



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Eimsbüttel

Drucksachen-Nr. 1034/XVIII  
28.09.2009

## Beschlussvorlage

- öffentlich -

Beratungsfolge	am	TOP
Stadtplanungsausschuss	06.10.2009	2
Bezirksversammlung	29.10.2009	

### **Bebauungsplan-Entwurf Hoheluft-West 13/ Harvestehude 12 Auswertung der erneuten öffentlichen Auslegung und Beschlussempfehlung für die Bezirksversammlung**

Sachverhalt

#### **1. Plangebiet**

Der Bebauungsplan Hoheluft-West 13 / Harvestehude 12 umfasst das Gebiet zwischen Hoheluftchaussee, Eppendorfer Weg, Moltkestraße und Bismarckstraße, sowie Grundstücke südlich der Bismarckstraße bis zu U-Bahn-Haltestelle Hoheluftbrücke.

#### **2. Planungsanlass und Planinhalt**

Mit dem Bebauungsplan Hoheluft-West 13 / Harvestehude 12 soll die westliche Straßenseite der Hoheluftchaussee als Standort für Einzelhandel und Dienstleistungen durch Umstellung auf Kerngebiet und eine höhere Geschossigkeit gestärkt werden. Darüber hinaus soll auch das Wohnen an diesem zentralen Standort weiterentwickelt werden. Die öffentliche Grünfläche nördlich des Isebekkanals soll aufgewertet werden. Auch an der Haltestelle Hoheluftbrücke als wichtigem Knotenpunkt des öffentlichen Nahverkehrs soll eine Kerngebietsfläche ausgewiesen werden.

#### **3. Städtebauliche Kenndaten**

Das Plangebiet ist ca. 62.200 m<sup>2</sup> groß. Hiervon werden etwa 27.500 m<sup>2</sup> als Straßenverkehrsflächen und etwa 2.400 m<sup>2</sup> als öffentliche Parkanlage ausgewiesen. Insgesamt wird mit dem Bebauungsplan in den Kerngebieten eine zusätzliche Bruttogeschossfläche von ca. 25.500 m<sup>2</sup> ermöglicht.

#### **4. Wesentliche Verfahrensschritte**

Aufstellungsinformation im PLAG	29.10.2002
Aufstellungsbeschluss	25.08.2003
Stapla: Zustimmung zur öffentlichen Plandiskussion	10.02.2004
Öffentliche Plandiskussion	08.06.2004
Auswertung der ÖPD im Stapla	14.09. und 26.10.2004
Stapla: Zustimmung zur öffentlichen Auslegung	28.06.05

Öffentliche Auslegung	16.08. -19.09.05
Stapla: Zustimmung zur erneuten öffentlichen Auslegung	01.07.08
Erneute öffentliche Auslegung	16.07. - 30.07.08
Hauptausschuss der BV: Zustimmung zum Bürgerbegehren "Hände weg vom Isebek!" gemäß Drs. 954/XVIII	13.08.09
Gespräch zur Gesamtabwägung beim Bezirksamtsleiter	15.09.09

Im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung gingen insgesamt 92 Stellungnahmen ein. Sie sind in der **Anlage 4a** mit den Abwägungsvorschlägen zusammengefasst.

Nachdem der Hauptausschuss der Bezirksversammlung Eimsbüttel gemäß § 15 BezVG an Stelle der Bezirksversammlung am 13.8.2009 mit der Drs. 954/XVIII dem Bürgerbegehren „Hände weg vom Isebek“ in der Fassung seiner amtlichen Bekanntmachung vom 16.9.2008 (Amtlicher Anzeiger 2008, S. 1840) zugestimmt hat, war für den Bebauungsplan-Entwurf "Hoheluft-West 13/ Harvestehude 12" eine erneute Abwägung erforderlich.

Am 15.09.2009 wurde im Rahmen eines Gesprächs unter dem Vorsitz des Bezirksamtsleiters Dr. Jürgen Mantell die Abwägung unter Berücksichtigung des Beschlusses erneut vorgenommen. Der gesamte Inhalt des Beschlusses von 13.08.2009 ist dabei gemäß der SDrs 18/3679 zur Änderung des Bauleitplanfeststellungsgesetzes als rechtlich nicht bindend aber als fachliche Empfehlung berücksichtigt worden.

Das Ergebnis der Gesamtabwägung im Hinblick auf den Hauptausschussbeschluss gemäß Drs. 954/XVIII ist dieser Vorlage als **Anlage 4b** beigefügt.

Beschlussvorschlag

**Der Stadtplanungsausschuss nimmt die Abwägung der erneuten öffentlichen Auslegung sowie des Hauptausschussbeschlusses gemäß Drs. 954/XVIII zur Kenntnis und empfiehlt der Bezirksversammlung, der Feststellung des Bebauungsplanes Hoheluft-West 13/ Harvestehude 12 in der Fassung der Anlagen vom 6.10.2009 zuzustimmen.**

Anlage/n:

Anlage 1: Verordnungstext

Anlage 2: Begründung

Anlage 3: Planzeichnung (verkleinert)

Anlage 4a: Abwägung der Stellungnahmen zur erneuten öffentlichen Auslegung

Anlage 4b: Abwägung des Hauptausschussbeschlusses gemäß Drs.954/XVIII

# Verordnung

## über den Bebauungsplan Hoheluft-West 13/ Harvestehude 12

Auf Grund von § 10 des Baugesetzbuchs (BauGB), in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986, 2998) in Verbindung mit § 3 Absätze 1 und 3 sowie § 5 Absatz 1 des Bauleitplanfeststellungsgesetzes in der Fassung vom 30. November 1999 (HmbGVBl. S. 271), zuletzt geändert am 24. Juni 2008 (HmbGVBl. S. 239); § 7 Absatz 6 Satz 1 in Verbindung mit Absatz 3 Satz 1 Nummer 5 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes in der Fassung vom 9. Oktober 2007 (HmbGVBl. S. 356, 392), und § 81 Absatz 1 Nummer 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), zuletzt geändert am 17. Februar 2009 (HmbGVBl. S. 43), sowie § 1 und § 2 Absatz 2 der Weiterübertragungsverordnung-Bau in der Fassung vom 8. August 2006 (HmbGVBl. S. 481), zuletzt geändert am 2. Dezember 2008 (HmbGVBl. S. 408), wird verordnet:

### § 1

- (1) Der Bebauungsplan Hoheluft-West 13 / Harvestehude 12 für den Geltungsbereich zwischen Moltkestraße, Eppendorfer Weg, Hoheluftchaussee und U-Bahntrasse (Bezirk Eimsbüttel, Ortsteile 313 und 315) wird festgestellt.

Das Gebiet wird wie folgt begrenzt:

Moltkestraße – Eppendorfer Weg – über das Flurstück 3493 (Hoheluftchaussee) der Gemarkung Eimsbüttel – Bezirksgrenze – Südgrenze des Flurstücks 4820 (Hoheluftchaussee) der Gemarkung Eimsbüttel – Hoheluftbrücke – Grindelberg – Bahnanlagen – über die Flurstücke 2282 (Bahnanlagen) und 2281, Nordgrenze des Flurstücks 2281, über die Flurstücke 506 (Kaiser-Friedrich-Ufer) und 2298 (Isebekkanal) der Gemarkung Harvestehude – Südgrenze der Flurstücke 3509 und 4650, über das Flurstück 4650, Westgrenze des Flurstücks 4895, über das Flurstück 4822 (Bismarckstraße) der Gemarkung Eimsbüttel.

- (2) Das maßgebliche Stück des Bebauungsplans und die ihm beigegebene Begründung, sowie die zusammenfassende Erklärung werden beim Staatsarchiv zu kostenfreier Einsicht für jedermann niedergelegt.
- (3) Es wird auf Folgendes hingewiesen:
1. Ein Abdruck des Plans und die Begründung, sowie die zusammenfassende Erklärung können beim örtlich zuständigen Bezirksamt während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden. Soweit zusätzliche Abdrucke beim Bezirksamt vorhanden sind, können sie gegen Kostenerstattung erworben werden.
  2. Wenn die in den §§ 39 bis 42 des Baugesetzbuchs bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, kann ein Entschädigungsberechtigter Entschädigung verlangen. Er kann die Fälligkeit des Anspruchs dadurch herbeiführen, dass er die Leistung der Entschädigung schriftlich bei dem Entschädigungspflichtigen beantragt. Ein Entschädigungsanspruch erlischt, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die in Satz 1 bezeichneten Vermögensnachteile eingetreten sind, die Fälligkeit des Anspruchs herbeigeführt wird.

### 3. Unbeachtlich sind

- a) eine nach § 214 Absatz 1 Satz 1 Nummern 1 bis 3 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
- b) eine unter Berücksichtigung des § 214 Absatz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans und
- c) nach § 214 Absatz 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit dem In-Kraft-Treten des Bebauungsplans schriftlich gegenüber dem örtlich zuständigen Bezirksamt unter Darlegung des die Verletzung begründeten Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

## § 2

Für die Ausführung des Bebauungsplans gelten nachstehende Vorschriften:

1. In den allgemeinen Wohngebieten werden Ausnahmen für Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.
2. Im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee sind durch geeignete Grundrissgestaltung die Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Kinderzimmer sowie Wohn-/ Schlafräume in Einzimmerwohnungen sind wie Schlafräume zu beurteilen. Soweit die Anordnung der Wohnräume oder einzelner Schlafräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Gebäudeseiten ausnahmsweise nicht möglich ist, ist in allen Fällen, in denen der Verkehrslärmpegel tags 70 dB(A) bzw. nachts 60 dB(A) überschreitet, vor den Fenstern von Wohn- und Schlafräumen zwingend durch den Einsatz von verglasten Loggien oder vergleichbaren Maßnahmen sicherzustellen, dass ein Fassadenpegel von kleiner 70 dB(A) am Tag bzw. kleiner 60 dB(A) in der Nacht erreicht wird. In den Schlafräumen ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Loggien, besondere Fensterkonstruktionen oder vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass ein Innenraumpegel bei gekipptem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Für straßenseitige Außenwohnbereiche ist durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Verglasung sicherzustellen, dass ein Tagpegel im bebauten Außenwohnbereich von kleiner 65 dB(A) gewährleistet wird.  
  
In den Allgemeinen Wohngebieten sind die Wohn- und Schlafräume durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Kinderzimmer sowie Wohn- und Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen sind wie Schlafräume zu beurteilen. Soweit die Anordnung der Wohnräume oder in besonderen Ausnahmefällen aller Schlafräume einer Wohnung 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.
3. Im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee sind die Dächer der eingeschossigen Gebäudeteile im Blockinnenbereich als Flachdach auszuführen, mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und flächendeckend extensiv zu begrünen.
4. Im Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer sind Wohnungen unzulässig.

5. In den Kerngebieten sind Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 33i der Gewerbeordnung, die der Aufstellung von Spielgeräten mit oder ohne Gewinnmöglichkeiten dienen, sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig.
6. In den Kerngebieten sind Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen unzulässig. Ausnahmen für sonstige Tankstellen werden ausgeschlossen.
7. In den Obergeschossen der Gebäude am Eppendorfer Weg, der Hoheluftchaussee und der Bismarckstraße kann im Blockinnenbereich über die Hälfte der Fassadenlänge eine bis zu 1,5 m tiefe Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone, Loggien oder Erker zugelassen werden. Für Gebäude in der Moltkestraße ist eine entsprechende Überschreitung beidseitig über zwei Drittel der Fassadenlänge zulässig.
8. Im Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer können die festgesetzten Gebäudehöhen durch haustechnische Anlagen auf zwei Drittel der mit „(B)“ und „(C)“ bezeichneten Dachflächen um bis zu 2 m überschritten werden.
9. Stellplätze sind nur in Tiefgaragen zulässig. In den Kerngebieten können ausnahmsweise oberirdische Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr zugelassen werden, wenn Freiraumqualität und Wohnruhe nicht erheblich beeinträchtigt werden.
10. Nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen sind mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. Soweit Bäume angepflanzt werden, muss auf einer Fläche von mindestens 12 m<sup>2</sup> je Baum die Schichtstärke mindestens 1 m betragen.
11. Die private Grünfläche ist mit Sträuchern und kleinkronigen Bäumen zu bepflanzen.
12. In den Wohngebieten und im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee sind Terrassen, Fahr- und Gehwege sowie Stellplätze in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen.

### **§ 3**

Für das Plangebiet werden die bisher bestehenden Bebauungspläne aufgehoben.

# Begründung zum Bebauungsplan Hoheluft-West 13 / Harvestehude 12

## **Inhaltsverzeichnis**

1.	Grundlage und Verfahrensablauf.....	2
2.	Anlass der Planung .....	2
3.	Planerische Rahmenbedingungen.....	2
3.1	Rechtlich beachtliche Tatbestände .....	2
3.2.	Planerisch beachtliche Tatbestände .....	4
3.3.	Angaben zum Bestand .....	5
4.	Umweltbericht.....	5
4.1	Allgemeine Vorbemerkungen.....	5
4.2	Schutzgutbezogene Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen .....	6
4.3	Wechselwirkungen .....	15
4.4	Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung .....	15
4.5	Anderweitige Planungsmöglichkeiten .....	15
4.6	Zusätzliche Angaben .....	17
4.7	Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring).....	17
4.8	Zusammenfassung Umweltbericht.....	18
4.9	Naturschutzfachliche Abwägung zur Eingriffs- Ausgleichregelung .....	19
5.	Planinhalt und Abwägung .....	20
6.	Maßnahmen zur Verwirklichung .....	29
7.	Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen.....	30
8.	Flächen- und Kostenangaben.....	30

## **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 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986, 2998).

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss E 01/03 vom 25. August 2003 (Amtl. Anz. 2003, S. 3788) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und zwei öffentliche Auslegungen des Bebauungsplans haben nach den Bekanntmachungen vom 24. Mai 2004, vom 5. August 2005 und vom 2. Juli 2008 (Amtl. Anz. 2004, S. 1038, Amtl. Anz. 2005, S. 1419 und Amtl. Anz. 2008, S. 1411) stattgefunden.

Am 21. August 2008 wurde das Bürgerbegehren "Hände weg vom Isebek!" angezeigt, dessen Zustandekommen das Bezirksamt Eimsbüttel mit Bescheid vom 23. Januar 2009 festgestellt hat. Es betrifft den Bereich zwischen U-Bahnhof Hoheluftbrücke und Isebekkanal.

Am 13. August 2009 hat die Bezirksversammlung mit der Drs. 954/XVIII diesem Bürgerbegehren, in der Fassung seiner amtlichen Bekanntmachung vom 16. September 2008 (Amtl. Anz. 2008, S. 1840) zugestimmt.

Nach der erneuten öffentlichen Auslegung und der Zustimmung zum Bürgerbegehren wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans in diesem Bereich reduziert. Auf eine Überplanung der südlichen Uferböschung des Isebekkanals und des angrenzenden Bereichs der Straße Kaiser-Friedrich-Ufer wird verzichtet.

Zudem wurde der Plan im südwestlichen Bereich geändert. Im Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer wurden die maximal zulässigen Gebäudehöhen reduziert. Diese Änderung entsprach den Stellungnahmen, berührte nicht die Grundzüge der Planung und konnte daher ohne erneute öffentliche Auslegung vorgenommen werden.

## **2. Anlass der Planung**

Im Juli 2001 wurde ein städtebauliches Gutachten zur Entwicklungsperspektive der Hoheluftchaussee erstellt. Das Gutachten sieht durch das bestehende Planrecht eine deutlich eingeschränkte Entwicklungsperspektive für die Westseite der Hoheluftchaussee und empfiehlt daher eine Überplanung des Gebietes, um den Standort in seiner Zentrumsfunktion für Einzelhandel und Dienstleistung zu erhalten und zu stärken. Darüber hinaus soll auch das Wohnen an diesem zentralen Standort weiterentwickelt und sollen öffentliche Grün- und Freiflächen aufgewertet werden. Besondere Potenziale sieht das Gutachten in einer Neubebauung an der U-Bahnhaltestelle und in der Gestaltung des Stadtraums am Isebekkanal.

