

## Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67 „Rimbartweg“

Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) des Baugesetzbuchs vom 15.07.2019 bis 26.08.2019

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen gemäß § 1 Absatz 7 des Baugesetzbuchs

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind 54 Stellungnahmen eingegangen. Davon beziehen sich 28 auf eine zentrale Stellungnahme und greifen die Argumente daraus gleichlautend auf. Weiterhin gibt es eine Gruppe von 6 Stellungnahmen, die relativ gleichlautend sind. Diese sind in der Anlage mit den Abwägungsvorschlägen dargestellt. Bei Argumenten, die wortgleich vorab schon vorgebracht wurden, erfolgt ein Verweis.

Stellungnahmen während der öffentlichen Auslegung		
1.0	<b>Anwohnerin, Ansgarweg</b> <b>Anwohnerin, Ansgarweg</b>	
1.1	<p>Grundsätzlich ist eine Schaffung von neuem Wohnraum wünschenswert, jedoch sollte bei den Planungen die tatsächlichen Begebenheiten des Quartiers berücksichtigt werden. Im vorliegenden Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 wurden leider keine von den Anwohnern genannten, berechtigten Bedenken und Wünsche berücksichtigt – entgegen den Aussagen des Fachamtes für Stadt- und Landschaftsplanung. Dieses halte ich für sehr bedauerlich, zumal seitens der Anwohner zu jeder Zeit konstruktiv mit der Situation umgegangen wurde.</p> <p>Es entsteht bei dem jetzt ausgelegten Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 der Eindruck, dass hier ohne Rücksicht auf die bestehenden städtebaulichen Tatsachen in und um den Ansgarweg, Rimbartweg und Lohkoppelweg ein Maximum an Bebauung und Nachverdichtung vorgenommen wird, ohne Berücksichtigung des Charakters und der im Viertel bereits jetzt bestehenden infrastrukturellen Problemen u.a. des Verkehrs.</p> <p>Zudem finden sich im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 keine der von den Anwohnern genannten Kritikpunkte bzw. Anpassungsvorschläge wieder. Dieses ist umso bedauerlicher, da die Anzahl der hier lebenden Mieter und Eigentümer viel höher ist als die zukünftig geplante Anzahl von Mietern. Mitnichten entsteht der Eindruck, dass unnötig öffentliche Steuergelder genutzt werden, um Wege- und Grünflächen angeblich neu zu schaffen, wo diese jetzt schon bereits existieren.</p> <p>Im Einzelnen bitte ich Sie, zu den nachfolgenden Punkten detailliert Stellung zu nehmen und die genannten Punkte im weiteren Verfahren aktiv zu adressieren und zu bedenken. Der Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 ist so zu überarbeiten, dass die Wünsche und Anmerkungen der hier seit Jahren lebenden Eigentümer und Mieter Berücksichtigung finden, sodass diese und die zukünftigen Anwohner</p>	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	weiterhin in einem lebenswerten und gesunden Lokstedt 67 wohnen können. Dieses bedeutet, dass u.a. zu den wesentlichen Punkten in Bezug auf Verkehr/Parken, GRZ, Staffelgeschossen, Erhalt von Baumbestand von Ihrer Seite detailliert Stellung genommen wird und in einem verbindlichen städtebaulichen Vertrag festgelegt bzw. im Bebauungsplan Lokstedt 67 konkret festgesetzt wird.	
