

Archiv

Begründung

Nr. 24550

zum Bebauungsplan Fuhlsbüttel 24

Vom 06.06.2006

1. Grundlage und Verfahrensablauf

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824).

Da das Planverfahren bereits vor dem Inkrafttreten dieser Gesetzesänderung, d.h. vor dem 20. Juni 2004 förmlich eingeleitet worden ist, wird es gemäß § 233 Absatz 1 in Verbindung mit § 244 Absatz 2 des Baugesetzbuches nach den bisher geltenden Vorschriften abgeschlossen.

In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs-, abwasser- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N 4/97 vom 24. Februar 1997 (Amtl. Anz. S. 505) mit der Änderung vom 2. Mai 2002 (Amtl. Anz. S. 1876) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und zwei öffentliche Auslegungen des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 20. Juni 1997 sowie 12. Januar 2005 und 22. Juli 2005 (Amtl. Anz. S. 1521, 1937 sowie 86 und 1421) stattgefunden.

Nach der öffentlichen Plandiskussion wurde der nördliche Teil des Plangebiets von Fuhlsbüttel 24 abgetrennt und mit der Bezeichnung Fuhlsbüttel 25 fortgeführt.

2. Anlass der Planung

Aufgrund der günstigen unmittelbaren Nähe zur U-Bahnstation Fuhlsbüttel, der guten Wohnlage (Nähe zur Oberalster) und der vorhandenen Infrastruktur im Bereich des Bahnhofs soll eine Verdichtung der vorhandenen Wohnbebauung durch zusätzliche Blockinnenbebauung mit ca. 60 Wohneinheiten ermöglicht werden.

Ein Teil der vorhandenen Blockrandbebauung (Einzelhäuser und Hausgruppen) ist von historisch städtebaulicher Bedeutung und soll durch die Festsetzung von Erhaltungsbereichen gemäß § 172 BauGB gesichert werden.

Entlang der Hummelsbütteler Landstraße zwischen Bahn und Primelweg sind Gewerbebetriebe und Läden vorhanden. Ein Teil der Gewerbebetriebe, insbesondere der auf Flurstück 2679 vorhandene Sanitärtechnikbetrieb, beabsichtigen Erweiterungen ins Blockinnere, die dem gültigen Planrecht entgegenstehen. Mit der Änderung des Bebauungsplans soll für diese Bereiche ein neuer planungsrechtlicher Rahmen für den Erhalt und eine wohnverträgliche Erweiterung der gewerblichen Nutzungen in den Blockinnenbereich ermöglicht werden.

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 das Plangebiet Wohnbauflächen dar. Der Brombeerweg ist als sonstige Hauptverkehrsstraße hervorgehoben.

3.1.2. Landschaftsprogramm einschließlich Arten- u. Biotopschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans die Milieus „Gartenbezogenes Wohnen“, „Parkartige Grünqualität sichern“, „Parkanlage (entlang Bahn)“, „Gleisanlage, oberirdisch“, „Sonstige Hauptverkehrsstraße (Brombeerweg)“ sowie die milieuübergreifenden Funktionen „Freiraumverbund: Landschaftsachse“, „Naturhaushalt: Entwicklungsbereich Naturhaushalt“ und „Landschaftsbild: Einbinden der Hauptverkehrsstraße“ dar.

Das Artenschutzprogramm als Teil des Landschaftsprogramms für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans die Biotopentwicklungsräume „Offene Wohnbebauung mit artenreichen Biotoperelementen, wie Hecken, Knicks, Tümpel, Ruderalflächen, Gehölzbeständen, Bäumen und Wiesen, bei hohem Anteil an Grünflächen (11a)“, „Biotopentwicklungsräume“ dar.

me mit parkartigen Strukturen“, „Parkanlage (10a)“, „Gleisanlagen (14d)“ und „Hauptverkehrsstraßen (14e)“ dar.