## **3. Planerische Rahmenbedingungen**

### **3.1 Rechtlich beachtliche Tatbestände**

#### **Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (HmbGVBl. S. 485) stellt den Isebekkanal und seine Uferbereiche als Wasser- und als Grünflächen dar. Westlich der Hoheluftchaussee sind Wohnbauflächen sowie gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentrum für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll, dargestellt. Zwischen der als Grünfläche dargestellten Böschung am Kaiser-Friedrich-Ufer und der Bahntrasse sind Wohnbauflächen dargestellt. Der Straßenzug Hoheluftchaussee/ Grindelberg ist als sonstige Hauptverkehrsstraße hervorgehoben. Entlang dieses Straßenzugs und auf der vorhandenen Hochbahntrasse mit der Haltestelle Hoheluftbrücke sind Schnellbahnen dargestellt.

## **Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutzprogramm**

Der Teil Arten- und Biotopschutz des Landschaftsprogramms für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (HmbGVBl. S. 363) stellt den Isebekkanal und seine Uferbereiche als Wasser- und als Grünfläche dar. Als milieuübergreifende Funktion ist Entwickeln des Landschaftsbildes angegeben. Der Straßenzug Hoheluftchaussee/Grindelberg ist als sonstige Hauptverkehrsstraße angegeben.

Westlich der Hoheluftchaussee sind die Milieus verdichteter Stadtraum und Etagenwohnen dargestellt. Als milieuübergreifende Funktion ist Entwicklungsbereich Naturhaushalt angegeben. Zwischen Kaiser-Friedrich-Ufer und Bahndamm ist als Milieu Etagenwohnen angegeben. Die Hochbahntrasse ist als oberirdische Gleisanlage gekennzeichnet.

Im Freiraumverbundsystem des Landschaftsprogramms vom November 2002 ist der Isebekkanal als Verbindung der Eimsbütteler Landschaftsachse mit der Alster-Achse dargestellt. Der Isebekkanal mit seinen Uferbereichen ist als Milieu Gewässerlandschaft bzw. Parkanlage gekennzeichnet. Milieuübergreifende Funktion dieses Streifens ist "Entwickeln des Landschaftsbildes".

Im Arten- und Biotopschutzprogramm wird das Plangebiet zwischen Moltkestraße, Eppendorfer Weg, Hoheluftchaussee und Bismarckstraße als städtisch verdichteter Bereich mit geschlossener und sonstiger Bebauung mit sehr geringem Grünanteil (13a) beschrieben. Der Isebekkanal mit seinen Uferbereichen ist als Fließgewässer (3a) bzw. Parkanlage (10a) dargestellt. Zwischen Kaiser-Friedrich-Ufer und Bahndamm ist städtischer Bereich teils geschlossener, teils offener Wohnbebauung und sonstiger Bebauung mit mittlerem bis geringem Grünanteil (12) dargestellt. Die Hochbahntrasse ist als Gleisanlage (14d) dargestellt.

## **Bebauungspläne**

Im Plangebiet gelten der Baustufenplan Eimsbüttel/Hoheluft-West in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14.01.1955 (Amtl. Anz. S. 61), der Baustufenplan Harvestehude/Rotherbaum vom 06.09.1955 (HmbGVBl. S. 294), der Bebauungsplan Hoheluft-West 3 vom 14.03.1966 (HmbGVBl. S. 66) sowie der Bebauungsplan Harvestehude 3 vom 29.11.1966 (HmbGVBl. S. 254).

Der Baustufenplan Eimsbüttel/Hoheluft-West stellt den Bereich zwischen dem Ufer des Isebekkanals und der Bismarckstraße als Grünfläche dar.

Der Baustufenplan Harvestehude/Rotherbaum stellt die Fläche zwischen der Straße Kaiser-Friedrich-Ufer und dem Bahndamm als geplante öffentliche Grünanlage dar. Die Böschung des Bahndamms ist als öffentliche Grünanlage dargestellt.

Der Bebauungsplan Harvestehude 3 setzt für die Straße Grindelberg vom Isebekkanal bis zur Hausnummer 67 Flächen für Öffentliche Straßen, Wege, Plätze fest.

Der Bebauungsplan Hoheluft-West 3 setzt für die Bebauung entlang der Moltkestraße durchgehend Reines Wohngebiet mit viergeschossiger geschlossener Bebauung (WR IV g) fest. Die Bebauung entlang der Bismarckstraße, des Eppendorfer Weges und der Hoheluftchaussee ist als Allgemeines Wohngebiet mit viergeschossiger geschlossener Bebauung (WA IV g) festgesetzt, mit den Ausnahmen an der Hoheluftchaussee Nr. 23-25 und an der Bismarckstraße Nr. 134, wo Flächen für Sondergebiet Läden festgesetzt sind. Die vorhandenen Straßen sind als Flächen für öffentliche Straßen, Wege und Plätze festgesetzt.

## **Fachinformationssystem Boden**

Im Plangebiet befindet sich die Fläche 6438-150/00 - Hoheluftchaussee 29 (Flurstück 3885), die im Hamburgischen Fachinformationssystem Boden geführt wird.

## **Bodenbelastung mit Schwermetallen**

Außerhalb des Plangebietes, aber für das Plangebiet relevant, liegen Rastermesspunkte des Schwermetallrasteruntersuchungsprogrammes (Ordinariat für Bodenkunde der Universität Hamburg 1984). Diese Messpunkte weisen Arsen- und Bleigehalte auf, die hinsichtlich des



Wirkungspfad Boden/Mensch gemäß Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554) den Prüfwert für Kinderspielflächen überschreiten.

### **3.2. Planerisch beachtliche Tatbestände**

#### **Programmpläne**

Der Programmplan für Eimsbüttel/Hoheluft-West stellt für das Plangebiet entlang der Hoheluftchaussee Kerngebietsnutzung dar, entlang des Eppendorfer Weges und der Bismarckstraße Allgemeines Wohngebiet. An der Moltkestraße ist Reines Wohngebiet dargestellt. Die Fläche westlich der Hoheluftchaussee zwischen Isebekkanal und Bismarckstraße ist als Parkanlage dargestellt. Am Nordufer des Isebekkanals ist eine Fußwegeverbindung gekennzeichnet.

Der Programmplan für Harvestehude/Rotherbaum stellt die Flächen am Bahndamm als Kleingärten dar.

#### **Städtebauliches Gutachten**

Im Juli 2001 wurde im Auftrag der Stadtplanungsabteilungen der Bezirksämter Eimsbüttel und Hamburg-Nord ein städtebauliches Gutachten zur Entwicklungsperspektive des Bezirkszentrums Hoheluftchaussee erstellt. Das Gutachten betrachtet den südlichen Teil der Hoheluftchaussee zwischen der Hochbahntrasse und dem Eppendorfer Weg und untersucht die Möglichkeiten, das Gebiet funktional und gestalterisch aufzuwerten.

Anlass für das Gutachten waren die geplante Stadtbahntrasse auf der Hoheluftchaussee sowie die Umnutzung des östlich der Hoheluftchaussee gelegenen ehemaligen Betriebsgeländes der Fahrzeugwerke Falkenried (Bezirk Hamburg-Nord). Die Hoheluftchaussee wird durch die Falkenried-Bebauung eine sowohl qualitativ als auch quantitativ veränderte Nachfrage nach Dienstleistungen und Einzelhandel erfahren. Dieser Anforderung kann die Hoheluftchaussee im Bereich des Plangebietes aufgrund des geltenden Planrechts derzeit nicht gerecht werden. Daher wird empfohlen, das Gebiet zu überplanen, um es in seiner Zentrumsfunktion zu erhalten und zu stärken.

Besondere Potenziale sieht das Gutachten in einer Neubebauung an der U-Bahnhaltestelle und in der Gestaltung des einmaligen Stadtraums am Isebekkanal.

#### **Städtebaulicher Realisierungswettbewerb**

Anfang 2007 wurde für die zwischen Isebekkanal und der U-Bahnhaltestelle Hoheluftbrücke gelegenen Grundstücksflächen ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt.

Ziel war es, architektonisch hochwertige, lage- und stadtbildgerechte Bebauungsmöglichkeiten einschließlich ihrer Wirtschaftlichkeit zu überprüfen. Dabei ging es sowohl um eine dem stadträumlichen Umfeld entsprechende Baumasse und architektonische Figuration als auch um die Gestaltung des umgebenden Freiraumes aus Straßen-, Platz-, Grün- und Wasserflächen.

Im März 2007 kürte das Preisgericht den Entwurf eines solitären Baukörpers, der sich durch seine Höhenentwicklung mit gliedernden Abstaffelungen und Einschnitten den Proportionen der benachbarten Gebäude anpasst.

#### **Schalltechnische Untersuchungen**

Im April 2008 ist im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens untersucht worden, wie der geplante Neubau an der U-Bahnhaltestelle Hoheluftbrücke durch Schallreflexionen die Immissionen aus dem Schienenverkehr an den benachbarten Gebäuden verändern kann.

Eine weitere schalltechnische Untersuchung zeigt die zu erwartenden Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr für die geplante Wohnnutzung zwischen Moltkestraße, Eppendorfer Weg, Hoheluftchaussee und Bismarckstraße.

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

Das ca. 6,2 Hektar große Plangebiet teilt sich in Bereiche unterschiedlicher Prägung.

Die Hoheluftchaussee ist an ihrer Westseite bis auf wenige Ausnahmen viergeschossig bebaut, in den Erdgeschossbereichen gibt es gewerbliche Nutzung, vor allem Läden. Diese Struktur findet sich ähnlich auch auf der zum Bezirk Hamburg Nord gehörenden Ostseite. Zusammen mit der Osterstraße ist die Hoheluftchaussee Bezirkszentrum.

Die Nordseite der Bismarckstraße sowie die Südseite des Eppendorfer Weges weisen ebenfalls viergeschossige Bebauung mit Ladennutzung im Erdgeschoss auf. Eine Ausnahme bildet mit fünf Geschossen der Neubau des Eckgebäudes Hoheluftchaussee 85 / Eppendorfer Weg.

Der Eppendorfer Weg ist Bestandteil der Alltagsroute 13 (vgl. Kartenset „Hamburgs Fahrradrouten“ BSU / LGV 2004).

Entlang der Moltkestraße ist das Plangebiet durch viergeschossige Wohnbebauung mit Vorgärten geprägt, die zum großen Teil im Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg entstanden ist.

Auf dem Grundstück Moltkestraße 31 befindet sich eine Netzstation der Vattenfall Europe mit Leitungen, die zum öffentlichen Grund führen. Diese Netzstation (02135) und die zur Netzstation führenden Kabel müssen aus versorgungstechnischen Gründen erhalten bleiben.

Am Nordufer des Isebekkanals an der Kreuzung Bismarckstraße/Hoheluftchaussee weitet sich der Grünzug zu einer kleinen Grünanlage auf. Das in der Grünfläche gelegene ehemalige Toilettenhäuschen (Bismarckstraße 151) wird als Café genutzt. Im Gehwegbereich gibt es einen eingeschossigen Verkaufspavillon, dahinter eine Zufahrt zur Grünanlage mit einigen Stellplätzen und einen Pavillon mit einer Anlage zur Sauerstoffanreicherung des Isebekkanals.

Die Uferböschungen des Isebekkanals sind mit Gehölzen bewachsen.

Südlich des Isebekkanals liegt die Straße Kaiser-Friedrich-Ufer sowie die U-Bahnhaltestelle Hoheluftbrücke mit ihrem Brückenbauwerk. Den Zugang bildet ein eingeschossiger Komplex mit Ladennutzungen, der sich unter das Brückenbauwerk zieht. Westlich dieses Zugangsbaus befinden sich eine asphaltierte Brachfläche und ein Röhrenbunker aus dem 2. Weltkrieg, der durch dichten Bewuchs kaum noch wahrnehmbar ist. Der westlich angrenzende Garten ist mit verschiedenartigen Laub- und Nadelbäumen bepflanzt.

## **4. Umweltbericht**

### **4.1 Allgemeine Vorbemerkungen**

#### **4.1.1 Allgemeines**

Der Umweltbericht dient der Bündelung, sachgerechten Aufbereitung und Bewertung des gesamten umweltrelevanten Abwägungsmaterials auf der Grundlage geeigneter Daten und Untersuchungen und ist Trägerverfahren der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (vgl. Ziffer 4.9). Die Datengrundlagen des Umweltberichts sind in Kapitel 3 der Begründung im Einzelnen aufgeführt.

#### **4.1.2 Allgemeine Beschreibung des Planvorhabens**

Wegen der durch das geltende Planrecht deutlich eingeschränkten Entwicklungsperspektiven für die Westseite der Hoheluftchaussee soll eine Überplanung des Gebiets erfolgen. Ziel der Planung ist es, den Standort in seiner Zentrumsfunktion für Einzelhandel und Dienstleistung zu erhalten und zu stärken. Auch das Wohnen soll an diesem zentralen Standort weiterentwickelt werden.

Das Plangebiet hat eine Größe von etwa 62.200 m<sup>2</sup>. Im Bestand sind zwischen 75 und 90 von Hundert (v.H.) der Grundstücksflächen überbaut und versiegelt.

Der Bebauungsplan weist entlang der Hoheluftchaussee eine Kerngebietsnutzung aus. Straßenbegleitend darf auf einer Tiefe von 15 m eine vier- bis sechsgeschossige geschlossene

Bebauung errichtet werden. Nahezu der gesamte Blockrand darf rückwärtig um eine 13 m bis 25 m tiefe eingeschossige Bebauung ergänzt werden. Im südwestlichen Bereich gilt ein Anpflanzungsgebot, so dass trotz der zugunsten kleiner Grundstücke festgesetzten Grundflächenzahl von 1,0 insgesamt nur ca. 90% dieser Kerngebietsfläche versiegelt werden kann.

Auch zwischen der Straße Kaiser-Friedrich-Ufer und der Bahntrasse ist eine Kerngebietsnutzung festgesetzt. An der U-Bahnhaltestelle soll ein Gebäude für Büro-, Geschäfts- und gastronomische Nutzungen realisiert werden mit einer maximalen Höhe von 22,5 m über Gelände. Eine Wohnnutzung ist in diesem Bereich ausgeschlossen. Die Planung ermöglicht eine vollständige Versiegelung der Fläche.

Die Bauflächen in den Kreuzungsbereichen von Eppendorfer Weg und Moltkestraße bzw. Bismarckstraße und Moltkestraße sind als allgemeines Wohngebiet mit einer fünf- bzw. viergeschossigen Bebauung und einer weitgehend bestandskonformen Ausweisung der überbaubaren Flächen festgesetzt. Die zulässige Grundflächenzahl ist mit 0,6 festgesetzt. In den allgemeinen Wohngebieten sind Gartenbaubetriebe und Tankstellen auch nicht ausnahmsweise zulässig.

Entlang der Moltkestraße setzt der Bebauungsplan Reines Wohngebiet mit geschlossener, viergeschossiger Bebauung bei einer zulässigen Grundflächenzahl von 0,4 fest. Die zur Sicherung der Vorgartenbereiche vom Straßenrand abgerückte Blockrandbebauung darf eine Gebäudetiefe von 13 m aufweisen.

Zwischen Bismarckstraße und Isebekkanal weist der Bebauungsplan eine öffentliche Parkanlage aus. Innerhalb der Parkanlage ist eine Fläche für den besonderen Nutzungszweck „Café“ festgesetzt. Die überbaubare Fläche und die Beschränkung auf eine eingeschossige Bebauung entsprechen dem Bestand.

