsorgung im Wohngebiet durch Umfahrten der Müllfahrzeuge über den südlichen Stichweg, den Wohnweg und den nördlichen Stichweg (oder entgegengesetzt) ist das Befahren erforderlich. Dabei ist darauf zu achten, dass dieser Wohnweg in bezug auf den Ausbaustandard (Fahrbahnbreite, Durchfahrtshöhe, Fahrbahnunterbau, ggfs. Schranke zur Verkehrsbeschränkung) den Mindestanforderungen entspricht und auf die Belastung der Müllsammelfahrzeuge abgestellt ist.

Zur Sicherung der wesentlichen Erschließungserfordernisse ist in § 2 Nummer 4 bestimmt, dass das im reinen Wohngebiet festgesetzte Geh- und Fahrrecht die Befugnis umfasst, für den Anschluss der Wohnbebauung einen Wohnweg anzulegen und zu unterhalten.

Im mit „(b)“ bezeichneten Bereich des Kerngebietes wird ein Geh- und Fahrrecht zugunsten des Wohngebietes festgesetzt, um eine weitere Erschließung des Wohngebietes zu ermöglichen und die angrenzend an das Kerngebiet festgesetzten Stellplätze im Wohngebiet zu erreichen. Dazu ist in § 2 Nummer 5 bestimmt, dass das im mit „(b)“ bezeichneten Kerngebiet festgesetzte Geh- und Fahrrecht die Befugnis umfasst, für den Anschluss der Wohnbebauung an die Saarlandstraße eine Zufahrt anzulegen und zu unterhalten.

Im südlichen Kerngebiet wird ein Gehrecht mit einer Breite von 6 m zugunsten des Wohngebietes festgesetzt, um eine weitere fußläufige Erschließung des Wohngebietes über einen Arkadengang zu ermöglichen. Dazu wird in § 2 Nummer 6 bestimmt, dass das im südlichen Kerngebiet festgesetzte Gehrecht die Befugnis umfasst, für den Anschluss der Wohnbebauung an die Saarlandstraße einen Gehweg anzulegen und zu unterhalten.

Bei der Überbauung der Straßenverkehrsflächen und der mit Geh- und Fahrrechten belegten Erschließungsflächen wird für die Durchfahrt eine lichte Höhe von mindestens 4,5 m und eine Breite von 7 m festgesetzt. Dadurch soll erreicht werden, dass trotz einer Durchfahrtstiefe von 17 Metern kein Tunneleffekt entsteht. Die festgesetzte Durchfahrtshöhe ermöglicht die Zufahrt von Müll- und Feuerwehrfahrzeugen.

Anlieferungen für das an der Saarlandstraße liegende Kerngebiet sollen nur entlang der Saarlandstraße und im Bereich der bis zu 23 m tiefen Anlieferhöfe erfolgen.

In § 2 Nummer 7 ist geregelt, dass das in der privaten Grünfläche festgesetzte Gehrecht die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg umfasst, einen allgemein zugänglichen Geh- und Radweg anzulegen und zu unterhalten:

Dieses 3 m breite Gehrecht dient dazu, die in der südlichen öffentlichen Grünfläche herzustellende Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer bis an die Straße Wiesendamm weiterzuführen und somit die Zugänglichkeit der Kanäle für die Öffentlichkeit zu sichern sowie ein weiteres Teilstück des überörtlichen Wanderweges herzustellen. Die Realisierung dieses Wegeteilstücks soll durch besondere vertragliche Vereinbarungen zwischen den Nutzungsberechtigten der im Plangebiet ausgewiesenen Wohngebietsflächen und der Stadt Hamburg gesichert werden.

Da für die gesicherte Versorgung des Bebauungsplangebietes zusätzliche Leitungen erforderlich sind, ist in § 2 Nummern 4, 5 und 6 geregelt, dass die im reinen Wohngebiet und in den Kerngebieten festgesetzten Leitungsrechte die Befugnis der Hamburgischen Electricitäts-Werke AG, der Hamburger Wasserwerke GmbH und der Hamburger Gaswerke GmbH umfassen, unterirdische Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Nutzungen, welche die Herstellung und Unterhaltung beeinträchtigen können, sind unzulässig.

#### **4.6 Wasserflächen**

Die vorhandenen Gewässer des Osterbekkanals und des Barmbeker Stichkanals werden nachrichtlich als Wasserfläche übernommen.