3.1.3. Andere rechtlich beachtliche Tatbestände

Der bisher geltende Bebauungsplan Fuhlsbüttel 11 in der Fassung vom 25. November 1966 (GVBl. S. 250), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 499), weist zweigeschossiges reines Wohngebiet ohne Festsetzung der Bauweise, einer Grundflächenzahl (GRZ) und einer Geschossflächenzahl (GFZ) aus.

3.1.4. Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Für das Vorhaben besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß §§ 3b bis 3f des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1757), geändert am 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794, 1796).

3.1.5. Bauschutzbereich

Das Plangebiet befindet sich im Bauschutzbereich des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel gemäß Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 551), zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1827).

3.1.6. Baumschutzverordnung

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 (HmbGVBl. S. 167).

3.2. Andere planerische Tatbestände

Für das Plangebiet wurde im Jahre 2000 eine lärmtechnische Untersuchung erstellt.

3.3. Angaben zum Bestand

An der Hummelsbütteler Landstraße und am Brombeerweg zwischen Bahn und den Flurstücken 40 (Hummelsbütteler Landstraße 118) und 537 (Brombeerweg 83), ist größtenteils ein- und zweigeschossige villenartige Einzelhausbebauung mit überwiegender Wohnnutzung und teilweise ge-

werblicher Nutzung (Sanitärtechnik, Eisenwaren, Fitnessclub, Friseur, Kleiderverleih, Ärzte und Freiberufler) im Erdgeschoss vorhanden. Teilweise ist an der Hummelsbütteler Landstraße (Flurstücke 29 und 743) auch Geschosßwohnungsbau vorhanden.

Auf den Flurstücken 2679, 422 und 48 an der Hummelsbütteler Landstraße ist gewerbliche Nutzung auf den rückwärtigen Grundstücksteilen (Sanitärtechnik, Holzhandlung und Fitnessclub) in eingeschossigen Gebäuden angesiedelt.

Der Blockinnenbereich ist, außer auf diesen gewerblich genutzten Grundstücken, unbebaut und als Gärten angelegt. Im gesamten Plangebiet ist umfangreicher Baumbestand vorhanden.

Der Brombeerweg ist als Hauptverkehrsstraße ausgebaut.

4. Umweltbericht

Es ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich (siehe Ziffer 3.1.4).

5. Planinhalt und Abwägung

5.1 Reines Wohngebiet

Im vorderen Bereich der Grundstücke entlang des Brombeerweges ist zweigeschossige offene Bauweise mit einer GRZ von 0,3 und einer GFZ von 0,5 sowie eine Bebauung nur mit Einzel- und Doppelhäusern festgesetzt. Damit sollen die vorhandenen villenartigen Wohngebäude in ihrem Bestand gesichert und das städtebauliche Erscheinungsbild mit den dominierenden Gebäuden, teilweise mit Erhaltungsgebot, am Blockrand erhalten werden.

Auf den rückwärtigen Grundstücksteilen der Grundstücke am Brombeerweg und der Hummelsbütteler Landstraße (mit Ausnahme der Flurstücke 2679, 422 und 48 an der Hummelsbütteler Landstraße) ist eingeschossige offene Bauweise mit einer GRZ von 0,3 und einer GFZ von 0,3, sowie eine Bebauung nur mit Einzel- und Doppelhäusern mit höchstens zwei Wohneinheiten festgesetzt.

Mit dieser Festsetzung soll eine Bebauung der rückwärtigen Grundstücksteile ermöglicht werden. Dabei sind die Bauflächen so angeordnet, dass viele der vorhandenen wertvollen Bäume erhalten bleiben. Da die rückwärtigen Bebauungen nur mit privaten Erschließungen (z.B. Pfeifenstiel oder ideelle Teilung) über die vorhandene Straßenanbindung der Grundstücke erschlossen werden sollen, sind nur Einzel- und Doppelhäuser mit nicht mehr als zwei Wohneinheiten festgesetzt. Damit soll der Stell-

platzbedarf für die innere Verdichtung gering gehalten werden und die Wohnruhe nicht durch übermäßigen Erschließungsverkehr beeinträchtigt werden.