Zwischen dem Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer und den südlich an das Plangebiet anschließenden Kleingärten ist eine private Grünfläche festgesetzt, die mit Sträuchern und kleinkronigen Bäumen gestalterisch hochwertig bepflanzt werden soll.

Die vorhandenen Straßenverkehrsflächen werden planungsrechtlich gesichert. Entlang der Hoheluftchaussee soll die Straßenverkehrsfläche verbreitert werden, damit hier die Situation für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden kann.

### **4.1.3 Allgemeine Beschreibung des Standorts und des Untersuchungsraums**

Allgemeine Angaben zum Standort sind in Kapitel 3 der Begründung dargelegt.

Da umweltrelevante Auswirkungen über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus nicht ausgeschlossen werden können, wurde je nach Bedarf das nähere Umfeld in die einzelnen schutzgutbezogenen Untersuchungen und Fachgutachten einbezogen, insbesondere zur Prüfung möglicher umweltrelevanter Auswirkungen des Planungsvorhabens auf umgebende Wohnnutzungen und die bestehende Verkehrssituation.

## **4.2 Schutzgutbezogene Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

### **4.2.1 Schutzgut Luft**

#### **Bestandsbeschreibung**

##### Luft/Lärm

Fast der gesamte Bereich des Plangebiets zählt nach Darstellung des Landschaftsprogramms zu den bioklimatisch-lufthygienischen Belastungsräumen mit hohen Schadstoffbelastungen der Luft sowie problematischem Luftaustausch und ist daher im Teilplan Naturhaushalt – Klima/Luft als „Entwicklungsbereich“ dargestellt. Aufgrund der stark frequentierten Hauptverkehrsstraße ist eine hohe Luft- und Lärm- Grundbelastung gegeben. Das Plangebiet stellt daher bereits im Bestand keinen wertvollen Raum hinsichtlich der Luftqualität dar.

Das Plangebiet wird in erheblichem Maße durch Straßenverkehrslärm belastet.

Als Grundlage für den Schutz der Wohnnutzung wurde deshalb eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Sie zeigt die Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr an den Fassaden der Gebäude im nördlichen Plangebiet.

Die geschossweise Berechnung der Lärmpegel geht von der minimal zulässigen viergeschossigen Bebauung im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee aus.

Durch die bestehende und planungsrechtlich gesicherte Blockrandbebauung haben alle Gebäude im Untersuchungsgebiet eine lärmabgewandte geschützte Seite. Die im Blockinnenbereich ermittelten Pegel liegen durchgängig unter den hilfsweise herangezogenen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Wohngebiete, d.h. unter 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Im Falle einer fünf- bis sechsgeschossigen Bebauung wird der Blockinnenbereich noch besser vor dem Straßenverkehrslärm geschützt.

An allen straßenzugewandten Fassaden des Kerngebiets an der Hoheluftchaussee werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Kerngebiete von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten. In der Nacht wird an diesen Fassaden auch der Wert von 60 dB(A) überschritten, ab dem eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Die für den Tageszeitraum ermittelten Pegel liegen nur an der Hoheluftchaussee im Bereich der Kreuzungen über dem entsprechenden Wert von 70 dB(A).

In den Allgemeinen Wohngebieten wird straßenseitig an allen Gebäuden der Immissionsgrenzwert für die Nacht von 49 dB(A) überschritten. Die entlang des Eppendorfer Wegs und der Bismarckstraße ermittelten Tagespegel liegen ebenfalls über dem Immissionsgrenzwert für Wohngebiete von 59 dB(A). Für die Moltkestraße ergeben sich Tagespegel von 52 dB(A) bis 58 dB(A).

Auf die im Plangebiet vorhandene Wohnnutzung wirkt zum Teil Gewerbelärm, insbesondere durch Liefervorgänge, ein. Der Schienenverkehrslärm durch die U-Bahn ist immissionsschutzrechtlich für die nördlich der Bismarckstraße gelegenen Gebäude nicht relevant.

### Licht

Das Umfeld des Plangebiets ist bereits in der Bestandssituation durch die Beleuchtung des Bahnhofs, der Hoheluftchaussee sowie die Scheinwerfer der Kraftfahrzeuge von einer erheblichen nächtlichen Aufhellung betroffen. Eine zusätzliche Aufhellung erfolgt durch Werbeanlagen entlang der Hoheluftchaussee und die auch nachts ausgeleuchtete Gastronomie an der U-Bahnhaltestelle.

## **Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

### Luft/Lärm

Der Bebauungsplan ermöglicht eine im Vergleich zum Bestand etwas höhere bauliche Dichte. Somit kann eine geringfügige Zunahme des Straßenverkehrs erwartet werden, was wiederum eine Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung zur Folge hat. Die zu erwartende Zusatzbelastung kann jedoch als unerheblich eingestuft werden.

Durch die Aufnahme von Lärmschutzfestsetzungen für das Kerngebiet an der Hoheluftchaussee und für die Allgemeinen Wohngebiete sind jedoch trotz der hohen straßenseitigen Belastung für alle Neubauten im nördlichen Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet. Zudem kann es durch die zulässige sechsgeschossige Randbebauung entlang der Hoheluftchaussee im Blockinnenbereich noch ruhiger werden.

Die in Folge der Planung mögliche Zunahme gewerblich nutzbarer Flächen wird nicht zu einer erheblichen Zunahme des Gewerbelärms führen, da im gesamten Plangebiet keine wesentlich störenden Gewerbebetriebe zulässig sind und auch oberirdische Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr nur dann ausnahmsweise zugelassen werden können, wenn die Wohnruhe nicht erheblich beeinträchtigt wird. Im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee sichert die Planung auf den meisten Grundstücken einen gegenüber dem Bestand größeren Abstand zwischen gewerblich genutzten Neubauten und der Bebauung im Reinen Wohngebiet. Durch den 4 m breiten Streifen zum Anpflanzen dichtwachsender Sträucher wird ein zusätzlicher Pufferbereich zwischen gewerblich nutzbaren Flächen und dem Reinen Wohngebiet geschaffen.

In den Straßen Hohe Weide und Kaiser-Friedrich-Ufer, über die der Neubau an der U-Bahnhaltestelle für Kraftfahrzeuge erreichbar sein soll, wird die Zunahme des Verkehrs mit circa 200 zusätzlichen Fahrten pro Tag aufgrund der sehr geringen Vorbelastung wahrnehmbar sein. Aber die Verkehrsbelastung wird hier auch zukünftig auf einem für Anliegerstraßen im innerstädtischen Bereich niedrigen Niveau liegen.

Der Neubau wird zu Reflexionen des von der U-Bahnhaltestelle ausgehenden Schienenverkehrslärms führen. Im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens ist untersucht worden, welche Lärmbelastung aus dem Schienenverkehr derzeit auf die Fassaden der umliegenden Gebäude einwirkt und welche Pegelerhöhungen durch die Reflexionswirkung des geplanten fünf- bis siebengeschossigen Neubaus zu erwarten sind.

Es zeigt sich, dass ein dem Wettbewerbsergebnis entsprechender Neubau an den Fassaden der benachbarten Bestandsgebäude Pegelveränderungen von -0,7 dB bis zu +1,5 dB bewirkt. Hinsichtlich der Größenordnung der Pegelerhöhung ist zu berücksichtigen, dass ein Pegelunterschied von weniger als 1 dB für eine normal hörende Person, selbst im Vergleich zweier Schallquellen A und B, zwischen denen im Wechsel umgeschaltet wird, praktisch nicht wahrnehmbar ist. Bei den hier zu vergleichenden Beurteilungspegeln handelt es sich jedoch um Langzeitmittelwerte. Für solche Langzeitmittelwerte beträgt die Wahrnehmbarkeitsschwelle etwa 3 dB.

### Licht

Da keine wesentliche Verkehrszunahme in Folge der Planung zu erwarten ist und der Straßenzug Hoheluftchaussee/Grindelberg bereits im Bestand durch gewerbliche Nutzungen mit entsprechenden Werbeanlagen geprägt wird, ist in Folge der Aufstellung des Bebauungsplans keine relevante Zunahme der Lichtbelastung zu erwarten.

### **Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Um die Zunahme der Lärm- und Schadstoffimmissionen zu begrenzen, sind im Plangebiet Tankstellen ausgeschlossen.

Zudem sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. In den Kerngebieten können oberirdische Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr nur dann zugelassen werden, wenn Freiraumqualität und Wohnruhe nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Durch die Zulässigkeit einer vier- bis sechsgeschossigen Bebauung im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee kann eine Verringerung der Verkehrslärmbelastung im Blockinnenbereich erreicht werden.

Zum Schutz der Wohnnutzung in der Umgebung des geplanten Bürogebäudes an der U-Bahnhaltestelle Hoheluftbrücke vor Reflexion des Schienenverkehrslärms soll in einem städtebaulichen Vertrag geregelt werden, dass die zur Hochbahn ausgerichtete Fassade so auszubilden ist, dass ein Reflexionsverlust von -2dB gewährleistet ist.

### **4.2.2 Schutzgut Klima**

#### **Bestandsbeschreibung**

Für fast das gesamte Plangebiet wird im Teilplan Naturhaushalt „Klima/Luft“ das Klimatop „dichte, geschlossene Bebauung“ dargestellt. Das bedeutet, dass wesentliche negative Veränderungen aller Klimaelemente gegenüber dem Freiland vorliegen. Es handelt sich um einen Belastungsraum, der aufgrund sehr hoher Versiegelung, erheblicher Baukörpermassen und sehr geringer Vegetationsanteile durch die Ausbildung von Wärmeinseln geprägt ist. Kleinklimatisch positiv wirksam ist lediglich der Gehölzbestand, der relativ gleichmäßig im Belastungsraum verteilt ist.

Nur angrenzend an den südlichen Bereich des Plangebiets sind der Isebekkanal als Klimatop „offene Gewässer (Ufer naturnah)“ und der unmittelbar an den Gewässerverlauf angrenzende Bereich als „Gewässernahe Siedlungen/Geest“ dargestellt. Das Gewässer wirkt somit lokal als bioklimatischer Entlastungsraum und Frischluftentstehungsgebiet, während die angrenzenden

Uferbereiche nur eine eingeschränkte bioklimatische Entlastungsfunktion aufweisen und punktuell durch baulich urbane Elemente beeinträchtigt sind.

### **Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Durch den Bebauungsplan werden in den Kerngebieten die überbaubaren Flächen gegenüber der Bestandssituation ausgeweitet. Bei Ausschöpfung der Baurechte könnte sich der Effekt als Wärmeinsel innerhalb des Belastungsraums verstärken. Deshalb enthält der Plan die im folgenden Absatz beschriebenen Festsetzungen zur Kompensation möglicher negativer Auswirkungen. Insgesamt können die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Klima angesichts der Vorbelastung und der geringen Größe des Plangebiets als nicht erheblich eingestuft werden.

### **Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Durch die Anpflanzungsgebote, die festgesetzten Maßnahmen zur Bepflanzung der privaten Grünfläche mit Sträuchern und kleinkronigen Bäumen, zur extensiven Dachbegrünung für eingeschossige Gebäudeteile im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee, die vorgeschriebene Begrünung von Tiefgaragendächern und die geforderte Herstellung von Terrassen, Fahr- und Gehwegen sowie Stellplätzen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau kann die mögliche Beeinträchtigung des Kleinklimas durch Baumaßnahmen vermindert werden. Im übrigen sind wesentliche Teile des klimatisch positiv wirksamen Baumbestandes über die Baumschutzverordnung geschützt.

Durch die bestandsorientierte Ausweisung der überbaubaren Flächen in den Wohngebieten und die planungsrechtliche Sicherung der öffentlichen Grünfläche nördlich des Isebekkanals kann eine weitere Beeinträchtigung des Kleinklimas vermieden werden. In der Parkanlage ist die bioklimatische Entlastungsfunktion durch Entsiegelung von Flächen zu verbessern.

Durch die teilweise im Plangebiet eingeräumten Nachverdichtungsmöglichkeiten werden Anreize zur bestandsersetzenden Neubebauung gegeben, wodurch vor dem Hintergrund der strengen Wärmeschutzverordnung ein Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Belastung durch Hausbrand geleistet werden kann. Durch die vorgesehene Nachverdichtung in einem Bereich mit hoher Infrastrukturausstattung und sehr guter Anbindung an den ÖPNV wird zudem ein Verzicht auf die Kfz-Nutzung begünstigt, wodurch der Ausstoß klimaschädlicher Gase reduziert werden kann.

## **4.2.3 Schutzgut Wasser**

### **Bestandsbeschreibung**

#### Grundwasser

Das Grundwasseraufkommen und die Grundwasserneubildung sind aufgrund der baulichen Vorbedingungen im Plangebiet als gering einzustufen. Der südliche Planteil (Isebek-Talraum) weist gemäß Teilplan Naturhaushalt zwar eine erhöhte Grundwasserempfindlichkeit (Stufe 4) auf. Wegen der baulichen Überformung wurde dieser Aspekt jedoch nicht in das Landschaftsprogramm übernommen. Ebenso sind die im Teilplan ausgewiesenen grund- bzw. stauwasser-nahen und beeinflussten Flächen im Süden und Nordosten des Plangebiets bereits weitgehend überbaut und versiegelt.

#### Oberflächengewässer

Der an das Plangebiet angrenzende Abschnitt des Isebekkanals gilt als stark verschmutzt. Die Uferbereiche sind gemäß Teilplan hinsichtlich der Kriterien Ausbauart, Befestigung und Ufervegetation nördlich als erheblich beeinträchtigt und südlich als teilweise wertvoll, teilweise beeinträchtigt dargestellt. Der Kanal ist nicht durchströmt. Bei Starkregenereignissen können erhebliche Nähr-, Schad- und Feststoffmengen über das Mischwassersiel eingetragen werden.

## **Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

### Grundwasser

Durch die zusätzlich zulässige Bodenversiegelung ist eine weitere Verringerung der Grundwasserneubildung zu erwarten, die jedoch aufgrund des bereits bestehenden erheblichen Versiegelungsgrades sowie der nur eingeschränkt sickerfähigen Bodenarten Lehm und lehmiger Sand als nicht wesentlich eingestuft wird.

### Oberflächengewässer

Auf einigen Grundstücken kann die zusätzlich mögliche Bodenversiegelung zu einem Verlust von Oberflächenwasserretention und damit verbunden zu einem beschleunigten Wasserabfluss führen. Im Einleitungsgenehmigungsverfahren können dann Auflagen erteilt werden, Regenrückhaltemaßnahmen auf dem Baugrundstück vorzusehen, damit eine zusätzliche hydrologische Belastung des Mischwassersiels vermieden wird.

In der festgesetzten Parkanlage am Nordufer des Isebekkanals kann durch Entsiegelung von Flächen sogar langfristig eine Verbesserung der hydrologischen Situation erreicht werden. Vor diesem Hintergrund ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Isebekkanals in Folge der Planung zu erwarten.

## **Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Mit Festsetzung wasser- und luftdurchlässiger Belagsarten für Terrassen, Fahr- und Gehwege sowie Stellplätze auf privaten Grundstücksflächen werden Teilfunktionen des Bodens für die Versickerung erhalten (positive Wechselwirkungen zu den Schutzgütern Boden, Arten und Biotope, Klima/Lufthygiene). Darüber hinaus kann die hydrologische Belastung des Isebekkanals durch die festgesetzte Begrünung der Tiefgaragen und eingeschossiger Gebäudeteile vermindert werden.

### **4.2.4 Schutzgut Boden**

#### **Bestandsbeschreibung**

Als Bodenarten sind im Plangebiet überwiegend Lehme und lehmige Sande, im Süden (Talraum der Isebek) Sande und lehmige Sande angegeben, im Nordosten und Südwesten teilweise grundwassernah. Der Boden ist im Plangebiet im Mittel bereits zu 75 bis 90 v. H. überbaut und versiegelt

Zu den im Plangebiet vorhandenen Bodenverunreinigungen vgl. Ziffer 5.