1.2	<p><b>Anlass der Planung</b></p> <p>Absatz 1:</p> <p>Was ist konkret unter einer „Aufwertung einer grünen Wegeverbindung“ zu verstehen? Bitte könnten Sie dieses erläutern. Die sogenannte grüne Wegeverbindung wird durch eine viel befahrene Straße (Lohkoppelweg) getrennt. Eine Verbindung zwischen zwei bestehenden Grünzügen kann also faktisch nicht stattfinden. Zudem besteht schon in dem östlichen Plangebiet eine grüne Wegeverbindung.</p> <p>Welche städtebauliche Notwendigkeit ist für diese Maßnahme gegeben? Bitte um Erläuterung hierzu.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Der Lohbekgrünzug (Lohbekpark) nordwestlich des Plangebietes soll mit einer durchgängigen, großzügigen grünen Wegeverbindung an die im Süden des Plangebietes angrenzenden Kleingärten und den Grünzug westlich der Stresemannallee angebunden werden, um eine bessere Vernetzung dieser Naherholungsbereiche zu ermöglichen. Gleichzeitig soll die Qualität dieser Grünverbindung gestärkt werden.</p> <p>Mit zurzeit 2.500 Kraftfahrzeugfahrten pro Tag ist der Lohkoppelweg keine viel befahrene Straße. Der Lohkoppelweg wird im Jahr 2021 als Tempo-30-Zone umgebaut werden.</p> <p>Es ist seit einigen Jahren bereits das planerische Ziel, den grünen Ring in Lokstedt zu stärken. Es sind daher bereits verschiedene Maßnahmen umgesetzt worden, um die Aufenthalts- und Freizeitqualitäten zu verbessern. Zuletzt wurde der große Spielplatz im Lohbekpark grundlegend erneuert.</p>
1.3	<p>Absatz 2:</p> <p>Bitte erklären Sie, warum die GRZ (Grundflächenzahl) als Grundlage für die Grundstücksausnutzung genutzt wird?</p> <p>Warum nutzen Sie als Berechnungsgrundlage nicht die GFZ? Bitte erläutern Sie dieses.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Grundflächenzahl (GFZ) bestimmt das Verhältnis von Baugrundstück und der möglichen Überbauung des Grundstücks. Hier wird in erster Linie die Dichte einer Bebauungsmöglichkeit eines Grundstücks definiert.</p> <p>Mit der Festsetzung der GRZ in Kombination mit der Anzahl der Vollgeschosse werden die einzelnen geplanten Baukörper definiert und reguliert. Für die Umsetzung des städtebaulichen Entwurfs ist hier die Festsetzung einer GRZ in Verbindung mit der Anzahl an Vollgeschossen vom Grundsatz her ausreichend.</p> <p>Um eine bessere Transparenz herzustellen, wird auch die GFZ in der Planzeichnung festgesetzt.</p>
1.4	Bitte erläutern Sie wie 4-5 geschossige Gebäude mit Staffelgeschossen in die städtebaulichen Strukturen einer Sechziger-Jahre-Siedlung integriert werden können, wenn	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Das Wohnquartier am Ansgarweg und Rimbertweg ist zu Beginn der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts entstanden. Gemäß dem</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>die Sechziger-Jahre Siedlung in und um das Bebauungsgebiet vornehmlich aus 1 – 4 geschossigen Gebäuden besteht? Bitte erläutern Sie in diesem Zusammenhang auch den Begriff „integrieren“.</p>	<p>damaligen Zeitgeist wurde eine Vielzahl von typischen Wohnformen umgesetzt: Eingeschossige Reihen- und Atriumhäuser, drei- bis viergeschossige Zeilenbauten, am südöstlichen Rimbartweg auch fünfgeschossige Zeilenbauten. Diese Zeilenbauten sind im Regelfall rechtwinklig zueinander angeordnet, wobei meist eine Kombination aus drei- und viergeschossigen Häusern und drei- und fünfgeschossigen Häusern besteht. Darin eingestreut sind drei neugeschossige Punkthochhäuser und östlich angrenzend an das Plangebiet eine neugeschossige Hochhaus-scheibe.</p> <p>Im Plangebiet und darum herum findet sich eine sehr diverse Baustruktur, die nicht nur aus ein- bis viergeschossigen Gebäuden besteht.</p> <p>Die geplante Nachverdichtung mit 4 bis 5 Geschossen und die ergänzenden Neubauten fügen sich in die vorhandene Baustruktur ein.</p>