Gemäß § 2 Nummer 2 erster Satz sind auf den mit „(A)“ bezeichneten Flächen des reinen Wohngebiets nur Flachdächer oder flachgeneigte Dächer mit einer Dachneigung bis zu 20 Grad zulässig. Mit dieser Festsetzung soll die Realisierung der festgesetzten Dachbegrünung umgesetzt werden. Die Begrünung von Dachflächen dient als ein Ausgleich für die neu versiegelten Flächen der inneren Verdichtung und schafft stadtökologisch wirksame Vegetationsflächen.

5.2 Allgemeines Wohngebiet

Auf den vorderen Grundstücksteilen an der Hummelsbütteler Landstraße mit Ausnahme der Flurstücke 2679, 422, 48, 29 und 743 ist zweigeschossige offene Bauweise mit einer GRZ von 0,3 und einer GFZ von 0,5 festgesetzt. Abweichend hiervon ist auf Flurstücks 2679 an der Hummelsbütteler Landstraße ein- und zweigeschossige offene Bauweise mit einer GRZ von 0,5 und einer GFZ von 0,6 festgesetzt. Auf Grundstücksteilen des Flurstücks 422 und auf Flurstück 48 an der Hummelsbütteler Landstraße ist ein- und zweigeschossige Bauflächenausweisung ohne Festsetzung der Bauweise mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 0,6 festgesetzt. Auf den vorderen Grundstücksteilen der Flurstücke 743 und 29 an der Hummelsbütteler Landstraße ist zweigeschossige Bauflächenausweisung ohne Festsetzung der Bauweise mit einer GRZ von 0,3 und einer GFZ von 0,5 festgesetzt. Mit diesen Festsetzungen sollen die vorhandenen Gebäude an der Hummelsbütteler Landstraße mit ihrem Nutzungsmix in ihrem Bestand gesichert werden.

Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen, die sich von der allgemeinen Nutzungsstruktur an der Hummelsbütteler Landstraße abgrenzen, sollen planungsrechtlich gesichert werden. Zudem soll eine maßvolle wohnverträgliche Erweiterung dieser Nutzungen ermöglicht werden. Dabei sind die rückwärtigen Bauflächen so angeordnet worden, daß zwischen vorderer und hinterer Baufläche, unter Berücksichtigung der vorhanden Bäume, Freiflächen für Freizeitnutzungen der vorderen Bebauung erhalten bleiben.

Mit dem Verzicht auf die Festsetzung der Bauweise auf Teilen der Flurstücke 422, 48, 29 und 743 soll die vorhandene geschlossene Bebauung, die sich von der allgemeinen Bauweise an der Hummelsbütteler Landstraße unterscheidet, abgesichert werden. Gleichzeitig soll aber auch eine flexible, der städtebaulichen Situation angepassten Entwicklung, ermöglicht werden.

Auf den Flurstücken 2679, 422 und 48 ist in den südöstlichen Randbereichen zum reinen Wohngebiet der Ausschluss von Nebenanlagen, Stellplätzen und Garagen festgesetzt. Durch den Ausschluss soll die Wohnruhe

des angrenzenden reinen Wohngebiets gesichert werden. Es sollen Störungen durch Stellplätze, Garagen und Lagerung von Teilen, die störende Geräusche verursachen, vermieden werden und der stadträumliche Eindruck einer ungestörten gärtnerisch gestalteten hinteren Wohnbebauung erhalten bleiben.

5.3 Stellplätze und Tiefgaragen

Die Stellplätze und Garagen für die erforderlichen notwendigen Stellplätze, sollen überwiegend zwischen der vorhandenen Bebauung und der geplanten neuen Blockinnenbebauung angeordnet werden. Die Anfahrmöglichkeit zu diesen hinteren Grundstücksteilen soll durch private Erschließungen (z. B. Pfeifenstiel) erfolgen.