## **Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Die aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bereits eingeschränkten natürlichen Bodenfunktionen erfahren durch die in Folge des Bebauungsplans zusätzlich zulässige Bodenversiegelung eine weitere Beeinträchtigung.

Durch eine in Folge des Bebauungsplans mögliche Aufstockung der Bebauung entlang der Hoheluftchaussee sowie Neubebauung im südlichen Kerngebiet kann vermieden werden, dass die so geschaffenen Geschossflächen zur Befriedigung der Nachfrage an anderer Stelle geschaffen werden und so bisher unversiegelte Fläche in Anspruch genommen werden muss.

## **Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Zur Kompensation der zusätzlich möglichen Bodenversiegelung werden im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee und auf der privaten Grünfläche südlich des Kerngebiets am Kaiser-Friedrich-Ufer etwa 1500 m<sup>2</sup> als Flächen zum Anpflanzen von Gehölzen festgesetzt. Als weitere Kompensationsmaßnahme sind die Festsetzungen zur Substratdeckung auf Tiefgaragen und eingeschossigen Gebäudeteilen zu werten, da hierüber - wenn auch eingeschränkt - wirksame Boden-Ersatzstandorte bereitgestellt werden (positive Wechselwirkungen zu den Schutzgütern

Klima und Pflanzen). Die Festsetzung wasser- und luftdurchlässiger Belagsarten für Terrassen, Fahr- und Gehwege sowie Stellplätze trägt zur Erhaltung der natürlichen Bodenfunktionen, wie insbesondere die Wasserdurchlässigkeit bei.

#### **4.2.5 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt**

##### **Bestandsbeschreibung**

Das Plangebiet ist vollständig anthropogen beeinflusst.

Innerhalb der Blockbebauung befinden sich unterschiedliche Freiflächen- und Gartentypen vom Ziergarten bis hin zum nicht mehr gepflegten Garten mit Ruderalflora. Darüber hinaus sind in größerer Zahl und überwiegend heimische Laubbäume prägend für den Blockinnenbereich (vornehmlich Birke, Pappel). Dieser Baumbestand unterliegt zum überwiegenden Teil der Hamburgischen Baumschutzverordnung.

Die Moltkestraße ist von einer durchgehenden Vorgartenzeile sowie einer geschlossenen Straßenbaumreihe aus Linden geprägt. Weiterer Straßenbaumbestand befindet sich am Eppendorfer Weg (Linde, Platane, Mehlbeere), an der Hoheluftchaussee (lediglich 2 Roteichen und 1 Robinie) und an der Bismarckstraße (Linde, Kastanie, Platane).

Auch die Grünfläche zwischen Bismarckstraße, Hoheluftchaussee und Isebekkanal ist mit heimischen Bäumen (Roteiche, Linde, Baum-Hasel, Birke, Kastanie) bestanden. Wegen ihrer geringen Größe, dem hohen Versiegelungsgrad, sowie der umfangreichen Beeinträchtigungs- und Gefährdungsdpositionen durch ihre Lage an Hauptverkehrsstraßen bietet sie kein Potenzial für eine größere Artenvielfalt oder das Vorkommen von anspruchsvollen Arten.

Die Uferböschungen des Isebekkanals weisen Gehölzbestand aus überwiegend Weiden, Erlen und weiteren heimischen Baum- und Straucharten auf.

Dichte Vegetation hat sich auf dem Röhrenbunker an der U-Bahnhaltestelle entwickelt. Die südwestlich anschließende Fläche ist als Garten genutzt und mit verschiedenartigen Laub- und Nadelbäumen bepflanzt. Ansonsten weist der Bereich am Bahnhof bis auf die Baumreihen am Kaiser-Friedrich Ufer (Silberhorn, Kastanie, Platane, Mehlbeere) und einen Baum-Pflanztrog vor der Ladenzeile (Roteiche) nur sehr geringen Grünbestand auf.

Die Flora im Plangebiet bietet neben Insekten vornehmlich den an Siedlungsflächen angepassten, allgemein verbreiteten und wenig störepfindlichen Singvögeln wie Amsel, Meisen- und Finkenarten sowie Wasservögeln Lebens-, Nahrungs- und Brutraum. Das Vorkommen von streng geschützten Arten entsprechend Bundesartenschutzverordnung ist im gesamten Plangebiet auszuschließen, da es sich bei diesen um Arten anspruchsvoller Habitats oder großräumiger Gefüge und Ausdehnung handelt, die hier nicht gegeben sind.

##### **Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee ist eine Verkleinerung unterschiedlicher gärtnerischer Biotoptypen durch rückwärtige Anbauten zu erwarten. Dabei kann es auch zu einem Verlust von erhaltenswertem Baumbestand kommen.

Im Bereich der festgesetzten Parkanlage zwischen Bismarckstraße, Hoheluftchaussee und Isebekkanal wird durch die Entsiegelung von Flächen eine Vergrößerung der Vegetationsfläche möglich.

Südlich des Isebekkanals werden Biotoptypen durch einen Neubau an Stelle des dicht bewachsenen Bunkers sowie die Versiegelung von Teilen des angrenzenden Gartens reduziert.

##### **Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Durch Festsetzung der Flächen zum Anpflanzen von Gehölzen im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee und auf der privaten Grünfläche südlich des Kerngebiets am Kaiser-Friedrich-Ufer kann der in Folge der Planung mögliche Verlust an Vegetation teilweise ausgeglichen werden.



Auch in der Nähe des U-Bahnhofs Hoheluftbrücke soll es zukünftig mehr Rückzugsmöglichkeiten für Fledermäuse geben. Deshalb soll vertraglich gesichert werden, dass im Bereich des Kerngebiets am Kaiser-Friedrich-Ufer Fledermauskästen anzubringen sind.

Mit Festsetzungen zur Substratandeckung auf Tiefgaragen und eingeschossigen Gebäudeteilen und deren Begrünung werden Sekundär-Standorte für Pflanzen und hieran angepasste Tierarten bereitgestellt.

Darüber hinaus sichert die Festsetzung wasser- und luftdurchlässiger Belagsarten für Terrassen, Fahr- und Gehwege sowie Stellplätze Boden-Restfunktionen.

#### **4.2.6 Schutzgut Landschaft und Stadtbild**

##### **Bestandsbeschreibung**

###### Stadtbild

Der innerhalb des Plangebiets liegende Abschnitt der Hoheluftchaussee weist Zentrumsfunktionen auf. Entlang der Hoheluftchaussee und des Eppendorfer Wegs dominiert eine überwiegend geschlossene Blockrandbebauung mit meist drei- bis viergeschossiger Bebauung und kleinteiliger Funktionsmischung, die durch Einzelhandelsnutzungen im Erdgeschoss, handwerkliche Nutzungen (teilweise auch im Blockinnenbereich) sowie Wohn- und vereinzelt auch Büro- oder Praxennutzung in den Obergeschossen geprägt ist. Diese Funktionsmischung wirkt städtebaulich lebendig. Die Gebäude an der Hoheluftchaussee entstammen unterschiedlichen Entstehungsepochen und weisen dementsprechend eine heterogene Architektursprache aus. Der Gebäudebestand entlang des Eppendorfer Wegs ist hochwertiger.

Die gemessen an dem Querschnitt der Hoheluftchaussee geringe Gebäudehöhe führt zu einer nur mäßig ausgeprägten Raumkante. Der Straßenraum des Eppendorfer Wegs ist günstiger proportioniert. Der Eckbereich Bismarckstraße/Hoheluftchaussee ist nur eingeschossig bebaut und wirkt im Rahmen der sonst geschlossenen Blockrandbebauung als Provisorium.

Die Moltkestraße weist den Charakter einer innerstädtischen Wohnstraße auf. Hier befindet sich eine überwiegend viergeschossige Blockrandbebauung, die in der schlichten Architektursprache der Nachkriegsepoche gehalten ist. Der Straßenraum weist beidseitig straßenbegleitende Lindenreihen auf und ist durch Vorgärten geprägt. Durch den hier vorhandenen Parkdruck wird die ansonsten hohe Aufenthaltsqualität jedoch beeinträchtigt.

Das Plangebiet südlich der Straße Kaiser-Friedrich-Ufer wird durch Bahnhofsnutzungen geprägt. Hier befindet sich die U-Bahnhaltestelle Hoheluftbrücke mit ihrem Brückenbauwerk. Den Zugang bildet ein eingeschossiger Komplex, der sich unter das Brückenbauwerk zieht. Westlich des vorgelagerten Gebäudes, in dem ein Schnellrestaurant untergebracht ist, befinden sich eine asphaltierte Brachfläche und ein Röhrenbunker aus dem 2. Weltkrieg. Dieser Bereich weist erhebliche städtebauliche Defizite auf.

###### Landschaftsbild

Die Hoheluftchaussee weist im Abschnitt des Plangebiets auf der Westseite einen sehr geringen Straßenbaumbestand von nur drei Bäumen auf, ebenso bietet die Bismarckstraße im Planabschnitt nur zwei Bäumen Standortmöglichkeiten zwischen den dichten Parkplätzen. Die teilweise grün geprägten Blockinnenbereiche sind von außen nicht einsehbar.

Der über das Plangebiet hinaus gehende Bereich entlang des Isebekkanals mit seinen begrünten, teilweise parkartig angelegten Uferbereichen ist im Teilplan Landschaftsbild des Landschaftsprogramms als Landschaftsbildensemble dargestellt. Entlang des Gewässers befindet sich raumprägender Baumbestand. Im Plangebiet wirkt die Grünfläche am Isebekkanal derzeit ungepflegt. Die eingeschossigen Gebäude zwischen Bismarckstraße und Isebekkanal vermindern die Wahrnehmbarkeit der Grünfläche und des Gewässers.

Von der Haltestelle der Hochbahn aus ist vor allem der dichte Bewuchs des Röhrenbunkers und der Baumbestand im angrenzenden Garten wahrzunehmen.

## **Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Insgesamt ist in Folge des Bebauungsplans mit einer deutlichen Aufwertung des Stadtbildes zu rechnen.

So führt die im Bebauungsplan eingeräumte bauliche Nachverdichtungsmöglichkeit zwischen Kaiser-Friedrich-Ufer und Bahndamm zu einer ortsbildprägenden Neugestaltung, die wesentlich attraktiver ist als die Bestandssituation. Für dieses Gebiet ist im Zuge der Bebauungsplanerstellung ein Wettbewerb durchgeführt worden. Als Ergebnis soll eine architektonisch hochwertige Bebauung realisiert werden, die der zentralen Lage gerecht wird und sich gut in das Stadtbild einfügt, weil sie durch ihre Höhenentwicklung mit Abstufungen und gliedernden Einschnitten die Proportionen der umliegenden Gebäude aufnimmt.

Am nördlichen Ufer kann zwischen Isebekkanal und Bismarckstraße durch Entsiegelung von Flächen und Umsetzung des bezirklichen Grünkonzepts eine deutliche Aufwertung des Landschaftsbilds erreicht werden.

Die planrechtlich vorgehaltene Verbreiterung der Hoheluftchaussee eröffnet die Perspektive, den Straßenraum auch auf der Westseite mit Bäumen und weiterem Begleitgrün aufzuwerten.

## **Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Im Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer soll die Realisierung des gewünschten Baukörpers durch einen städtebaulichen Vertrag gewährleistet werden.

Die private Grünfläche ist mit Sträuchern und kleinkronigen Bäumen zu bepflanzen. Eine variationsreiche Gehölzpflanzung soll hier das südlich anschließende, durch Kleingärten geprägte Ortsbild abrunden.

### **4.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

#### **Bestandsbeschreibung**

##### Sachgüter

Der Immobilienbestand profitiert einerseits von der zentralen Lage nahe der U-Bahnhaltestelle, wird aber andererseits durch den Strukturwandel im Einzelhandel (sichtbar an Geschäftsleerständen) und die starke Verkehrsbelastung an der Hoheluftchaussee entwertet. An der Hoheluftchaussee ist mittlerweile eine Vernachlässigung des Immobilienbestandes zu erkennen, die zu einer Abwertung des Quartiers und zur weiteren Entwertung des Immobilienbestandes beiträgt. Die Hoheluftchaussee ist einzelhändlerisch einem starken, in Zukunft durch den Ausbau benachbarter Zentren noch zunehmenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Für die gewerblichen Nutzungen bestehen derzeit keine Erweiterungsmöglichkeiten.

##### Kulturgüter

Mit Ausnahme der als denkmalwert eingestuften Hoheluftbrücke befinden sich im Plangebiet keine Denkmale oder denkmalrechtlich geschützte Ensembles. Archäologische Fundstellen sind aufgrund der intensiven Überbauung nicht mehr zu erwarten.

Südöstlich der Hochbahntrasse wird das städtebauliche Umfeld durch den denkmalgeschützten „Klinker“, ein markantes, in dunklem Backstein gehaltenes Gebäude und durch die ebenfalls denkmalgeschützten Grindelhochhäuser geprägt. Von historischem Wert ist auch das im Verzeichnis erkannter Kulturdenkmäler erfasste Ensemble der vier- bis fünfgeschossigen, ebenfalls in Backstein gehaltenen Wohnanlage aus den 20er Jahren mit ihren Vorgärten, welche südwestlich am Kaiser-Friedrich-Ufer an das Plangebiet anschließt.

## **Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Durch den Bebauungsplan werden in den Kerngebieten Möglichkeiten zur Nachverdichtung durch Aufstockung und Neubau geschaffen. In Folge des Bebauungsplans ist daher für die Grundstücke, auf denen zukünftig eine höhere bauliche Nutzung möglich ist, eine unmittelbare

Wertsteigerung der Immobilien zu erwarten. Aber auch für die Grundstücke, auf denen der bauliche Bestand festgeschrieben wird, ergibt sich ggf. eine mittelbare Wertsteigerung der Immobilien durch die in Folge des Bebauungsplans zu erwartende bauliche Aufwertung des Plangebiets. Ferner ergibt sich für die im Blockrand entlang der Hoheluftchaussee befindlichen Gewerbebetriebe eine Verbesserung der wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten in Folge der eingeräumten Nachverdichtungsmöglichkeiten, die insbesondere eine Vergrößerung der im Erdgeschoss befindlichen Ladengeschäfte ermöglicht. Durch die Möglichkeiten der Nachverdichtung entstehen Chancen zur Geschäftserweiterung und damit zur nachhaltigen Sicherung der wirtschaftlichen Existenz der Gewerbebetriebe. Im südlichen Kerngebiet wird durch die Schaffung von Baurechten für ein mehrgeschossiges Geschäftshaus die Option für erfolgreiches wirtschaftliches Handeln vergrößert.

Auf zwei Grundstücken im Reinen Wohngebiet wird hingegen die Bebauung im Blockinnenbereich planungsrechtlich nicht gesichert. Dies entspricht der Ausweisung im Bebauungsplan Hoheluft-West 3, so dass sich auch für diese Sachgüter keine Beeinträchtigung durch die Planung ergibt. Auch der Verkaufspavillon innerhalb der öffentlichen Parkanlage nördlich des Isebekkanals war bisher schon nicht planungsrechtlich gesichert und genoss lediglich Bestandsschutz. Somit bot er schon in der Vergangenheit für den Pächter keine sichere wirtschaftliche Grundlage.

### **Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Durch die weitgehend planungsrechtliche Sicherung der bestehenden Bebauung werden nachteilige Auswirkungen durch die Planung auf das Schutzgut Sachgüter vermieden.