1.5	<p>Absatz 3.:</p> <p>Bitte quantifizieren Sie die Anzahl der öffentlich geförderten Wohnungen in den Bauabschnitten WA 1 – WA 3. In 3.3.1. erklären Sie: „Als Richtwert für den öffentlich geförderten Wohnungsbau sind hier (im Wohnungsbauprogramm 2015/2016 des Bezirks Eimsbüttel) 50% angegeben“. Bitte geben Sie hierzu jeweils Angaben zu jedem einzelnen Bauabschnitt an. Wird dieses in einem städtebaulichen Vertrag festgesetzt?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die im Wohnungsbauprogramm Eimsbüttel genannten 50 % geförderter Wohnungsbau sind ein Richtwert.</p> <p>Für das Plangebiet wurde mit den Grundeigentümern eine Quote von 30 % geförderter Wohnungen vereinbart. Die Sicherung erfolgt über einen städtebaulichen Vertrag.</p>
1.6	<p>Wird die Errichtung einer Kita im Lohkoppelweg in einem städtebaulichen Vertrag festgesetzt?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Ja, die Einrichtung einer Kita im Lohkoppelweg wird in einem städtebaulichen Vertrag festgesetzt.</p>
1.7	<p>Absatz 4:</p> <p>Welchen städtebaulichen Sinn machte es die Stichstraße Lohkoppelweg nach Süden aufzugeben? Bitte geben hierzu eine Erläuterung.</p> <p>In diesem Zusammenhang soll laut Punkt 5.8. „alternativ von Süden an der Straße Rimbartweg“ ggf. eine neue Straße angebunden werden. Und zwar genau dort, wo sehr viele Kinder und Anwohner laufen bzw. den Rimbartweg queren, um zur Schule zu gehen bzw. ihre Hunde auszuführen. Zudem wird in der bereits jetzt schon engen Straße Rimbartweg</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Siehe hierzu 1.2.</p> <p>Dieser Bereich kann damit mittelfristig vom Autoverkehr freigehalten werden, was die Wohnqualität in diesem Teilbereich des Plangebiets verbessern wird.</p> <p>Es soll hier lediglich die Stellplatzanlage südlich des Hauses Lohkoppelweg 17 über einen privaten Weg nach Süden an den Rimbartweg angegliedert werden. Hier sind maximal 14 Stellplätze vorhanden. Dieses führt zu keiner nennenswerten Mehrbelastung auf dem Rimbartweg.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>hierdurch ein weiteres vermehrtes Verkehrsaufkommen (Stichwort: Parkplatzsuche) lanciert, welches zu einer erhöhten Unfallgefahr führt.</p> <p>Bitte erklären Sie, warum dieses städtebaulich notwendig und wie dieses städtebaulich zu vertreten ist?</p>	<p>Die bestehende Fußwegeverbindung bleibt frei von Autoverkehr bestehen.</p>
1.8	<p><b>Grundlage und Verfahrensablauf</b></p> <p>Was beinhalten die städtebaulichen Verträge konkret? Sind diese öffentlich einsehbar? Bitte hierzu nähere Informationen.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>§ 11 des Baugesetzbuches (BauGB) trifft Regelungen zu städtebaulichen Verträgen und listet mögliche Regelungsinhalte auf. Hierzu gehören beispielsweise die Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen, die Erschließung sowie die Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele.</p> <p>Städtebauliche Verträge sind gemäß Hamburgischem Transparenzgesetz nach Vertragsabschluss im Hamburger Transparenzportal zu veröffentlichen. Sie treten erst einen Monat nach Veröffentlichung in Kraft.</p>
1.9	<p><b>Planerische Rahmenbedingungen</b></p> <p>Wie lässt sich die wohnbauliche Nachverdichtung wie in 3.1.2. genannt aus dem Landschaftsprogramm entwickeln? Bitte erläutern Sie dieses genau.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg stellt für das Plangebiet in weiten Teilen das Milieu „Etagenwohnen“ dar. Der westliche Rand am Ansgarweg ist als Milieu "gartenbezogenes Wohnen“, am östlichen Rand des Plangebietes ist als milieuübergreifende Funktion für das Freiraumverbundsystem eine „grüne Wegeverbindung“ von Norden nach Süden dargestellt.</p> <p>Durch den geplanten Grünzug im Osten des Plangebiets wird die dort dargestellte Wegeverbindung langfristig gestärkt.</p> <p>Die geplante wohnbauliche Nachverdichtung lässt sich nicht aus dem Landschaftsprogramm herleiten. Die Form der bestehenden und ergänzenden Bebauung „Etagenwohnungen“ entspricht den Darstellungen des Landschaftsprogramms.</p>