Entlang der Hummelsbütteler Landstraße und dem Brombeerweg sowie im innersten Blockinnenbereich sind Flächen zum Ausschluss von Stellplätzen und Garagen festgesetzt. Mit dieser Festsetzung sollen die gestalteten Vorgärten und der ruhige innerste Blockinnenbereich geschützt werden. Diese Festsetzung ist erforderlich, weil durch die zusätzliche hintere Bebauung ein erhöhter Unterbringungsbedarf für die notwendigen Stellplätze entstehen wird. In den Vorgärten würde die Unterbringung dieser neuen Stellplätze und Garagen zu erheblichen Umgestaltungen des städtebaulichen Gesamtbildes führen und mit der Zielsetzung der Erhaltung der städtebaulichen Struktur nicht vereinbar sein.

Zusätzlich ist in § 2 Nummer 3 festgesetzt, dass innerhalb der Flächen zum Ausschluss von Stellplätzen und Garagen auf den Flurstücken 2679, 422 und 48 der Gemarkung Fuhlsbüttel an der Hummelsbütteler Landstraße zusätzlich Nebenanlagen nach § 14 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479), unzulässig sind. Damit sollen insbesondere Nebenanlagen der gewerblichen Nutzungen, die die Wohnruhe stören könnten ausgeschlossen werden. Im Innersten Blockinnenbereich soll damit die Wohnruhe erhalten und geschützt werden.

Um dennoch ausreichend Stellplätze zu ermöglichen, ist in § 2 Nummer 4 festgesetzt, dass Tiefgaragen auch außerhalb der überbebaubaren Flächen zugelassen werden können, wenn Wohnruhe, Gartenanlagen, Kinderspiel- und Freizeitflächen nicht erheblich beeinträchtigt werden und ihre Oberkante mindestens 50 cm unter Gelände liegt. Die auf den Tiefgaragen anzulegenden Flächen sind mit Sträuchern und Bäumen landschaftsgärtnerisch zu gestalten.

In § 2 Nummer 11 ist festgesetzt, dass die Flächen zum Ausschluss von Stellplätzen und Garagen zwischen den Straßenbegrenzungslinien und vordersten Baugrenzen gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten sind. Ausnahmsweise können dort auch Stellplätze bis zu 5 m Tiefe ohne Überdachung zugelassen werden, wenn dabei 20 vom Hundert der Grund-

stücksbreite nicht überschritten werden. Notwendige Zufahrten sind zulässig. Damit sollen zum einen die bereits in den Vorgärten vorhandenen Stellplätze abgesichert und eine maßvolle Ergänzung ohne gravierende Beeinträchtigung der Vorgärten ermöglicht werden. Um eine Zerstörungen der vorhandenen Gartengestaltung der Vorgärten und dem städtebaulichen Erscheinungsbild, insbesondere im Zusammenhang mit den Erhaltungsberreichen zu vermeiden, sind nur Stellplätze ohne Überdachung zulässig.

5.4 Erhaltungsbereich

In § 2 Nummer 1 ist festgesetzt, daß in dem nach § 172 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Baugesetzbuchs als "Erhaltungsbereich" bezeichneten Gebieten zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt der Rückbau, die Änderung, die Nutzungsänderung oder die Errichtung baulicher Anlagen einer Genehmigung bedürfen, und zwar auch dann, wenn nach bauordnungsrechtlichen Vorschriften eine Genehmigung nicht erforderlich ist. Die Genehmigung zum Rückbau, zur Änderung oder zur Nutzungsänderung darf nur versagt werden, wenn die bauliche Anlage allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das Landschaftsbild prägt oder sonst von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung ist. Die Genehmigung zur Errichtung der baulichen Anlage darf nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebiets durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt wird. Mit dieser Festsetzung eines Erhaltungsbereichs im Plangebiet werden die Gebäude Hummelbüttler Landstraße 86, 86a, 88, 96, 98, 100, 102, und 104, sowie Brombeerweg 59, 61, 63, 65, 67, 67a, 69, 71, 73, 75, 77, 79, 81 und 83 in ihrer städtebaulich historischen Struktur planungsrechtlich geschützt.