#### **4.2.8 Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit**

##### **Bestandsbeschreibung**

Für Fußgänger und Radfahrer stellt der breite, mit nur wenigen Querungsmöglichkeiten versehene Straßenraum der Hoheluftchaussee eine erhebliche Barriere dar.

Der Blockinnenbereich zwischen Moltkestraße/ Hoheluftchaussee ist für Passanten weder einsehbar noch durchlässig. Ein Großteil der privaten Freiflächen im Blockinnenbereich bietet nur eingeschränkte Aufenthaltsqualitäten.

Es besteht für die Bewohner des Plangebiets ein direkter Zugang zur Grün-Verbundachse entlang des Isebekkanals. Zudem ist durch die direkte Nachbarschaft zu einem Spielplatz auf der Westseite der Moltkestraße sowie Kindergarten und Fantasy-Spielplatz östlich Wrangelstraße eine hinreichend gute Freiflächenversorgung für Kinder gegeben. Es besteht gemäß Fachplan zum Landschaftsprogramm ein sehr geringer Bedarf an zusätzlicher wohnungsnaher Freiraumversorgung.

Das Plangebiet zeichnet sich durch eine sehr gute Infrastrukturausstattung aus. Als Teil eines Bezirkszentrums bietet die Hoheluftchaussee vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungs- und Gastronomieangebote. Es ist an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden und sehr gut durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen.

Entlang der Moltkestraße besteht eine überdurchschnittliche hohe Wohnqualität.

Die Lärm- und Luftbelastungssituation ist in Ziffer 4.2.1 der Begründung bereits behandelt.

##### **Beschreibung der Umweltauswirkungen der Planung**

Der Bebauungsplan verbessert die Perspektiven für Erhalt und Entwicklung des Infrastrukturangebots im Bezirkszentrum. Durch die planungsrechtlich möglichen Betriebserweiterungen trägt er auch zur Stärkung der mittelständischen Struktur der Wirtschaft bei.

Die im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee zulässigen eingeschossigen Gebäude können zu einer Reduzierung von Gartenflächen im Blockinnenbereich führen. Allerdings kann durch das Anpflanzungsgebot auch eine optische Erweiterung der zur Moltkestraße gehörenden Garten-

bereiche bewirkt und eine gestalterisch hochwertige Abschirmung zwischen den unterschiedlichen Freiraumnutzungen im Kerngebiet und im Wohngebiet erreicht werden.

Durch die planrechtliche Sicherung der öffentlichen Grünfläche am Nordufer des Isebekkanals unter Berücksichtigung der vorhandenen Gastronomie trägt der Bebauungsplan zur Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten bei.

### **Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen**

Durch den im Plangebiet vollständig erfolgten Ausschluss von Tankstellen, Großgaragen und Gartenbaubetrieben kann eine aus diesen Nutzungen resultierende Beeinträchtigung der Freiraumqualität ausgeschlossen werden.

Durch den Ausschluss einer rückwärtigen Bebauung in den Wohngebieten können die der Wohnnutzung zugeordneten privaten Gartenbereiche gesichert werden.

Der weitgehende Ausschluss oberirdischer Stellplätze und die Festsetzungen zum Anpflanzen von Gehölzen tragen ebenfalls zur Sicherung von Wohn- und Freiraumqualitäten bei.

### **4.3 Wechselwirkungen**

Die nach den Vorgaben des Baugesetzbuchs zu betrachtenden Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Im Plangebiet führt die zusätzliche Überbauung bislang offener Böden zu einem Verlust der natürlichen Bodenfunktionen, wozu insbesondere auch die Speicherung, Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser zählt. Durch die zusätzliche Bodenversiegelung erhöht sich in der Folge der Oberflächenwasserabfluss, während die Versickerung reduziert wird. Die Verdunstung und damit die kleinklimatischen Verhältnisse werden ebenfalls durch die Mehrversiegelung sowie durch die Reduzierung von klimatisch wirksamen Vegetationsbeständen verändert.

Andererseits wird durch die partielle Ausweitung der baulichen Nutzungsmöglichkeiten die Wahrscheinlichkeit einer baulichen Aufwertung des Quartiers mit positiven Effekten sowohl für das Schutzgut Stadtbild als auch für das Schutzgut Sachgüter erhöht.

### **4.4 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung**

Bei Nichtdurchführung der Planung (Null-Variante) bestünden keine Erweiterungsmöglichkeiten für die entlang der Hoheluftchaussee ansässigen Gewerbebetriebe. Dadurch könnte, da sich die derzeitigen Betriebe nicht durch Betriebserweiterungen an Markterfordernisse anpassen könnten, ein sogenannter „Downtrading“-Effekt ausgelöst werden, der schließlich zu einer Beeinträchtigung der Versorgungsfunktion des Plangebiets und zu einem spürbaren Verfall der Immobilienpreise im Plangebiet und dessen Umfeld führen könnte.

An der U-Bahnhaltestelle bedeutet die Null-Variante einen Verzicht auf die Ausschöpfung der Standortpotenziale, die durch die gute Verkehrserschließung gegeben sind einschließlich ihrer stabilisierenden Effekte für das Bezirkszentrum. Des Weiteren könnten die mit der Planung verfolgten positiven Auswirkungen auf das Stadtbild nicht erzielt werden.

Dementsprechend sind bei Nichtdurchführung der Planung primär die Schutzgüter „Stadtbild“ und „Sachgüter“ betroffen.

### **4.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Im Vergleich zur vorliegenden Planung sind im Wesentlichen folgende Nutzungsalternativen denkbar:

- *Beibehaltung eines überwiegend viergeschossigen Blockrandes an der Hoheluftchaussee,*
- *Verzicht auf eine rückwärtige eingeschossige Bebauung im Kerngebiet,*
- *Ausweisung einer öffentlichen Grünfläche zwischen dem U-Bahnhof Hoheluftbrücke und der Straße Kaiser-Friedrich-Ufer*

### Beibehaltung eines überwiegend viergeschossigen Blockrandes an der Hoheluftchaussee:

In Folge einer auch zukünftig höchstens viergeschossigen Bebauung entlang der Hoheluftchaussee könnte eine Reduzierung der Lärmbelastung im Blockinnenbereich nicht erreicht werden. Darüber hinaus würde eine verbesserte räumliche Fassung des Straßenraums und die damit verbundene Aufwertung des Ortsbildes ausbleiben. In Folge der im Vergleich zur Planung geringeren Investitionsanreize könnte auch mit einer Erneuerung und daraus zu erwartenden Aufwertung des Gebäudebestandes - einschließlich der Klimaschutzeffekte durch die neue Wärmeschutzverordnung - nicht im gleichen Maße gerechnet werden.

### Verzicht auf eine rückwärtige eingeschossige Bebauung im Kerngebiet:

Bei Verzicht auf die rückwärtige eingeschossige Bebauung im Kerngebiet würden die betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten deutlich eingeschränkt. Wie bei der zu erwartenden Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung würde zwar einerseits für die Schutzgüter Luft, Wasser, Boden sowie Tiere und Pflanzen die Bestandssituation langfristig beibehalten. Andererseits gäbe es bei Verzicht auf eine rückwärtige eingeschossige Bebauung im Kerngebiet auch keine Entwicklungsimpulse für die bauliche Erneuerung und Aufwertung der Bebauung entlang der Magistrale. Dies hätte zur Folge, dass die an der Hoheluftchaussee ansässigen Gewerbebetriebe aufgrund fehlender Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten zunehmend wirtschaftlich unter Druck gerieten. Die Planungsalternative würde einen Verzicht auf die Stabilisierung der Hoheluftchaussee als Teil des Bezirkszentrums bedeuten. Daraus könnte dann eine weitere Vernachlässigung des Gebäudebestandes mit entsprechend negativen Auswirkungen für die Schutzgüter Stadtbild und Sachgüter folgen.

### Ausweisung einer öffentlichen Grünfläche zwischen dem U-Bahnhof Hoheluftbrücke und der Straße Kaiser-Friedrich-Ufer

Die Ausweisung der Fläche zwischen U-Bahnhof Hoheluftbrücke und der Straße Kaiser-Friedrich-Ufer als öffentliche Grünfläche würde übergeordneten Planungszielen für eine nachhaltige Stadtentwicklung widersprechen.

So würde diese Ausweisung den durch Baugesetzbuch und Flächennutzungsplan vorgegebenen Grundsatz der **Innenentwicklung** nicht berücksichtigen. Das Baugesetzbuch schreibt in § 1a, Absatz 2, Satz 1 vor, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen und dabei "zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen". Aufgrund der eng begrenzten Flächenressourcen sind gemäß Flächennutzungsplan auch im Rahmen der Bauleitplanung in Hamburg vernünftige Möglichkeiten der inneren Entwicklung zu prüfen. Durch eine bessere Ausnutzung untergenutzter Flächen sind die Ziele des sparsamen Umgangs mit dem Grund und Boden zu erfüllen.

Es entspricht der Zielsetzung der Ressourcen schonenden und Flächen sparenden Stadtentwicklung, wenn hier eine weitestgehend versiegelte Fläche baulich besser ausgenutzt wird, weil dadurch an anderer Stelle eine Versiegelung vermieden werden kann.

Eine Ausweisung als Grünfläche würde insbesondere dem Planungsgrundsatz des **Dichtemodells** widersprechen, nach dem im Einzugsbereich von Schnellbahn-Haltestellen möglichst hohe Einwohner-, Beschäftigten- und Besucherzahlen erzielt werden sollen. Auch an diesem Standort kann die Konzentration der Bebauung um eine zentrale Haltestelle dafür sorgen, dass Nutzungen und Arbeitsplätze überwiegend nicht mit dem Kraftfahrzeug angefahren werden.

Zudem entspricht es dem **Zentrenkonzept** und der Vorgabe des Flächennutzungsplans, in Hamburg das System der Zentralen Standorte zu erhalten und weiter auszubauen, wenn das Bezirkszentrum um den Bereich am U-Bahnhof erweitert wird. Dieses Planungsziel war auch ein wichtiges Ergebnis des 2001 mit Beteiligung von Bürgern und Geschäftsleuten erstellten Gutachtens "Entwicklungsperspektive Hoheluftchaussee". Es war der Anlass, die Fläche in den Geltungsbereich des Bebauungsplans zur Stärkung des Bezirkszentrums aufzunehmen.

Diese Fläche ist aufgrund ihrer zentralen Lage und ihrer sehr guten Erreichbarkeit am Verkehrsknotenpunkt von U-Bahn und Metrobus ein besonders geeigneter Standort für die Ansiedelung von Büros, Geschäften und Gastronomie. Ziel der Planung sollte es deshalb sein, den untergenutzten Bereich an der U-Bahnhaltestelle Hoheluftbrücke städtebaulich aufzuwerten und hier den südlichen Auftakt des Bezirkszentrums zu gestalten. Die Schaffung von Planrecht für ein Geschäftsgebäude ist ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des Bezirkszentrums und damit auch zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen.

#### **4.6 Zusätzliche Angaben**

##### **4.6.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung**

Bei der Ermittlung der im Bestand vorhandenen Verkehrslärmbelastung wurde als Berechnungsvorschrift auf die Richtlinie für den Lärmschutz an Straße RLS-90 zurückgegriffen.

##### **4.6.2 Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben**

Besondere Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben und der Unterlagen sind nicht aufgetreten. Abwägungserhebliche Kenntnislücken sind nicht bekannt.

#### **4.7 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)**

Die Einhaltung der umweltrelevanten allgemeingültigen Gesetze und Verordnungen sowie der standortbezogenen umweltrelevanten Festsetzungen des Bebauungsplans erfolgt über die Baugenehmigung.

Die Umweltüberwachung nach § 4c BauGB ist durch die bestehenden Umweltinformationssysteme der fachbehördlichen Dienststellen oder ordnungsbehördlich auf gesetzlicher Grundlage gewährleistet. Eine besondere Überwachung erheblicher, möglicherweise von der Prognose abweichender oder nicht sicher vorhersehbarer umweltrelevanter Auswirkungen besteht nach derzeitigem Stand für keines der untersuchten Schutzgüter.

#### 4.8 Zusammenfassung Umweltbericht

In Folge des Bebauungsplans sind unter Berücksichtigung der getroffenen Festsetzungen und verbindlichen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich insgesamt keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter zu erwarten.

Schutzgut	Umweltauswirkungen	Erheblichkeit	
		negativ	positiv
Luft	in Folge von Nachverdichtungsmöglichkeiten sehr geringfügige Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung durch ansteigenden Kfz-Verkehr	-	
	perspektivisch Abnahme der Lärmbelastung für den Blockinnenbereich durch sechsgeschossige Bebauung entlang der Hoheluftchaussee		•
Klima	zusätzliche kleinklimatische Belastung durch zusätzliche Bodenversiegelung und Verlust von Vegetationsflächen	-	
Wasser	Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate durch zusätzliche Bodenversiegelung	-	
	Verlust von Oberflächenwasserretention, Beschleunigung des Wasserabflusses	•	
Boden	Verlust von natürlichen Bodenfunktionen durch zusätzliche Überbauung und Versiegelung	•	
Pflanzen und Tiere einschl. der biologischen Vielfalt	Verlust von gärtnerischen Biotoptypen geringerer Wertigkeit durch zusätzliche Überbauung und Versiegelung	•	
Landschaft und Ortsbild	Anreize für die bauliche Erneuerung durch Nachverdichtungsmöglichkeiten bedeuten eine Chance zur städtebaulichen Aufwertung des Plangebiets		•
	Aufwertung des Ortsbildes durch verbesserte räumliche Fassung des Straßenraums der Hoheluftchaussee sowie städtebauliche Aufwertung des derzeit vernachlässigten Bereichs an der U-Bahnhaltestelle Hoheluftbrücke.		••
Kultur- und Sachgüter	Sicherung der Zentrenfunktion durch Nachverdichtungsmöglichkeit		••
Mensch einschl. der menschlichen Gesundheit	Sicherung der wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten und der Versorgungssituation durch Attraktivitätssteigerung für Gewerbebetriebe		••
	Reduzierung von Gartenflächen	••	
	Abschirmung zwischen unterschiedlichen Freiraumnutzungen durch Anpflanzungsgebote		•

••• sehr erheblich, •• erheblich, • weniger erheblich, - nicht erheblich

Hinsichtlich der Schutzgüter Luft, Boden, Wasser, Klima, Tiere und Pflanzen wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplans (Anpflanzungsgebote, Dachbegrünung, Tiefgaragenbegrünung, Festsetzung von wasser- und luftdurchlässigen Belagsarten) in Verbindung mit noch im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens möglichen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen (Auflagen zur Regenrückhaltung oder zum Lärmschutz) erreicht, dass keine als erheblich und nachhaltig zu bewertenden negativen umweltrelevanten Auswirkungen verbleiben werden.

Hingegen kann, sofern die Grundstückseigentümer die ihnen eingeräumten Nachverdichtungsmöglichkeiten in qualitativ angemessener Art und Weise ausschöpfen, mit einer Stabilisierung der Zentrenfunktion gerechnet werden.

#### **4.9 Naturschutzfachliche Abwägung zur Eingriffs- Ausgleichregelung**

Ein Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft ist gemäß § 1a (3) BauGB nur dann erforderlich, wenn die Eingriffe nicht bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder baurechtlich zulässig waren. Ob durch den Bebauungsplan ein Eingriff in Natur und Landschaft zu erwarten ist, hängt folglich davon ab, ob in Folge der Festsetzungen des Bebauungsplans im Vergleich zu den bisherigen, nunmehr überplanten Bebauungsplänen, „neue Baurechte“ für größere, baulich bislang nicht oder kaum genutzte Flächen begründet werden.

Zusätzliche, über den Bestand hinausgehende Baurechte, die eine wesentlich höhere bauliche Ausnutzung einzelner Baugrundstücke ermöglichen, werden lediglich in den Kerngebieten geschaffen.