1.10	<p>Was hat die Nachverdichtung und die damit im Zusammenhang stehende Vernichtung von vorhandenen über 60 Jahre alten Baumbestand mit dem genannten Landschaftsprogramm zu tun? Bitte erläutern Sie detailliert den Zusammenhang.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Das Landschaftsprogramm trifft keine Aussagen über einzelne Bäume oder Baumbestand. Siehe hierzu auch 1.9.</p>
1.11	<p><b>Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen</b></p> <p>Absatz 1:</p> <p>Sie erklären, dass das genannte Plangebiet (Bebauungsplan Großteil Lokstedt 1) mit Baukörpern in geschlossener Bauweise mit 3 bis 4 Vollgeschossen ausgewiesen ist. Das ist inkorrekt. Die Baukörper sind 1 bis 4 Vollgeschosse.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Es handelt sich bei Kapitel „3.2.1 Bestehende Bebauungspläne“ um eine Darstellung, welches Planrecht zum Zeitpunkt der Aufstellung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Lokstedt 67 rechtswirksam ist. Es geht hier nicht um das Planrecht oder</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Sie umschreiben das Plangebiet falsch und negieren die bestehende umliegende Reihenhaussiedlung mit 1-geschossigen Reihenhäusern sowie die Bungalows.</p> <p>Bitte erläutern Sie, warum Sie als Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung in dem Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 zu dem Plangebiet falsche Angaben machen?</p>	<p>den Bestand im Umfeld. Dies wird in der Begründung noch einmal deutlicher dargestellt.</p> <p>Die Darstellung, dass für den Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs Lokstedt die Festsetzungen des noch rechtskräftigen Bebauungsplans Lokstedt 1 Baukörper in geschlossener Bauweise mit 3 bis 4 bzw. 9 Vollgeschossen festgesetzt sind, ist korrekt.</p>
1.12	<p><b>Allgemeines Wohngebiet</b></p> <p>Warum wird Lokstedt 67 als allgemeines Wohngebiet deklariert, wo Lokstedt 1 als reines Wohngebiet ausgewiesen wird?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Im Bebauungsplan Lokstedt 1 wird gemäß § 2 Absatz 6 der Verordnung zum Bebauungsplan die überbaubare Fläche nicht wie dargestellt als „reines Wohngebiet“ im Sinne des § 3 BauNVO, sondern als Wohngebiet gemäß Baupolizeiverordnung (BPVO vom 1938) festgesetzt.</p>
1.13	<p>Warum sollen in einem Wohngebiet wie Lokstedt 67, welches als reines Wohngebiet genutzt wird, handwerkliche Nutzungen möglich werden, die zu möglichen, erheblichen Lärmbelastigungen führen?</p> <p>Warum wird nicht auch die handwerkliche Nutzung im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 per Festsetzung ausgeschlossen. Der Quartierscharakter wird hierdurch ebenfalls erheblich gefährdet. Bitte um Erläuterung.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>In einem Wohngebiet „W“ gemäß § 10 Abs. 4 Satz 2 der BPVO sind neben Wohnungen auch kleinere Läden, kleine, nicht störende handwerkliche Betriebe, Wirtschaften“ allgemein zulässig. Die Festsetzung der Allgemeinen Wohngebiete im Bebauungsplan gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) Lokstedt 67 entspricht bezüglich der Art der Nutzung im Wesentlichen den Ausweisungen des Bebauungsplanes Lokstedt 1 und stellt diesbezüglich keine grundlegende Veränderung dar.