Die Gebäude am Brombeerweg sind als zweigeschossige Kleinwillen durch eine starke Einzelhausprägung gekennzeichnet. Ebenso gehören die Gebäude Hummelbüttler Landstraße 86, 86a, 88, und 104 zu diesen Kleinwillentypus. Stilistisch sind die Kleinwillen Hummelbüttler Landstraße 86, 86a, 88, 104 und Brombeerweg 59, 61, 63, 65, 67, 67a, 69, 71, 73, 75, 77, 79, 81 und 83 dem „Heimatstil“ der damaligen Zeit zuzuordnen und weisen stark individualisierte Gebäudeformen auf. Trotz der unterschiedlichen Stilelemente aus Dachform, Materialien und Farbgebung, sind doch architektonische Gemeinsamkeiten zu erkennen. So sind die Gebäudegruppen am Brombeerweg überwiegend mit hellem Putz versehen und weisen ein ähnliches Volumen auf. Im Gegensatz dazu sind die Gebäudegruppen an der Hummelsbütteler Landstraße überwiegend in dunklem Klinker hergestellt.

Die Gebäude Hummelbüttler Landstraße 100 und 102 stellen als expressivistische Geschoßwohnungsbauten eine Sonderform im Ensemble dar. Die Gebäude Hummelsbütteler Landstraße 96, 98, bilden mit ihren Spitzgiebeln zusammen mit dem Spitzgiebel der Hummelsbütteler Landstraße 100 im Mündungsbereich des Nußkamp eine besondere wandartige städtebauliche Situation. Dieser besonders charakteristische Straßenraum der

vorigen Jahrhundertwende in der Hummelsbütteler Landstraße soll in diesem Bereich damit erhalten werden.

Die Gebäude aller vier Teilbereiche sind, jeweils entlang der Straßenzüge, als zwei städtebaulich zusammenhängende Ensemble zu bewerten.

5.5 Straßenverkehrsflächen/ Erschließung

Die im Plangebiet vorhandenen Straßenverkehrsflächen sind für das Verkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert und werden entsprechend dem Bestand ausgewiesen.

Die rückwärtigen Bebauungen sollen nur mit privaten Erschließungen über die vorhandenen Straßenanbindungen der Grundstücke erschlossen werden. Die Anfahrmöglichkeit zu diesen hinteren Grundstücksteilen soll z. B. durch Pfeifenstiel oder ideale Teilung erfolgen.

In § 2 Nummer 5 ist festgesetzt das zur Erschließung der rückwärtigen Grundstücksteile gemeinsame Überfahrten mit den vorderen Anliegern anzuordnen sind. Damit sollen die Erschließungsflächen und der Versiegelungsgrad für die innere Verdichtung gering gehalten und die städtebauliche Eigenart der Vorgärten geschützt werden. Zudem soll dadurch die Zahl der vorhandenen öffentlichen Parkstände so wenig wie möglich eingeschränkt und der Verkehrsfluß auf den bestehenden Straßen durch Vermeidung weiterer Gehwegüberfahrten gesichert werden.

5.6 Bahnfläche/ Ausgleichsfläche

An der Südwestgrenze des Plangebiets ist auf dem Flurstück 2178 eine vorhandene oberirdische Bahnanlage der Deutschen Bahn und eine Fläche für Ausgleichsmaßnahmen nachrichtlich übernommen. Der Bahnkörper der ehemaligen Güterbahn ist gemäß Planfeststellungsbeschluss für die Flughafen-S-Bahn im Bereich zwischen Ohlsdorf und Langenhorn-Nord als Ausgleichsfläche vorgesehen. Mit diesen nachrichtlichen Übernahmen soll die vorhandene Bahnanlage zusammen mit den Ausgleichsmaßnahmen bestandsgemäß gesichert werden.

Bauliche Anlagen sind so auszuführen, dass keine Schäden an den Betriebsanlagen der Hamburger Hochbahn AG entstehen und der U-Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt wird.

5.7 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 möglichst auf den Grundstücken zur Versickerung gebracht werden.