Im Kerngebiet nördlich des Isebekkanals durfte auf Grundlage des Bebauungsplans Hoheluft-West 3 entlang der Hoheluftchaussee eine 12 m tiefe, viergeschossige Bebauung errichtet werden, wobei auf den meisten Grundstücken eine Ergänzung durch eingeschossige, rückwärtige Anbauten in 3 m bis 6 m Tiefe zulässig waren. Die eingeschossige Bebauung auf dem Flurstück 3892 ist bereits im Bebauungsplan Hoheluft-West 3 bestandskonform planungsrechtlich gesichert worden. Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO 1968 hätten gem. § 19 (4) i.V.m 23 (5) BauNVO 1968 außerhalb der überbaubaren Flächen ohne Flächenbeschränkung zugelassen werden können. Für das Kerngebiet südlich des Isebekkanals ist im Baustufenplan Harvestehude/ Rotherbaum die Fläche zwischen Straße und Bahntrasse als geplante öffentliche Grünanlage dargestellt.

Über das bislang bestehende Planrecht hinausgehend befinden sich im Kerngebiet nördlich des Isebekkanals zahlreiche Haupt- und Nebengebäude außerhalb der nach Bebauungsplan Hoheluft-West 3 überbaubaren Fläche.

Inwiefern durch den Bebauungsplan die mögliche Bodenversiegelung im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee ausgeweitet wird, kann nicht genau bestimmt werden. Für die außerhalb der überbaubaren Flächen liegenden Grundstücksbereiche hätte bisher auf Grundlage von § 23 (5) BauNVO 1968 bei der Genehmigung von Bauanträgen ein Ermessensspielraum für die Baugenehmigungsbehörde bestanden. Da sich dieser Bereich abweichend von der Gebietsausweisung des Bebauungsplans Hoheluft-West 3 faktisch bereits zu einem Kerngebiet entwickelt hat, ist davon auszugehen, dass hier – wenn überhaupt – nur ein geringer Eingriff vorliegt.

Auch im geplanten Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer hat sich abweichend von der Darstellung des Baustufenplans zwischen Straße und Bahntrasse eine bauliche Nutzung entwickelt. Unter Berücksichtigung von Nebenanlagen sind hier etwa 1.300 m<sup>2</sup> überbaut. Somit sind heute etwa 70 % des geplanten Kerngebiets versiegelt. Dieses Kerngebiet kann aufgrund der festgesetzten Grundflächenzahl von 1,0 zukünftig vollständig versiegelt werden. Der Bebauungsplan ermöglicht hier also eine gegenüber dem Bestand höhere Bodenversiegelung.

Durch den Bebauungsplan werden nur in geringem Umfang neue Baurechte geschaffen, die Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser, Luft und Klima haben. Die Eingriffsfolgen werden durch die Festsetzungen zum Anpflanzen von Gehölzen, zur Dachbegrünung für eingeschossige Gebäude und zur Andeckung und Begrünung nicht überbauter Flächen auf Tiefgaragen vermindert.

Darüber hinaus schafft der Bebauungsplan wesentliche, sowohl über die bislang bestehenden planungsrechtlichen Ausweisungen als auch über den Bestand hinausgehende Baurechte hinsichtlich der zulässigen Geschossigkeit bzw. Gebäudehöhe. Daraus ergibt sich jedoch naturschutzfachlich kein Eingriff, da die zusätzlichen Baurechte eher eine energiesparende Bauweise und eine Aufwertung des Schutzguts Stadt- und Landschaftsbild erwarten lassen.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans bereiten keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes oder des Naturhaushaltes vor. Die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen ist daher nicht erforderlich.



## 5. Planinhalt und Abwägung

### Baugebiete mit Art und Maß der Nutzung

#### Reines Wohngebiet

Die Grundstücke an der Moltkestraße werden bestandsorientiert als Reines Wohngebiet festgesetzt, um den Bereich als zentralen, ruhigen Wohnstandort zu sichern und die Zentrumsnutzung auf die Hoheluftchaussee zu begrenzen. Die Festsetzung viergeschossiger, geschlossener Bauweise entspricht dem Bestand im Quartier und passt sich an die Prägung des angrenzenden Generalsviertels sowie der weiteren Umgebung an.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im Bebauungsplan durch Baugrenzen definiert. Straßenseitig sind die Baugrenzen am Bestand orientiert um die für die Straße typischen privaten Vorgärten zu sichern. Mit einer Tiefe von 13 m ermöglichen die Baufenster auf den meisten Grundstücken eine gegenüber dem Bestand um 1 m tiefere Bebauung im rückwärtigen Bereich. Nur auf den Grundstücken 3529 und 3794 werden die bestehenden rückwärtigen Gebäudeteile planerisch nicht gesichert, weil es städtebauliches Ziel ist, in diesem vergleichsweise hoch verdichteten Stadtgebiet die Gartenbereiche der Wohngrundstücke langfristig von Bebauung freizuhalten und zu entwickeln. Die GRZ wird mit 0,4 entsprechend der Obergrenze nach § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung (BauNVO 1990) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466, 479) festgesetzt.

Die mögliche GFZ überschreitet in den Grundstücken mit geringerer Tiefe (Moltkestraße 9 - 45) die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für reine Wohngebiete nach § 17 Abs. 1 BauNVO 1990. Dies ist erforderlich, um die erhaltenswerten historisch gewachsenen Bau- und Grundstücksstrukturen zu erhalten. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden dadurch nicht beeinträchtigt, die Bedürfnisse des Verkehrs werden befriedigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden. Sonstige öffentliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

#### Allgemeine Wohngebiete

Die Grundstücke an der Bismarckstraße und am Eppendorfer Weg werden als allgemeine Wohngebiete in geschlossener Bauweise festgesetzt, um die gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss und die Wohnnutzungen in den oberen Geschossen zu sichern. Die geschlossene Bauweise fügt sich in die Umgebung ein und schützt den Blockinnenbereich gegen Lärmimmissionen.

Für die Grundstücke an der Bismarckstraße werden vier Geschosse als Höchstmaß festgesetzt. Die Festsetzung entspricht dem Bestand und schafft einen maßstäblich angemessenen Übergang von der Hoheluftchaussee zu den Gebäuden der Moltkestraße.

Für die Grundstücke am Eppendorfer Weg werden fünf Geschosse als Höchstmaß festgesetzt. Die Festsetzung entspricht dem Bestand und korrespondiert mit den Gebäuden der gegenüberliegenden Straßenseite sowie dem Neubau an der Ecke Eppendorfer Weg - Hoheluftchaussee. Zudem bleibt das Höchstmaß unter der Festsetzung an der Hoheluftchaussee um einen optischen Bruch an der Grenze zur Moltkestraße zu vermeiden.

Die GRZ wird in beiden Gebieten mit 0,6 festgesetzt. Im rückwärtigen Bereich des Flurstücks 3711 wird darüber hinaus zur Sicherung eines vorhandenen Einzelhandelsbetriebes der eingeschossige Anbau bestandsgemäß gesichert. Diese Festsetzungen sowie die mögliche GFZ überschreiten die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für allgemeine Wohngebiete nach § 17 Absatz 1 BauNVO. Dies ist erforderlich, um die planerische Zielsetzung, bestehende Bau- und Grundstücksstrukturen zu erhalten, umzusetzen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden dadurch nicht beeinträchtigt, die Bedürfnisse des Verkehrs werden befriedigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden. Sonstige öffentliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

*In den allgemeinen Wohngebieten werden Ausnahmen für Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen (§ 2 Nr. 1).*

Diese gewerblichen Betriebe fügen sich städtebaulich und funktional nicht in die angestrebte verdichtete Bauweise mit Wohnnutzung ein und würden die Wohnruhe stören.

### Kerngebiete

#### Kerngebiet an der Hoheluftchaussee

Der Bereich an der Hoheluftchaussee zwischen Eppendorfer Weg und Bismarckstraße ist Teil des Bezirkszentrums und übernimmt für den Stadtteil eine wichtige Versorgungsfunktion. Diese Funktion soll gestärkt und ausgebaut werden.

Der Bebauungsplan setzt daher entlang der Hoheluftchaussee Kerngebiet in geschlossener vier- bis sechsgeschossiger Bauweise als Mindest- und Höchstmaß fest. Die Festsetzung korrespondiert mit den Festsetzungen für die zum Bezirk Hamburg-Nord gehörende, östliche Seite der Hoheluftchaussee im Bereich des Bebauungsplanes Hoheluft-Ost 2. Durch das Angebot dieses gegenüber dem geltenden Planrecht erhöhten Nutzungsmaßes sollen auch auf der westlichen Seite des Bezirkszentrums Investitionsanreize geschaffen werden.

Die Grundflächenzahl wird mit 1,0 festgesetzt. Auf einigen kleinen Grundstücken überschreitet die mögliche GFZ die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für Kerngebiete nach § 17 Absatz 1 BauNVO 1990. Die Überschreitung der zulässigen Dichte auf einzelnen Grundstücken ist städtebaulich erforderlich und vertretbar. Die Geschossflächen, die mit dem Bebauungsplan ermöglicht werden, sind planerische Zielsetzung, für die zentrale Lage des Plangebiets angemessen und städtebaulich erforderlich, um entlang der Hoheluftchaussee auf allen Grundstücken zwischen Eppendorfer Weg und Bismarckstraße eine sechsgeschossige Bebauung zu ermöglichen. Nur so ist die angestrebte gestalterische Qualität des Bezirkszentrums zu erreichen. Zudem wird durch eine höhere Randbebauung der Blockinnenbereich besser vor den Immissionen der Straße geschützt. Durch die Konzentration der baulichen Nutzung in einem verkehrlich und infrastrukturell gut erschlossenen Gebiet können die vorhandenen, leistungsfähigen Infrastruktureinrichtungen möglichst wirtschaftlich genutzt werden. Zudem kann durch die Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche (flächensparendes Bauen) die bauliche Nutzung von Außenbereichen verhindert werden. Damit wird die Vorschrift des § 1a (2) BauGB, mit Grund und Boden sparsam umzugehen, planungsrechtlich umgesetzt. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Die Bedürfnisse des Verkehrs werden befriedigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden. Sonstige öffentliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

Im Erdgeschoss kann die vorgesehene Bautiefe von 15 m um 13 bis 25 m erweitert werden. Diese Erweiterungsmöglichkeit trägt den gewerblichen Ladennutzungen Rechnung, für die größere zusammenhängende Flächen erforderlich sind. Bei den eingeschossigen Anbauten ist darauf zu achten, dass durch Gebläse, Lüftungen oder Ansaugstutzen für Klimaanlage auf Dächern oder an den Rückfronten keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Nachbarschaft entstehen.

Der eingeschossige Supermarkt auf dem Flurstück 3892 bleibt wie bisher planerisch gesichert. Alle anderen Gebäude auf den rückwärtigen Grundstücksteilen haben Bestandsschutz, auch wenn sie außerhalb der Baugrenzen liegen. Sie werden jedoch planerisch nicht gesichert, da es Ziel der Planung ist, den Blockinnenbereich langfristig von mehrgeschossiger Bebauung frei zu halten und eingeschossige Gebäudeteile zu begrünen.

*Im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee sind die Dächer der eingeschossigen Gebäudeteile im Blockinnenbereich als Flachdach auszuführen, mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und flächendeckend extensiv zu begrünen (§ 2 Nr. 3).*

Die Festsetzung wird aus gestalterischen und ökologischen Gründen getroffen um negative Auswirkungen der baulichen Verdichtung möglichst gering zu halten. Die Dachflächen der eingeschossigen Erweiterungsbauten sollen optisch ansprechend gestaltet werden, da sie als Dachaufsicht aus den oberen Geschossen der Blockrandbebauung wahrgenommen werden. Die Dachbegrünung erfüllt diese gestalterische Funktion. Gleichzeitig werden so stadt-

ökologisch wirksame Vegetationsflächen bereit gestellt, die sich positiv auf das Kleinklima auswirken und zur Speicherung des Niederschlagswassers beitragen.

Als weitere Kompensationsmaßnahme für den hohen Anteil überbaubarer Fläche wird im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee ein Anpflanzungsgebot festgesetzt. Entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen ist ein 4 m breiter Streifen für Anpflanzung und Erhalt dicht wachsender Sträucher bestimmt. So soll in diesem Bereich zukünftig eine Begrünung mit ökologisch wirksamen und abschirmenden Gehölzen zwischen dem Kerngebiet und den südwestlich angrenzenden Gartenbereichen des Reinen Wohngebiets gewährleistet werden. Durch die Bepflanzung mit dicht wachsenden Sträuchern kann eine optische und funktionale Erweiterung der Gartenbereiche des Reinen Wohngebiets bewirkt und eine zusätzliche Verschattung in den Obergeschossen des Kerngebiets vermieden werden.

Im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee sind oberhalb des zweiten Vollgeschosses Wohnungen zulässig.

In Anbetracht der Struktur des Stadtteils Hoheluft mit der vorhandenen Nutzungsvielfalt aus Läden, Büros und Wohnungen soll auch an diesem Standort der großen Wohnungsnachfrage im innerstädtischen Bereich entsprochen und die erwünschte Nutzungsmischung weiterhin möglich sein. Bei Beachtung aller die Wohnqualität bestimmenden Aspekte, wie die Lage in einem beliebten innerstädtischen Wohnquartier mit südwestlich gelegenen, grünen und ruhigen Blockinnenbereich, die gute Infrastrukturausstattung und die hervorragende Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Zulässigkeit von Wohnungen oberhalb des zweiten Vollgeschosses vertretbar und angemessen, wenn ein entsprechender Lärmschutz nachgewiesen wird.

Der Blockinnenbereich wird zukünftig durch die festgesetzte vier- bis sechsgeschossige geschlossene Bauweise noch besser vor dem Verkehrslärm geschützt. Allerdings sind die neu zu errichtenden Gebäude straßenseitig hohen Verkehrslärmmissionen ausgesetzt und ist eine Verringerung der Lärmbelastung nicht zu erwarten. Aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände oder die Untertunnelung der Hoheluftchaussee sind aus städtebaulichen und finanziellen Gründen nicht möglich.

Weil im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee jeweils nur eine Gebäudeseite der hohen Immissionsbelastung ausgesetzt ist und die andere an einem ruhigen rückwärtigen Bereich liegt, ist ein effektiver Schallschutz durch passive Schallschutzmaßnahmen möglich und wirtschaftlich vertretbar. Im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee kann die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse durch Grundrissgestaltung, die Schaffung eines ausreichenden passiven Schallschutzes am Gebäude oder durch geeignete bauliche Maßnahmen unmittelbar vor dem Gebäude, wie z.B. durch Außenwohnbereiche, erfolgen.

Durch die festgesetzte geschlossene vier- bis sechsgeschossige Bauweise und die Festsetzungen zum passiven Lärmschutz (vgl. § 2 Nr. 2, Satz 1 bis 5) wird auch im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee den Erfordernissen an gesunde Wohnverhältnisse Rechnung getragen.

#### Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer

Auch im Bereich zwischen der Straße Kaiser-Friedrich-Ufer und der U-Bahnhaltestelle Hoheluftbrücke wird ein Kerngebiet festgesetzt. Aufgrund der zentralen Lage und der sehr guten Erreichbarkeit am Verkehrsknotenpunkt von U-Bahn und Metrobus ist hier ein besonders geeigneter Standort für die Ansiedelung von Geschäften, Gastronomie, Praxisräumen und Büros in hoher Verdichtung.

*Im Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer sind Wohnungen unzulässig (vgl. § 2 Nr. 4).*

Um die Standortpotenziale für kerngebietstypische Nutzungen ausschöpfen zu können, wird hier jegliche Wohnnutzung ausgeschlossen. Als Wohnstandort ist der Bereich nicht geeignet, weil er aufgrund der unmittelbaren Nähe zur U-Bahnhaltestelle und zur Hauptverkehrsstraße starken Immissionen ausgesetzt ist.