</p> <p>In einem Allgemeinen Wohngebiet sind nur Handwerksbetriebe zulässig, die die Hauptnutzung - das Wohnen – nicht stören. Nicht störende handwerkliche Betriebe sind auch innerhalb der Wohngebietsausweisung des Bebauungsplans Lokstedt 1 gem. BPVO möglich. Eine Zulässigkeit von nicht störenden Handwerksbetrieben wäre also jetzt bereits möglich. In diesem Sinne stellt die Festsetzung des Allgemeinen Wohngebiets keine wesentliche inhaltliche Änderung zum Wohngebiet gemäß BPVO im Bebauungsplan Lokstedt 1 dar. Eine Gefährdung des Quartierscharakters kann daher nicht erkannt werden.</p> <p>Durch die tatsächliche Nutzung hat das Plangebiet heute den Charakter eines reinen Wohngebietes. Weitere Nutzungen gemäß § 3 BauNVO würden den Charakter verändern. Sie sind zurzeit nicht absehbar aber zulässig. Dieses ist sinnvoll, um gegebenenfalls Quartiersergänzende Funktionen zu ermöglichen.</p>
1.14	<p><b>Fachtechnische Untersuchungen und</b></p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p><b>Gutachten</b></p> <p>Für das Baugebiet WA 3 wurde ein städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb in Form eines Realisierungswettbewerbs durchgeführt. Hierin wurden u.a. die Geschosshöhen der geplanten Gebäude als Vollgeschosse ohne Staffelgeschosse festgesetzt.</p> <p>Warum wird für das weit größere Bauabschnitten WA 1 und WA 2 kein solcher städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb in Form eines Realisierungswettbewerbs durchgeführt?</p> <p>Wieso wird vom Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung für den einen Planabschnitt ein Wettbewerb festgeschrieben für die anderen Plangebiete jedoch nicht?</p>	<p>Grundsätzlich gibt es keine Verpflichtung, für einen Bebauungsplan einen Wettbewerb durchzuführen.</p> <p>Für das WA 3 wurde ein Wettbewerb durchgeführt, weil die zu ergänzende Bebauung zwischen den beiden neugeschossigen Punkthochhäusern als anspruchsvoller eingestuft wurde als die ergänzende Bebauung im WA 1 und WA 2 zwischen der Zeilenbebauung.</p> <p>Die Entwicklung im WA 1, die Ersatzbebauung für das obsoletere Heizkraftwerk, gibt wenig Spielraum. Die hier gewählte Möglichkeit eines straßenbegleitenden Baukörpers ergibt sich aus der Situation der Nachbarbebauung und der gegenüberliegenden Bebauung.</p> <p>Im WA 2 soll die Struktur der bestehenden Baukörper im Wesentlichen beibehalten werden. Für vier der bestehenden Baukörper wird eine Möglichkeit zur Aufstockung gegeben. Die Lage der beiden zusätzlichen Baukörper ergibt sich aus dem Rückgriff auf den bestehenden Garagenhof und die verbleibende freie Fläche im Nordosten des WA 2 sowie die Struktur der bestehenden Bebauung.</p> <p>Die Situation im WA 3 wurde als komplexer empfunden, da die ersten Entwürfe eine Zeilenbebauung vorgeschlagen hatten, die nicht mit den beiden Punkthochhäusern korrespondierte, so dass hier auf das Instrument des städtebaulichen Wettbewerbs zurückgegriffen wurde.</p> <p>Der Verzicht auf Staffelgeschosse hat sich aus dem Wettbewerb ergeben und war keine Vorgabe.</p>
1.15	<p>Warum wird nicht analog des WA 3 in den Bauabschnitten WA 1 und WA 2 auf die Staffelgeschosse verzichtet?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Staffelgeschosse bieten die Möglichkeit, zusätzliche Wohnungen zu schaffen. Dabei fällt das Staffelgeschoss durch die Rückstaffelung visuell nicht so deutlich ins Gewicht wie ein Vollgeschoss.</p> <p>Wenngleich das Staffelgeschoss im Quartier nicht in großem Umfang vorhanden ist, bisher im Wesentlichen auf den Punkthochhäusern, so ist es doch ein eindeutiges architektonisches Stilmittel aus den fünfziger und sechziger Jahren.</p>