In § 2 Nummer 6 ist festgesetzt, daß das auf den Grundstücken anfallende Niederschlagswasser zu versickern ist, sofern es nicht gesammelt und genutzt wird. Sollte eine Versickerung im Einzelfall unmöglich sein, ist ausnahmsweise eine Einleitung des nicht abführbaren Wassers nach Maßgabe der zuständigen Stelle in ein Siel zulässig.

Da die Siele in den Straßen Brombeerweg und Hummelsbütteler Landstraße bereits jetzt an die Grenze ihrer Kapazität angelangt sind und nur noch für die Aufnahme des Schmutzwassers ausreichen, ist die generelle Einleitung des auf den rückwärtigen Grundstücksflächen anfallenden Oberflächenwassers in das vorhandene Siel nicht möglich. Das Wasser sollte deshalb gesammelt und genutzt werden oder auf dem Grundstück versickert werden. Ein Nachweis über den Verbleib des Oberflächenwassers ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen.

Das Geologische Landesamt hat zur Klärung der Versickerungsfähigkeit im Jahre 1999 stichprobenartige Baugrundbohrungen vorgenommen und die generelle Versickerungsfähigkeit für dieses Gebiet bestätigt. Aufgrund der vielen Einzelgrundstücke wurde auf die komplette Ermittlung der Bodenbeschaffenheit im Vorwege verzichtet, da eine sichere Beurteilung der Bodenbeschaffenheit nicht für jedes einzelne Grundstück bzw. Grundstücksteil gewährleistet werden kann. Die Versickerungsfähigkeit soll deshalb zu jedem Einzelfall mit dem Bauantrag geprüft werden. Sollte eine Versickerung des Regenwassers auf dem Grundstück im Einzelfall nachweislich nicht möglich sein, so kann der Anschluss von Notüberläufen aus Einrichtungen für die Regenrückhaltung (Zisternen, Gräben, Mulden etc.) an das Siel ausnahmsweise und nach Maßgaben der zuständigen Stelle zugelassen werden.

In § 2 Nummer 7 ist festgesetzt, daß auf den privaten Grundstücksflächen die Stellplatz-, Wege- und Hofflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen sind. Damit wird einer durchgehenden Versiegelung entgegengewirkt und eine Verbesserung der Versickerung des Regenwassers in den Baugebieten erreicht. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguß, Asphaltierung oder Betonierung sind unzulässig.

5.8 Baumschutz -und Begrünungsmaßnahmen

Im Plangebiet befinden sich erhaltenswerte und dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gilt die Baumschutzverordnung vom 17. Septem-

ber 1948 (Sammlung des bereinigten hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 2. Juli 1981 (HmbGVBl. S. 167).

Außerdem sind einige aufgrund ihres Alters und ihrer Ausprägung besonders bedeutsame Bäume mit einem Erhaltungsgebot versehen.

In § 2 Nummer 8 ist festgesetzt, daß für diese nach der Planzeichnung zu erhaltenden Bäume bei Abgang Ersatzpflanzungen vorzunehmen sind. Es sind Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, zu verwenden. Außerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen im Kronenbereich dieser Bäume unzulässig. Mit dieser Vorschrift soll sichergestellt werden, daß bei natürlichem Abgang der festgesetzten Bäume Ersatzpflanzungen vorgenommen werden, die der Art und Qualität des vorhandenen Gehölzbestandes entsprechen und diesen in seiner Quantität langfristig sichern. Es sind 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 Übergangszeit gestalterisch und ökologisch wirksame Strukturen herzustellen.

Nach § 2 Nummer 9 sind die nicht überbauten 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 sich gestalterisch in das gartengeprägte Umfeld einfügen soll.