Mit dem Ziel, architektonisch hochwertige, lage- und stadtbildgerechte Bebauungsmöglichkeiten einschließlich ihrer Wirtschaftlichkeit zu überprüfen, ist für dieses Gebiet ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt worden.

Als Ergebnis soll an der U-Bahnhaltestelle ein solitärer Baukörper realisiert werden, der sich durch differenzierte Abstufungen und gliedernde Einschnitte gut in die Höhenentwicklung der Umgebung einfügt. Berücksichtigt sind insbesondere das Ensemble der 20er-Jahre Bauten am Kaiser-Friedrich-Ufer und das jenseits der Bahn gelegene markante Klinker-Gebäude. Auf Grundlage der im Wettbewerbsergebnis vorgesehenen Gliederung des Baukörpers werden Baugrenzen und abgestufte Gebäudehöhen als Höchstmaße festgesetzt. Auf die Festsetzung von Baulinien und zwingenden Gebäudehöhen wird verzichtet, da die gewünschte Realisierung des Baukörpers über einen städtebaulichen Vertrag gesichert werden soll.

Die Erschließung des neuen Baukörpers an der U-Bahnhaltestelle ist für den Kraftfahrzeugverkehr über die Straßen Hohe Weide und Kaiser-Friedrich-Ufer gesichert. Eine Erschließung über den Grindelberg ist ausgeschlossen, da zwischen der Straße Kaiser-Friedrich Ufer und dem U-Bahnhof wegen des hohen Fußgänger- und Radfahrerverkehrsaufkommens, der Verkehrsampeln, Fußgängerüberwege und der Bushaltestelle keine Tiefgaragenzufahrt realisiert werden kann.

Damit die festgesetzten Gebäudehöhen über Normalnull (NN) nachvollzogen werden können, ist in der Planzeichnung eine im Bestand gemessene Geländehöhe gekennzeichnet.

Auch für dieses Kerngebiet wird eine Grundflächenzahl von 1,0 als Höchstmaß festgesetzt, was der Obergrenze nach § 17 Absatz 1 BauNVO 1990 entspricht.

Diese Festsetzung ist notwendig, auch wenn die überbaubare Fläche innerhalb der ausgewiesenen Baufenster nur etwa 75 v.H. der Grundstücksfläche ausmacht. Durch sie werden geplante bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche ermöglicht.

Die innerhalb des festgesetzten Baufeldes realisierbare Geschossflächenzahl überschreitet geringfügig die Obergrenze des Maßes der baulichen Nutzung für Kerngebiete nach § 17 Absatz 1 BauNVO 1990. Diese leichte Überschreitung der zulässigen Dichte ist städtebaulich erforderlich und vertretbar. Die Geschossflächen, die mit dem Bebauungsplan ermöglicht werden, sind planerische Zielsetzung, für die zentrale Lage des Kerngebiets angemessen und städtebaulich erforderlich, um die bauliche Nutzung in diesem verkehrlich und infrastrukturell gut erschlossenen Gebiet zu konzentrieren und so die vorhandenen, leistungsfähigen Infrastruktureinrichtungen möglichst wirtschaftlich zu nutzen. Zur Stärkung des Bezirkszentrums ist hier ein besonders geeigneter Standort für die Ansiedelung von Geschäften, Gastronomie, Praxisräumen und Büros. Durch die Konzentration von baulichen Nutzungen innerhalb geschlossener Siedlungsbereiche (flächensparendes Bauen) kann die bauliche Nutzung von Außenbereichen verhindert werden. Damit wird die Vorschrift des § 1a (2) BauGB, mit Grund und Boden sparsam umzugehen, planungsrechtlich umgesetzt.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt. Das Gebäude hält die Abstandsflächen ein. Zum Schutz der benachbarten Wohnnutzung vor Reflexion des Schienenverkehrslärms soll in einem städtebaulichen Vertrag geregelt werden, dass die zur Hochbahn ausgerichtete Fassade so auszubilden ist, dass ein Reflexionsverlust von -2dB gewährleistet ist. Als Abschirmung ist zu den südlich angrenzenden Nutzungen Wohnen und Kleingärten eine private Grünfläche festgesetzt. Die Bedürfnisse des Verkehrs werden befriedigt. Das Gebäude ist hervorragend an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen; die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr ist gesichert. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt entstehen nicht. Sonstige öffentliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

#### Festsetzungen für beide Kerngebiete:

*In den Kerngebieten sind Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 33 i der Gewerbeordnung, die der Aufstellung von Spielgeräten mit oder ohne Gewinnmöglichkeiten dienen, sowie Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, unzulässig (vgl. § 2 Nr. 5).*

Die Funktion des Bezirkszentrums soll nicht durch städtebaulich unerwünschte Nutzungen beeinträchtigt werden. Aufgrund der Lage in der Stadt wären die Kerngebietsflächen für die ausgeschlossenen Nutzungen besonders interessant. Die ausgeschlossenen Branchen gefährden das stadtplanerische Ziel, hier einen attraktiven zentralen Bereich mit seinen vielfältigen Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten zu entwickeln und zu sichern. Da die Betreiber der angesprochenen Branchen wegen geringer Personalkosten in der Lage sind, höhere Mieten bzw. Pachten zu zahlen als andere Unternehmen, wären ein Verdrängungsprozess und ein Attraktivitätsverlust zu befürchten. Dieser nachteiligen und unerwünschten Strukturveränderung soll durch den Nutzungsausschluss entgegengewirkt werden. Insgesamt stellt der Ausschuss dieser Nutzungen eine notwendige Regelung dar, die unter Berücksichtigung von Belangen der Wirtschaft und den Bedürfnissen der Bevölkerung gerechtfertigt und notwendig ist.

*In den Kerngebieten sind Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen unzulässig. Ausnahmen für sonstige Tankstellen werden ausgeschlossen (vgl. § 2 Nr. 6).*

Mit der Festsetzung sollen die mit diesen Nutzungen einhergehenden nachteiligen Auswirkungen auf die städtebauliche Gestalt und die Nachbarschaft verhindert werden. Dadurch wird die erwünschte Entwicklung des Zentrums gefördert und Nutzungskonflikte vorgebeugt. Die Versorgung des Gebiets mit Tankstellen ist sichergestellt, in der Hoheluftchaussee Nr. 78 befindet sich eine Tankstelle.

### **Gestalterische Anforderungen für die Baugebiete**

*In den Obergeschossen der Gebäude am Eppendorfer Weg, der Hoheluftchaussee und der Bismarckstraße kann im Blockinnenbereich über die Hälfte der Fassadenlänge eine bis zu 1,5 m tiefe Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone, Loggien oder Erker zugelassen werden. Für Gebäude in der Moltkestraße ist eine entsprechende Überschreitung beidseitig über zwei Drittel der Fassadenlänge zulässig (Vgl. § 2 Nr. 7).*

Diese Festsetzung erweitert architektonische Gestaltungsspielräume sowie die Möglichkeit, in ruhigen und grünteprägtten Bereichen den Freiraumbezug der Wohnungen zu erhöhen, ohne Gartenflächen zu reduzieren.

*Im Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer können die festgesetzten Gebäudehöhen durch haustechnische Anlagen auf zwei Drittel der mit „(B)“ und „(C)“ bezeichneten Dachflächen um bis zu 2 m überschritten werden. (Vgl. § 2 Nr. 8).*

Mit dieser Regelung sollen notwendige technische Anlagen auf dem Dach ermöglicht, jedoch in ihren baulichen Dimensionen eingeschränkt werden. Aufgrund der Beschränkung, dass die festgesetzten Gebäudehöhen um höchstens 2 m überschritten werden dürfen und auf nicht mehr als zwei Drittel der jeweiligen Dachfläche, ist mit keiner Beeinträchtigung des Stadtbildes zu rechnen.

### **Lärmschutz**

#### *Straßenverkehrslärm*

Die vorhandene und geplante Wohnnutzung im nördlichen Plangebiet ist vor allem durch den von der Hoheluftchaussee ausgehenden Verkehrslärm beeinträchtigt. Eine geänderte Trassenführung scheidet aufgrund der Hauptstraßenfunktion aus. Aktiver Lärmschutz wie z.B. Lärmschutzwände bzw. die Untertunnelung der Hoheluftchaussee ist aus städtebaulichen und finanziellen Gründen nicht möglich.

Als Grundlage für den Schutz der Wohnnutzung wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Sie zeigt die Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr an den äußeren Fassaden der planrechtlich ermöglichten Gebäude im nördlichen Plangebiet. Die geschossweise Berechnung der Lärmpegel geht von der minimal zulässigen viergeschossigen Bebauung im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee aus. Darüber hinaus zeigt sie die Pegel bei sechsgeschossiger Bebauung.

Die bestehende und durch den Bebauungsplan gesicherte Blockrandbebauung schützt den Blockinnenbereich vor dem Verkehrslärm. Die im Blockinnenbereich ermittelten Pegel liegen durchgängig unter den hilfsweise herangezogenen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Wohngebiete, d.h. unter 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht. Durch die zulässige sechsgeschossige Randbebauung entlang der Hoheluftchaussee kann die Lärmbelastung im Blockinnenbereich weiter reduziert werden. Weil für alle Gebäude im Untersuchungsgebiet eine ausreichend geschützte lärmabgewandte Seite gewährleistet ist, wird auch im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee oberhalb des zweiten Vollgeschosses die Wohnnutzung ermöglicht.

An allen straßenzugewandten Fassaden des Kerngebiets an der Hoheluftchaussee werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Kerngebiete von 64 dB(A) am Tage und 54 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten. In der Nacht wird an diesen Fassaden auch der Wert von 60 dB(A) überschritten, ab dem eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Die für den Tageszeitraum ermittelten Pegel liegen nur an der Hoheluftchaussee im Bereich der Kreuzungen über dem entsprechenden Wert von 70 dB(A).

In den Allgemeinen Wohngebieten wird straßenseitig an allen Gebäuden der Immissionsgrenzwert für die Nacht von 49 dB(A) überschritten. Die entlang des Eppendorfer Wegs und der Bismarckstraße ermittelten Tagespegel liegen ebenfalls über dem Immissionsgrenzwert für Wohngebiete von 59 dB(A). Für die Moltkestraße ergeben sich Tagespegel von 52 dB(A) bis 58 dB(A).

Durch die Aufnahme von Lärmschutzfestsetzungen für das Kerngebiet an der Hoheluftchaussee und für die Allgemeinen Wohngebiete sind jedoch trotz der hohen straßenseitigen Belastung für alle Neubauten im nördlichen Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

Damit der erforderliche bauliche Schallschutz bei zukünftigen Neubauten gewährleistet ist, wird im Bebauungsplan folgendes festgesetzt:

*Im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee sind durch geeignete Grundrissgestaltung die Wohn- und Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Kinderzimmer sowie Wohn-/ Schlafräume in Einzimmerwohnungen sind wie Schlafräume zu beurteilen.*

*Soweit die Anordnung der Wohnräume oder einzelner Schlafräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Gebäudeseiten ausnahmsweise nicht möglich ist, ist in allen Fällen, in denen der Verkehrslärmpegel tags 70 dB(A) bzw. nachts 60 dB(A) überschreitet, vor den Fenstern von Wohn- und Schlafräumen zwingend durch den Einsatz von verglasten Loggien oder vergleichbaren Maßnahmen sicherzustellen, dass ein Fassadenpegel von kleiner 70 dB(A) am Tag bzw. kleiner 60 dB(A) in der Nacht erreicht wird.*

*In den Schlafräumen ist durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Doppelfassaden, verglaste Loggien, besondere Fensterkonstruktionen oder vergleichbare Maßnahmen sicherzustellen, dass ein Innenraumpegel bei gekipptem Fenster von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird.*

*Für straßenseitige Außenwohnbereiche ist durch bauliche Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Verglasung sicherzustellen, dass ein Tagpegel im bebauten Außenwohnbereich von kleiner 65 dB(A) gewährleistet wird. (vgl. § 2 Nr. 2 Satz 1 bis 5).*

Vorrangiges Ziel der Festsetzung ist die Anordnung der besonders schutzbedürftigen Wohn- und Schlafräume an den jeweils lärmabgewandten Seiten. Durch entsprechende Grundrissgestaltung ist in den meisten Fällen ein ausreichender Lärmschutz zu gewährleisten, weil es eine qualifizierte Gebäudeseite gibt, auf der die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Für den Fall dass Wohnräume oder einzelne Schlafräume ausnahmsweise nicht an der lärmabgewandten Gebäudeseite angeordnet werden können, wird ergänzend festgesetzt, dass vor den Fenstern dieser Räume die Lärmimmission ein gesundheitsverträgliches Maß nicht überschreiten darf. Im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee bietet es sich an, die schutzbedürftigen Wohn- und Schlafräume durch verglaste Loggien vor Lärm zu schützen und zudem innerhalb der Loggien einen geschützten Außenwohnbereich zu schaffen. Durch bauliche Schallschutzmaßnahmen kann gewährleistet werden, dass die Immissionspegel an

der Fassade tags und nachts unterhalb der Schwelle liegen, ab der eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten ist, d.h. tags 70 dB(A) bzw. nachts 60 dB(A) unterschreiten.

Weiterhin wird festgesetzt, dass in den Schlafräumen bei gekipptem Fenster ein Innenraumpegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten werden darf.

Der Innenraumpegel der gewählten Festsetzung leitet sich aus den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ab. Demnach ist bei einem Innenraumpegel von kleiner 30 dB(A) nachts am Ohr des Schlafers ein gesunder Schlaf ohne Risiko lärmbedingter Erkrankungen möglich. Die Festsetzung dieses Schutzziels für die Nacht ist gerechtfertigt, weil auch die Festlegung von nächtlichen Außenpegeln in den maßgeblichen Vorschriften, wie der hier hilfsweise herangezogenen 16. BImSchV, letztlich einen ausreichend niedrigen Innenraumpegel für den gesunden Schlaf ermöglichen sollen.

Der Innenraumpegel ist nachts bei einem gekippten bzw. teilgeöffnetem Fenster nachzuweisen. Dieses gekippte bzw. teilgeöffnete Fenster basiert nicht auf Erfordernissen der Raumbelüftung, sondern hat seine Erklärung aus der Lärmwirkungsforschung und dem Wahrnehmen von Außenwelteinindrücken. Entsprechende Untersuchungen haben wiederholt bestätigt, dass die Wahrnehmung der Außenwelt ein unverzichtbarer qualitativer Bestandteil des Wohnens ist. Hierbei geht es nicht um eine akustisch-diffuse Außenweltwahrnehmung – wie sie bereits bei relativ großen Fenstern bzw. Glasbauteilen eintritt - sondern um eine informationshaltige akustische Wahrnehmung der Außenwelt. Vor diesem Hintergrund sind Interpretationen des Begriffes "oder vergleichbare Maßnahmen" die darauf hinaus laufen, das Wohnen lediglich bei geschlossenen Fenstern bzw. mit minimalen Spaltbreiten zu ermöglichen, abzulehnen. Aus diesem Grund kommt auch der Diskussion über die Breite der sog. Spaltöffnung bei den gekippten Fenstern aus physikalischer Sicht eine andere Bedeutung zu; sie muss groß genug für den vorgenannten Effekt sein. Vergleichbare Maßnahmen sind nur dann akzeptabel, wenn sie die akustischen Hintergrundgeräusche der Außenwelt gewährleisten. Dies gilt auch für den Fall, dass bauliche Schallschutzmaßnahmen kombiniert werden.