#### **4.7 Oberflächenentwässerung**

Entsprechend der wasserwirtschaftlichen Zielsetzung, Niederschlagswasser möglichst im Einzugsgebiet zu belassen oder nur verzögert über offene Oberflächengewässer abzuleiten, soll das durch Bodenversiegelung vermehrt anfallende Oberflächenwasser entweder durch die Anordnung von Gräben und Mulden mit Überlauf in den Barmbeker Stichkanal/Osterbekkanal auf den Grundstücken zur Versickerung gebracht werden oder direkt in den Barmbeker Stichkanal/Osterbekkanal eingeleitet werden.

#### **4.8 Bodenverunreinigungen**

Die Fläche des Plangebietes ist im Altlasthinweiskataster aufgrund einer Vornutzung durch metallverarbeitendes Gewerbe als Altlastverdachtsfläche geführt. Darüber hinaus befindet sich auf der Fläche eine Tankstelle. Im Rahmen des 1997 erstellten Bodengutachtens wurden im Plangebiet 28 Bohrungen bis in eine maximale Tiefe von 4 m unter Geländeoberkante niedergebracht und 28 Proben auf die Parameter Arsen und Schwermetalle, Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), extrahierbare organische Halogenverbindungen (EOX) sowie extrahierbare Kohlenwasserstoffe (PAK) untersucht.

Der Oberboden im Plangebiet ist in einer Mächtigkeit zwischen 0,2 m an der Saarlandstraße bis maximal 3 m an den Kanälen aufgefüllt. Die Auffüllung enthält Schlacken und Bauschutt. Bodenverunreinigungen wurden heterogen über die Fläche verteilt in unterschiedlichen Tiefen in der Auffüllung festgestellt. Die Bleigehalte des Bodenmaterials sind flächendeckend erhöht. Darüber hinaus wurden lokal begrenzt deutlich erhöhte Konzentrationen an Arsen angetroffen. Die hohen Belastungen im Bodenmaterial konzentrieren sich weitgehend auf die östliche Hälfte des Plangebiets. Daneben wurden punktuell leicht erhöhte Konzentrationen für Zink, Kupfer, MKW, PAKs und EOX festgestellt.

Die Bodenverunreinigungen stehen den vorgesehenen Ausweisungen nicht entgegen. Eine Gefährdung von Mensch und Grundwasser ist nach bisheriger Kenntnis nicht gegeben. Be-

lasteter Erdaushub, der im Rahmen von Baumaßnahmen anfällt, ist nach den abfallrechtlichen Bestimmungen zu entsorgen. Mit erhöhten Entsorgungskosten ist zu rechnen. Wird im Plangebiet anfallendes Bodenmaterial im Rahmen von Bau- und Gestaltungsmaßnahmen im Bereich sensibler Nutzungen (Spielbereiche und Freiflächen) oberflächennah abgelagert, ist ein Eignungsnachweis zu erbringen, bzw. die Oberfläche mit mindestens 0,5 m unbelastetem Bodenmaterial abzudecken. Die zuständige Stelle der Umweltbehörde - Fachamt für Gewässer und Bodenschutz - ist zu beteiligen.

Aufgrund der heterogenen Verteilung der angetroffenen Bodenbelastungen wurde die gesamte Fläche im Bebauungsplan als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet.

#### **4.9 Baumschutz- und Begrünungsmaßnahmen**

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167).

In § 2 Nummer 12 ist festgesetzt, dass in den Kerngebieten Außenwände von Gebäuden, deren Fensterabstand mehr als 5 m beträgt sowie fensterlose Fassaden, mit Schling- oder Kletterpflanzen zu begrünen sind; je 2 m Wandlänge ist mindestens eine Pflanze zu verwenden. Mit dieser Regelung sollen größere Außenwandflächen von Gebäuden begrünt und damit das Volumen der Baukörper durch Milderung der optischen Dominanz angemessen in das städtebauliche Umfeld, insbesondere in die Nachbarschaft zu den angrenzenden Wohnnutzungen, eingliedert werden. Darüber hinaus soll für einen klimatischen Ausgleich gesorgt und die Luftreinhaltung verbessert werden.