Gemäß § 2 Nummer 2 Satz 2 sind auf den mit „(A)“ bezeichneten Flächen der reinen Wohngebiete die Flachdächer mit einem mindestens 8 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen. Als extensive Begrünung gilt eine Begrünung mit Sedum, Kräutern und Gräsern. Die Begrünung von Dachflächen schafft stadtoökologisch wirksame Vegetationsflächen, die Ersatzlebensräume für angepasste naturnahe Pflanzengemeinschaften sowie insbesondere für Tiere, wie Insekten und Vogelarten bieten. Für die Wirksamkeit der Dachbegrünung ist eine Aufbaustärke des Substrataufbaus erforderlich, die eine Begrünung auch mit Gräsern und Stauden ermöglicht. Durch die Speicherfähigkeit wirkt sich die Dachbegrünung positiv auf den Wasserhaushalt aus und stabilisiert das Kleinklima. Die Begrünung einsehbarer Dachflächen belebt außerdem die Dachlandschaft und unterstützt die gestalterische Einbindung der Gebäude in die Gartenflächen. Die festgesetzte Dachbegrünung dient der Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, die durch die zusätzliche hintere Bebauung hervorgerufen werden.

In der hierzu für das Plangebiet erstellten Eingriffsbilanzierung wird mit Hilfe der festgesetzten Dachbegrünung rechnerische Ausgleichswerte (Staatsrätemodell) für den Faktor Tiere und Pflanzen sowie für den Faktor

Boden vom Ausgangswert der geplanten hinteren Bebauung erzielt. Die durch die Planung verursachten Eingriffe werden somit nahezu ausgeglichen.

5.9 Lärmschutzmaßnahmen

Das Plangebiet ist durch den Fahrverkehr auf dem Brombeerweg und der Hummelsbütteler Landstraße stark lärmbelastet. Eine lärmtechnische Untersuchung aus dem Jahre 2000 hat dazu ergeben, daß die Immissionsbelastungen für die Randbereiche am Brombeerweg und an der Hummelsbütteler Landstraße planerische Schutzmaßnahmen erfordern. Dagegen werden die Innenbereiche durch die vorhandene Bebauung derart abgeschirmt, dass die Richtwerte des "Hamburger Leitfadens Lärm" von 49 dB(A) in der Nacht bzw. 59 dB(A) am Tag für reine und allgemeine Wohngebiete unterschritten werden. Ebenso sind aufgrund der trogartigen Lage der U-Bahn und der Entfernung keine Beeinträchtigungen der Wohnbebauung im Innenbereich zu befürchten.

Der gesamte Innenbereich kann aus lärmtechnischer Sicht als reines Wohngebiet eingestuft werden.

Im Rahmen der Abwägung ist geprüft worden, welche Schutzmaßnahmen für die angrenzende Bebauung geeignet sind, um zu einem unter Berücksichtigung dieser Vorbelastung zumutbaren und erträglichen Lärmwert zu gelangen. Die örtlichen Gegebenheiten lassen keine Veränderung in der Trassenführung der Straße zu. Aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie die Anlage von Lärmschutzwällen oder -wänden, sind wegen der nur gering verfügbaren Flächen sowie aus Gründen der Stadtbildgestaltung im Zusammenhang mit den Festsetzungen nach § 172 BauGB nicht zu vertreten. Ein wirksamer Schutz gegen Straßenverkehrslärm kann somit nur durch passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden entlang des Brombeerweges und der Hummelsbütteler Landstraße erreicht werden.

Aufgrund der relativ dichten Bebauung entlang des Brombeerweges und der Hummelsbütteler Landstraße werden die Blockinnenflächen gut abgeschirmt, so dass für jedes Gebäude entlang des Brombeerweges und der Hummelsbütteler Landstraße eine ausreichend geschützte lärmabgewandte Seite nachgewiesen werden kann.

Um eine vom Straßenlärm möglichst wenig beeinträchtigte Nutzung von Wohn-, Schlaf- und Aufenthaltsräumen zu ermöglichen, wird in § 2 Nummer 10 festgesetzt, daß in den Wohngebieten am Brombeerweg und an der Hummelsbütteler Landstraße die Wohn- und Schlafräume durch geeignete Grundrißgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen sind. Soweit die Anordnung der in Satz 1 genannten Räume an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muß für diese Räume ein ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Au-

ßentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden.