Bei gewöhnlichen Fensterkonstruktionen erfolgt bei gekipptem Fenster bereits eine Minderung der Lärmimmissionen um 15 dB(A). Sofern beispielsweise sowohl ein Fenster einer verglasten Loggia als auch ein dahinter liegendes Fenster an der Gebäudefassade gekippt wird, kann eine Lärminderung von zweimal 15 dB(A), also zusammen 30 dB(A) erzielt werden. Bei nächtlichen Lärmimmissionen bis zu 60 dB(A) reicht diese Lösung aus. Sofern die nächtliche Lärmbelastung noch höher liegt, kann der geforderte Innenpegel durch eine lärmoptimierte Fensterkonstruktion erreicht werden. Durch eine solche lärmoptimierte Fensterkonstruktion (wie sie z.B. für die stark immissionsbelastete Wohnnutzung in der Hafencity entwickelt wurde) kann selbst bei gekipptem Fenster noch eine Lärmreduzierung von bis zu 25 dB(A) erreicht werden. Daraus ergibt sich, dass bei einem nächtlichen Außenpegel von über 60 dB(A) entweder am geschützten Außenwohnbereich oder am Hauptgebäude eine optimierte Fensterkonstruktion zum Einsatz kommen muss, damit eine Lärminderung von über 30 dB(A) erreicht und die geforderten Innenraumwerte für Schlafzimmer bei geöffnetem Fenster eingehalten werden.

Der in der Festsetzung fixierte Grenzwert für straßenseitige Außenwohnbereiche muss zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse eingehalten werden, weil nach aktuellen Kenntnissen der Lärmwirkungsforschung ab einer Lärmbelastung von 65 dB(A) tags von einer signifikanten Erhöhung des Herzinfarkt-Risikos auszugehen ist.

In den Allgemeinen Wohngebieten wird straßenseitig an allen Gebäuden der Immissionsgrenzwert für die Nacht von 49 dB(A) überschritten. Die entlang des Eppendorfer Wegs und der Bismarckstraße ermittelten Tagespegel liegen ebenfalls über dem Immissionsgrenzwert für Wohngebiete von 59 dB(A). Um hier die Wohnnutzung ausreichend zu schützen, wird folgende Festsetzung getroffen:

*In den Allgemeinen Wohngebieten sind die Wohn- und Schlafräume durch geeignete Grundrissgestaltung den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Kinderzimmer sowie Wohn- und Schlafräume in Ein-Zimmer-Wohnungen sind wie Schlafräume zu beurteilen. Soweit die Anordnung der Wohnräume oder in besonderen Ausnahmefällen aller Schlafräume einer Wohnung an den lärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, muss für diese Räume ein*

*ausreichender Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. (vgl. § 2 Nr. 2 Satz 6 bis 8).*

Durch die planungsrechtlichen Festsetzungen werden die im Baugenehmigungsverfahren auf der Grundlage des § 18 Absatz 2 der Hamburgischen Bauordnung vom 14. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 525, 563), geändert am 11. April 2006 (HmbGVBl. S. 157) zu stellenden baurechtlichen Anforderungen nicht berührt. Danach müssen Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz gegen Innen- und Außenlärm aufweisen. Dies gilt in jedem Fall und für alle Gebäudeseiten. Für die im Baugenehmigungsverfahren zu stellenden Anforderungen sind die technischen Baubestimmungen - Schallschutz - vom 10. Januar 1991 mit der Änderung vom 28. September 1993 (Amtl. Anz. 1991, S. 281, 1993, S. 2121) maßgebend.

### Schienenverkehrslärm

Im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens ist untersucht worden, welche Lärmbelastungen aus dem Schienenverkehr der U-Bahn derzeit auf die umliegenden Gebäude einwirken und welche Pegelerhöhungen durch die Reflexionswirkung des geplanten fünf- bis siebengeschossigen Neubaus an der U-Bahnhaltestelle zu erwarten sind.

In den benachbarten Bestandsgebäuden befinden sich in den Obergeschossen Wohnungen. Deshalb wurden zur Beurteilung der Lärmbelastung hilfsweise die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) herangezogen.

Eine geschossweise Ermittlung der Lärmpegel an den betroffenen Fassaden der Gebäude Kaiser-Friedrich-Ufer 28, Schlankreihe 65 - 73, Grindelberg 83, sowie Isestraße 1 und 2 ergab, dass die Vorbelastungen aus dem Schienenverkehrslärm in einigen Bereichen bereits über diesen Beurteilungswerten liegen. Der Reflexionsschall durch den geplanten Neubau mit strukturierter Lochfassade bewirkt für die Gebäude am Kaiser-Friedrich-Ufer und an der Isestraße eine maximale Pegelerhöhung von 0,1 dB. An den anderen Nachbargebäuden liegen die entsprechend berechneten Werte für die zusätzliche Lärmbelastung bei maximal 1,5 dB. Eine weitere Erhöhung um bis zu 0,4 dB wäre bei Realisierung einer glatten Fassade zu erwarten. Obwohl sich auch in diesem Fall an keiner Fassade eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung aus dem Schienenverkehr ergäbe, soll zum Schutz der benachbarten Wohnnutzung im städtebaulichen Vertrag die Ausführung einer strukturierten Lochfassade gemäß der Berechnungsgrundlage des Gutachtens vorgeschrieben werden.

### **Stellplätze und Garagen**

*Stellplätze sind nur in Tiefgaragen zulässig. (vgl. § 2 Nr. 9 Satz 1).*

Mit dieser Festsetzung soll die Inanspruchnahme unbebauter Flächen durch oberirdische Stellplätze reduziert werden.

*In den Kerngebieten können ausnahmsweise oberirdische Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr zugelassen werden, wenn Freiraumqualität und Wohnruhe nicht erheblich beeinträchtigt werden (vgl. § 2 Nr. 9 Satz 2).*

Die Ansiedlung gewerblicher Nutzungen kann mit dieser Festsetzung erleichtert und gesichert werden. Im Genehmigungsverfahren sind Beeinträchtigungen der Freiraumqualität und bei umgebender Wohnnutzung auch Ruhestörungen durch An- und Abfahrtsverkehre auszuschließen, z.B. durch zeitliche Nutzungsbeschränkungen.

Um für das Kerngebiet am Kaiser-Friedrich-Ufer dennoch eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen gewährleisten zu können, wird im südlichen Teil des Plangebiets die Fläche für eine Tiefgarage ausgewiesen, die sich bis unter die private Grünfläche erstrecken kann.

*Nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen sind mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. Soweit Bäume angepflanzt werden, muss auf einer Fläche von mindestens 12 m<sup>2</sup> je Baum die Schichtstärke mindestens 1 m betragen (vgl. § 2 Nr. 10).*



Diese Forderung ist aus landschaftsgestalterischen und stadtökologischen Gründen geboten. Eine Bodenüberdeckung von mindestens 50 cm soll eine ausreichende Wurzeltiefe für die dauerhafte Begrünung mit kleineren Gehölzen ermöglichen. Die erhöhte Schichtstärke für Baumpflanzungen soll eine ausreichende Wasserversorgung und Standfestigkeit gewährleisten.

Die Bepflanzung der Tiefgaragen soll die baulichen Anlagen einbinden und im Blockinnenbereich zwischen Hoheluftchaussee und Moltkestraße die Wohnumfeldsituation durch grüne Innenhöfe verbessern. Die bewachsende Bodenschicht führt darüber hinaus zu einer wirksamen Speicherung von Regenwasser; der Oberflächenabfluss wird reduziert und trägt damit zu einer Entlastung der Vorflut bei. Auch wird durch verminderte Aufheizung und vermehrte Staubbindung das Kleinklima günstig beeinflusst.

### **Oberflächenentwässerung**

Das Mischwassersielnetz im Plangebiet ist durch das zufließende Regenwasser bereits ausgelastet bzw. bei Starkregenereignissen überlastet. Die Bodenverhältnisse - weitgehend Geschiebelehm und -mergel - bieten nur geringe Möglichkeiten zur Versickerung. Das anfallende Oberflächenwasser kann nur durch teilweise Rückhaltung auf den Grundstücken und eine verzögerte Ableitung in die Mischwassersiele eingeleitet werden. Die erforderliche Rückhaltung auf den Grundstücken und die zulässigen Einleitmengen in das Siel werden im Rahmen des nachfolgenden Einleitungsgenehmigungsverfahrens mit Beteiligung der Hamburger Stadtentwässerung geregelt. Die Zwischenspeicherung des Niederschlagswassers kann auch in unterirdischen Rückhaltebecken erfolgen.

Um trotz zusätzlicher Bebauungsmöglichkeiten einen Teil der Bodenfunktion, Grundwasserneubildung und klimatischen Ausgleich zu erhalten und die Versickerung des Oberflächenwassers zu fördern, wird neben den Festsetzungen zum Anpflanzen von Gehölzen und zur Dachbegrünung folgende Festsetzung getroffen:

*In den Wohngebieten und im Kerngebiet an der Hoheluftchaussee sind Terrassen, Fahr- und Gehwege sowie Stellplätze in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen (vgl. § 2 Nr. 12).*

Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung sind damit unzulässig.

### **Straßenverkehrsflächen**

Die Straßenverkehrsflächen bleiben im Bereich des Eppendorfer Weges, der Moltkestraße und der Bismarckstraße im Vergleich zum Bebauungsplan Hoheluft-West 3 nahezu unverändert.

Entlang der Hoheluftchaussee wird die Straßenverkehrsfläche um 2 - 7 m verbreitert, um die Situation für Fußgänger und Radfahrer verbessern zu können. Damit wird einer wichtigen Forderung des Gutachtens Hoheluftchaussee entsprochen.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Hoheluftbrücke soll der Straßenraum in diesem Bereich den verkehrlichen Ansprüchen angepasst und insbesondere die Haltestelle für den Metrobus barrierefrei gestaltet werden. Zu diesem Zweck werden die Brücke und die Straßenverkehrsfläche bis zur Einmündung der Bismarckstraße gegenüber den Festsetzungen des bislang geltenden Bebauungsplans Hoheluft-West 3 um bis zu 3 m verbreitert.

Die Straßenverkehrsfläche der Straße Grindelberg entspricht der Festsetzung des Bebauungsplans Harvestehude 3.

### **Grünflächen**

Ziel ist es, den Isebekkanal und seine Uferbereiche als gliederndes und belebendes Element und als Erholungsfläche aufzuwerten. Daher soll die öffentliche Grünfläche nördlich des Isebekkanals bis an die Hoheluftchaussee und die Bismarckstraße heran erweitert werden. Der Verkaufspavillon wird somit planungsrechtlich nicht gesichert. Diese Vergrößerung folgt den Zielsetzungen des Landschaftsprogramms, das für den Stadtteil Hoheluft-West ein großes Freiflächendefizit aufzeigt. Die Ausweitung der öffentlichen Grünfläche soll es ermöglichen, die Fläche mit Bezug zum Wasser neu zu gestalten.

Am westlichen Rand der öffentlichen Grünfläche mit Zweckbestimmung Parkanlage ist auf der festgesetzten Fläche für besondere Nutzungszwecke ein dem Bestand entsprechendes Gebäude mit einer Nutzung als Café zulässig.

Das ehemalige Toilettenhäuschen soll in seiner bestehenden Form erhalten und weiter als Parkcafé genutzt werden. Die Erholungsfunktion der Grünfläche wird durch das bestehende Maß der Café-Nutzung nicht eingeschränkt.

Südlich des Kerngebiets an der U-Bahnhaltestelle wird eine private Grünfläche festgesetzt.

*Die private Grünfläche ist mit Sträuchern und kleinkronigen Bäumen zu bepflanzen (Vgl. § 2 Nr. 11).*

Auf dieser Fläche, die auch von der höher gelegenen U-Bahnhaltestelle einsehbar ist, soll eine gestalterisch hochwertige Gehölzanpflanzung das südlich angrenzende, durch Kleingärten geprägte Ortsbild abrunden und als Abschirmung der unterschiedlichen Nutzungen dienen.

### **Bahnanlagen**

Die Hochbahnanlagen im Plangebiet sind nachrichtlich übernommen.

### **Wasserflächen**

Im Bereich der Hoheluftbrücke wird die Wasserfläche des Isebekkanals nachrichtlich übernommen.

### **Fachinformationssystem Boden**

Fläche 6438-150/00 Hoheluftchaussee 29 (Flurstück 3885)

Die Fläche ist im Rahmen eines Untersuchungsprogramms -Chemische Reinigungen- ermittelt worden. Das Ergebnis einer detaillierten historischen Recherche ergab keine altlastrelevante Nutzung auf der Fläche. Im Erdgeschoß des Gebäudes ist eine Annahmestelle für Textilpflege ansässig. Planrelevante Bodenverunreinigungen sind nicht zu erwarten.

### **Bodenbelastung mit Schwermetallen**

Außerhalb des Plangebietes, aber für das Plangebiet relevant, liegen Rastermeßpunkte des Schwermetallrasteruntersuchungsprogrammes, die Arsen- und Bleigehalte aufweisen, die hinsichtlich des Wirkungspfad Boden/Mensch gemäß Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 Überschreitungen des Prüfwertes für Kinderspielflächen anzeigen. Die nachgewiesenen Schwermetallgehalte überschreiten die Prüfwerte i.d.R. um den Faktor 1,5.

Sollten im B-Plangebiet Kinderspielplätze errichtet werden, so sind im Zuge der Planungen vorsorglich Oberbodenuntersuchungen erforderlich. Die Oberbodenuntersuchungen sind mit dem Gesundheits- und Verbraucherschutzdezernats des Bezirksamtes Eimsbüttel abzustimmen. Ersatzweise sind vorsorglich die Kinderspielflächen mit einem Bodenauftrag aus technogen-freiem Substrat mit einer Mächtigkeit von 50 cm zu sichern oder ein Bodenaustausch vorzunehmen. Für bodenähnliche Anwendungen mit ortsfremden Materialien für den Oberbodenauftrag, ist aus Vorsorgegründen nur Bodenmaterial zu verwenden, das die Vorsorgewerte der Bundesbodenschutzverordnung einhält. Sandkisten sollten vorsorglich mit einer Durchgrabssperre ausgestattet werden.

### **Kampfmittel-/ Munitionsverdacht**

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Plangebiet Bombenblindgänger aus dem II. Weltkrieg vorhanden sind. Bei Bauvorhaben ist der Kampfmittelräumdienst abzufragen.

## **6. Maßnahmen zur Verwirklichung**

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

## **7. Aufhebung bestehender Pläne, Hinweise auf Fachplanungen**

Für das Plangebiet werden der Baustufenplan Eimsbüttel/Hoheluft-West in der Fassung der erneuten Feststellung vom 14.01.1955 (Amtl. Anz. S. 61), der Baustufenplan Harvestehude/Rotherbaum vom 06.09.1955 (HmbGVBl. S. 294), der Bebauungsplan Hoheluft-West 3 vom 14.03.1966 (HmbGVBl. S. 66) und der Bebauungsplan Harvestehude 3 vom 29.11.1966 (HmbGVBl. S. 254) aufgehoben.

Die im Plan dargestellte vorgesehene Bahnanlage entlang der Hoheluftchaussee ist über ein Planfeststellungsverfahren zu realisieren.

## **8. Flächen- und Kostenangaben**

Das Plangebiet ist ca. 62.200 m<sup>2</sup> groß. Hiervon werden als Straßenverkehrsflächen etwa 27.000 m<sup>2</sup>, (davon neu etwa 1.300 m<sup>2</sup>), und als öffentliche Parkanlage etwa 2.500 m<sup>2</sup> ausgewiesen.

Bei der Verwirklichung des Plans entstehen der Freien- und Hansestadt Hamburg Kosten für den Erwerb und die Herstellung der geplanten neuen Straßenverkehrsflächen an der Hoheluftchaussee zwischen Eppendorfer Weg und Bismarckstraße, sowie Kosten für die Herstellung der Grünanlage am Isebekkanal.