In § 2 Nummer 13 ist vorgeschrieben, dass Flachdächer von Gebäuden mit bis zu drei Vollgeschossen mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen sind. Dadurch wird der Lebensraum für heimische Pflanzen und Tiere geschaffen, Hitzeeinwirkungen auf Gebäude sowie Staubemissionen verringert, eine positive ökologische Wirkung erreicht (z.B. Abflussverzögerung von Niederschlagswasser) und

die Blickbeziehung von höheren Gebäuden auf niedrigere Dachflächen durch eine verträgliche Gestaltung verbessert.

Nach § 2 Nummer 14 sind in dem mit „(a)“ bezeichneten Kerngebiet nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. Damit soll sichergestellt werden, dass die Versiegelung offener Bodenflächen durch eine ausreichend starke Bodenschicht als Überdeckung der Tiefgarage ausgeglichen und eine angemessene Begrünung mit ausreichenden Wachstumsbedingungen ermöglicht wird. Die notwendigen Anlieferflächen im Bereich von Höfen sollen von dieser Regelung ausgenommen werden.

In § 2 Nummer 15 ist festgesetzt, dass auf Stellplatzanlagen für je vier Stellplätze ein Baum zu pflanzen ist. Mit dieser Festsetzung soll sichergestellt werden, dass auch bei einer Stellplatzanlage, soweit sie oberirdisch angeordnet wird, ein Mindestmaß an Begrünung erfolgt. Ferner dient die Baumpflanzung der Verbesserung des Kleinklimas. Auch werden Staub und Schadstoffe aus der Luft gefiltert.

In § 2 Nummer 16 ist geregelt, dass in den Kerngebieten mindestens 10 vom Hundert (v. H.) der Grundstücksflächen mit Sträuchern, Stauden und Bäumen zu bepflanzen sind. Im reinen Wohngebiet sind mindestens 20 v. H. der nicht überbaubaren Grundstücksflächen mit Sträuchern, Stauden und Bäumen zu bepflanzen. Dabei ist für je 150 m<sup>2</sup> der nicht überbaubaren Grundstücksflächen mindestens ein kleinkroniger Baum oder für je 300 m<sup>2</sup> der nicht überbaubaren Grundstücksflächen mindestens ein großkroniger Baum zu pflanzen.

Diese Bestimmungen sichern eine ökologische und optisch wirkungsvolle Bepflanzung der Freiflächen. Insbesondere soll die Biotopvielfalt erhöht werden, um trotz der zusätzlichen Bebauung Lebensräume für Pflanzen und Kleintiere zu schaffen bzw. zu erhalten.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde § 2 Nummer 16 dahingehend geändert, dass im reinen Wohngebiet statt 45 v. H. nur 20. v. H. der nicht überbaubaren Grundstücksflächen mit Sträuchern, Stauden und Bäumen zu bepflanzen sind. Diese Änderung wurde vorgenommen, um auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen den Anteil der zu bepflanzen- den Flächen auf ein Maß zu begrenzen, das die Realisierung ausreichend großer Gehweg-

Spiel- und Bewegungsflächen zulässt. Die Grundzüge der Planung wurden nicht berührt. Die Änderung konnte daher ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden; die bisher geltende Vorschrift des § 3 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs wurde beachtet.

In § 2 Nummer 17 wird festgesetzt, dass für zu pflanzende Bäume und Sträucher einheimische standortgerechte Laubholzarten zu verwenden sind. Großkronige Bäume sind mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, kleinkronige Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 14 cm, jeweils in einem Meter über dem Erdboden gemessen, zu verwenden. Im Kronenbereich dieser Bäume ist eine offene Vegetationsfläche von mindestens 12 m<sup>2</sup> anzulegen und zu begrünen. Es sind einheimische standortgerechte Laubgehölze zu verwenden, da diese Pflanzenarten in besonderem Maße der heimischen Tierwelt Lebensraum bieten und Laubbäume kleinklimatisch günstiger sind. Die Festlegung von Mindestgrößen ist notwendig, um ohne lange Entwicklungszeit landschaftsplanerisch wirksame Strukturen herzustellen.

#### **4.10 Maßnahmen zum Schutze des Bodens**

In § 2 Nummer 18 ist festgesetzt, dass auf den privaten Grundstücksflächen die Fahr- und Gehwege sowie Stellplätze in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen sind. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung werden damit ausgeschlossen, um die Versickerungsmöglichkeiten für das Oberflächenwasser zu verbessern und die Versiegelung des Bodens auf ein ökologisch vertretbares Maß zu reduzieren. Die Befestigung verhindert die Versickerung von Regenwasser, verringert die natürliche Verdunstung, verschlechtert die Wasserversorgung von Bäumen sowie Sträuchern und zerstört Lebensraum für Tiere und Pflanzen an der Erdoberfläche und im Boden.