1.16	<p><b>Planinhalt und Abwägung</b></p> <p>Sie erklären, dass die Grundstücksausnutzung aus heutiger Sicht nicht mehr einer für diesen Standort angemessenen Dichte entspricht.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die derzeitige Grundstücksausnutzung mit einer GRZ von 0,18 bis 0,24 und die GFZ von 0,7 bis 0,9 entspricht einer geringen, mithin vorstädtischen Dichte. Diese geringe Dichte</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Worauf fußt diese Aussage?</p> <p>Gibt es hierüber für diesen Standort wissenschaftlich belegte Studien, die diese Aussage begründen? Bitte legen Sie diese Studien nachweislich vor und erläutern Sie diese.</p>	<p>entspricht jedoch nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten im Umfeld des Plangebiets und seiner Lage in der Gesamtstadt. Dieses hat seinen Charakter im Laufe der vergangenen 15 Jahre von einer suburbanen zu einer städtischen Ausprägung gewandelt. Die aktuelle Grundstücksausnutzung spiegelt daher die zentrale Lage und die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz nicht wider.</p> <p>Es gibt keine wissenschaftlich Studien zur Dichte im Plangebiet. Es ist politischer Konsens, dass eine ausreichende Bereitstellung von Wohnungen nur durch eine Nachverdichtung innerhalb des bestehenden Siedlungskörper erfolgen soll. Dieses wird im räumlichen Leitbild „Eimsbüttel 2040“ strategisch als doppelte Innenentwicklung definiert.</p>
1.17	<p>Im Wohnungsbauprogramm 2015/16 Bezirk Eimsbüttel, Seite 18 beschreibt Ihre Behörde den Stadtteil wie folgt: „Die städtebauliche Struktur des Stadtteils wird von Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Geschosswohnungsbau der 1950er und 1960er Jahre geprägt.“</p> <p>Städtebaulich ist nicht nachvollziehbar, dass nur Standort bezogen abgewogen wird. Insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssituation und umliegende Infrastruktur.</p> <p>Wie finden die umliegenden Standorte (Lohkoppelweg, Stresemannallee, Emil-Andresen-Straße, Max-Tau Straße, Julius-Vosseler Straße) mit ihren privaten und öffentlichen Nachverdichtungsaktivitäten in Ihren Abwägungen Berücksichtigung?</p> <p>Gibt es hierzu ein städtebauliches Gesamtkonzept für Lokstedt rund um den Ansgarweg, Lohkoppelweg, Stresemannallee, Emil-Andresen-Straße und Julius-Vosseler-Straße?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die umliegenden Standorte Stresemannallee und Julius-Vosseler-Straße sind bereits seit 2015 im Wohnungsbauprogramm des Bezirkes Eimsbüttel als Potentialflächen aufgeführt. Diese wurden insofern im Rahmen des Wohnungsbauprogramms abgewogen.</p> <p>Bei den privaten Nachverdichtungsaktivitäten handelt es sich um Flächen bzw. Flächengrößen, die nur einen geringen Einfluss auf die Wohnungsbautätigkeit im Bezirk haben. Diese wurden daher nicht in die städtebauliche Abwägung einbezogen.</p> <p>Ein städtebauliches Gesamtkonzept für Lokstedt rund um den Ansgarweg, Lohkoppelweg, Stresemannallee, Emil-Andresen-Straße und Julius-Vosseler-Straße besteht nicht.</p> <p>Die räumliche Planung im Bezirk Eimsbüttel ist dennoch auf der bezirklichen Ebene abgestimmt. Die Bebauungspläne werden jeweils aus dem übergeordneten Flächennutzungsplan entwickelt, der durch das Landschaftsprogramm auch die naturräumlichen Aspekte mit einbringt. Flankiert wird dieses Planungskonzept durch verschiedene, mit der Politik abgestimmte Konzepte.</p> <p>So wurde 2018 mit dem Leitbild „Eimsbüttel 2040“ ein Gesamtkonzept für den Bezirk Eimsbüttel aufgestellt, das die unterschiedlichsten Lebensbereiche betrachtet und ein Regiebuch für die Schwerpunkte der Stadtentwicklung bis zum Jahr 2040 darstellt.</p> <p>Die bezirkliche Nahversorgung wird in dem „Einzelhandelskonzept 2018 – Bezirk Eimsbüttel“ strukturiert.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		Bei konkreten quartiersbezogenen Planungen können in jedem Gebiet die jeweiligen Gegebenheiten analysiert und entsprechend in der Planung berücksichtigt werden.