Durch diese Festsetzung wird die bauordnungsrechtliche Forderung des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563) 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 (Amtl. Anz. S. 281), geändert am 28. September 1993 (Amtl. Anz. S. 2121), maßgebend.

5.10 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 (BGBl. I S. 551) zuletzt geändert am 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1827). Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt.

6. Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

Das Bebauungsplangebiet ist bereits bebaut. Mit dem Bebauungsplan wird die vorhandene Bebauung, die sich insbesondere durch am Blockrand aufgereihete Villen darstellt, gesichert. Veränderungen entstehen dadurch, dass eine innere Verdichtung durch eine zusätzliche Wohnbebauung auf den hinteren Bereichen der langen Grundstücke ermöglicht wird. Bisher sind hier typische alte Gärten mit vielen Bäumen, auch Obstbäumen, vorhanden, die einen nur geringen Anteil befestigter Bodenflächen aufweisen. Bei Ausnutzung der neuen Baumöglichkeiten werden im Blockinnern deutliche Veränderungen eintreten bezüglich der Erholungsnutzung, der optischen Situation und auch der Auswirkungen auf den Naturhaushalt (Bodenversiegelung, Reduzierung der Gartenbiotope, weniger störungsarme Bereiche für die Tiere).

Die Bebaubarkeit ist durch Verzicht auf eine innere Erschließung, Eingeschossigkeit, eng begrenzte Bauflächen auf ein Minimum reduziert, um diese Auswirkungen einzuschränken. Durch die vorgeschriebenen Begrünungsmaßnahmen werden zudem unnötige Beeinträchtigungen vermieden. Gleichwohl führt die hintere Bebauung zu erheblichen Beeinträchtigungen i.S. der Eingriffsregelung. Um diese auszugleichen, ist eine Dachbegrünung vorgeschrieben. Dachbegrünungen helfen, den Verlust offener Bodenfläche zu kompensieren, indem sie die Grundlage für Ersatzlebensräume für Tiere (Insekten und Vögel) und Pflanzen bieten. Außerdem wir-

ken sie stabilisierend auf das Kleinklima durch Vermeidung der Aufheizung der Dachflächen, Staubbindung und Wasserverdunstung und reduzieren den Regenwasserabfluss. Zudem ist der Anblick begrünter Dächer von den umgebenden höheren Gebäuden aus angenehmer, so dass die gestalterische Einbindung der Bebauung in den Gartenraum unterstützt wird.

Durch die Dachbegrünung werden die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auf ein akzeptables Maß reduziert. Da innerhalb des Plangebietes keine Flächen für weitere Ausgleichsmaßnahmen verfügbar und auch im Umfeld des Plangebietes keine Möglichkeiten gegeben sind, andererseits es sich bei der Planung um eine sinnvolle Verdichtung städtisch genutzter Flächen handelt und keine besonders wertvollen oder seltenen Biotope betroffen sind, wird diese Maßnahme aus naturschutzrechtlicher Sicht als ausreichend angesehen, so dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verbleiben. Die Veränderungen des Landschaftsbildes sind unvermeidlich, es entsteht eine hintere Bebauung, die heutzutage in vielen Stadtgebieten anzutreffen ist und hier noch eine verhältnismäßig geringe Dichte aufweisen wird.

7. Maßnahmen zur Verwirklichung

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

8. Aufhebung bestehender Pläne , Hinweis auf Fachplanungen

Für das Plangebiet werden die bisher gültigen Festsetzungen, des Bebauungsplans Fuhsbüttel 11 festgestellt durch Gesetz vom 26. November 1966 (HmbGVBl. S. 250), zuletzt geändert am 4. November 1997 (HmbGVBl. S. 494, 495, 499), aufgehoben.

9. Flächen- und Kostenangaben

9.1 Flächenangaben

Das Plangebiet ist etwa 58390 m² groß. Hiervon entfallen auf die Straßenverkehrsflächen etwa 5960 m² sowie etwa 1650 m² auf Bahnanlagen.

9.2 Kostenangaben

Für die Freie und Hansestadt Hamburg entstehen keine Kosten.