#### **4.11 Lärmschutzmaßnahmen**

Die im Juni 1996 durchgeführte lärmtechnische Untersuchung hat ergeben, dass aufgrund der starken Verkehrsbelastungen auf der Saarlandstraße und auf dem Wiesendamm mit Lärmimmissionen für die Wohnbauflächen gerechnet werden muss.

Für den rückwärtigen größten Teil des Planungsgebietes ergab sich keine signifikante Lärmbelastung durch die Saarlandstraße und durch den Wiesendamm. Gegenüber der Saarlandstraße wird das dahinter liegende Wohngebiet durch die straßenparallele durchgehende Gebäudezeile des Kerngebietes ausreichend geschützt.

Starke Lärmbelastung geht vom Wiesendamm in Bezug auf die nördliche geplante Wohnbebauung aus.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie etwa die Anlage von Lärmschutzwällen oder -wänden sind entlang der Saarlandstraße und dem Wiesendamm wegen der in diesem räumlich begrenzten Abschnitt nicht verfügbaren Flächen sowie aus Gründen der Stadtbildgestaltung nicht zu vertreten. Deshalb besteht hier nur die Möglichkeit, passive Lärmschutzmaßnahmen für die vorhandenen Nutzungen festzusetzen.

Um eine vom Straßenlärm möglichst wenig beeinträchtigte Nutzung von Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräumen zu ermöglichen, wird in § 2 Nummer 1 vorgeschrieben, dass durch geeignete Grundrissgestaltung die Wohn- und Schlafräume in den Wohngebieten und die Aufenthaltsräume in den Kerngebieten den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen sind. Soweit die Anordnung von Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräumen an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden.

Durch die getroffene Festsetzung wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 1. Juli 1986 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 183), zuletzt geändert am 4. November 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 489, 492), nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm haben. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die Technischen Baubestimmungen - Schallschutz - vom 10. Januar 1991 mit der Änderung vom 28. September 1993 (Amtlicher Anzeiger 1991 Seite 281, 1993 Seite 2121) maßgebend.

#### **4.12 Bauschutzbereich**

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Vorhaben gelten die einschränkenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 27. März 1999 (Bundesgesetzblatt I Seite 551). Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt.

#### **5. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft**

Im Plangebiet ist durch die bisherigen Nutzungen, die überwiegend Werkshallen und Stellplatzflächen umfassen, bereits ein großer Anteil der Bodenflächen versiegelt. Die geplanten Nutzungen im Bereich der Wohngebietsflächen werden durch die sich ergebende niedrige Grundflächenzahl nur einen relativ geringen Versiegelungsgrad zur Folge haben. Zusammen mit der Herrichtung von öffentlichen und privaten Grünflächen sowie den mit der Wohnbebauung verbundenen, vorgesehenen Begrünungsmaßnahmen wird insgesamt eine Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand erreicht, so dass erhebliche nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes nicht gegeben sind.

#### **6. Maßnahmen zur Verwirklichung**

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

Die Realisierung der im nordöstlichen Teil des Plangebiets ausgewiesenen Wohnnutzung kann erst dann erfolgen, wenn die hier vorhandenen und Betrieben außerhalb des Plangebiets zugeordneten Stellplätze verlagert werden können. Konkrete Alternativen hierzu bestehen zur Zeit nicht.

#### **7. Aufhebung bestehender Pläne**

Für das Plangebiet werden insbesondere Teilbereiche des Baustufenplans Barmbek-Nord in der Fassung vom 4. März 1955 (Amtlicher Anzeiger Seite 291) und der Bebauungsplan Barmbek-Nord 26 vom 6. Mai 1969 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 84) aufgehoben.

**8. Flächen- und Kostenangaben**

Das Plangebiet ist etwa 46.500 m<sup>2</sup> groß. Hiervon entfallen auf die Straßenverkehrsflächen etwa 9.800 m<sup>2</sup>, davon neu ca. 820 m<sup>2</sup> und auf öffentliche Grünflächen neu etwa 1800 m<sup>2</sup>.

Kosten werden für die Herrichtung der Straßenverkehrsflächen und der öffentlichen Grünflächen sowie für Sielbauten entstehen.