1.18	<p>Im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 werden verglaste Vorbauten als Schallschutzmaßnahme genannt. Dieses verwundert, da verglaste Vorbauten in dem Planungsgebiet absolut unüblich sind.</p> <p>Gibt es ein architektonisches Gesamtkonzept für das Quartier rund um den Ansgarweg, Lohkoppelweg, Stresemannallee, Emil-Andresen-Straße und Julius-Vosseler-Straße? Bitte erläutern Sie hierzu die Details.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die genannten „verglasten Vorbauten“ als Maßnahme des Schallschutzes sind nur eine von mehreren in der Festsetzung genannten Möglichkeiten und kein architektonische Konzept Diese werden auch nur notwendig, falls zum Lohkoppelweg hin Schlafräume angeordnet werden.</p> <p>Nein, es gibt für diesen Bereich kein ausformuliertes architektonische Konzept. Dieses ist auch nicht notwendig, da der gesamte Bereich durchgängig in den sechziger Jahren entstanden ist und sich die städtebauliche Struktur und gestalterische Ausformulierung der Gebäude daraus ergibt. Der Bebauungsplanentwurf hat dieses Konzept aufgegriffen.</p>
1.19	<p>Für den Bauabschnitt WA 3 wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt, der auch die u.a. die vorhandene Struktur der Bestandsbauten berücksichtigt hat.</p> <p>Nach welchen Kriterien wird bestimmt wie sich in den Bauabschnitten WA 1 und WA 2 die Neubauten in die vorhandene Struktur einfügen? Bitte den Kriterienkatalog auflisten.</p> <p>Warum gibt es hierüber nicht auch einen Architekturwettbewerb?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Kriterien für das Einfügen von Gebäuden in den Bestand und das städtebauliche Umfeld sind die Höhe der Gebäude und die Stellung der Gebäude. Weiterhin wurde berücksichtigt, dass das Quartier am Ansgarweg, Rimbartweg und Lohkoppelstieg zu Beginn der sechziger Jahre entwickelt wurde.</p>
1.20	Warum wird nicht wie im WA 1 festgesetzt, dass es keine Staffelgeschosse im WA 2 und WA 3 gibt?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Siehe 1.15</p>
1.21	Welches städteplanerische Gesamtkonzept steht hinter der unterschiedlichen Handhabung im Plangebiet Lokstedt 67 in Bezug auf die Festsetzung keiner Staffelgeschosse in WA 1 und dem Zulassen von Staffelgeschossen in den Bauabschnitten WA 2 und WA 3?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Siehe 1.15</p>
1.22	Wie ist dieses städteplanerisch zu vertreten, zumal die Gebäudehöhen erheblich von den umliegenden eingeschossigen Gebäuden am Ansgarweg und Rimbartweg abweichen und die geplanten Gebäudehöhen den Charakter des Quartiers verändern?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>In dem Sechziger-Jahre-Quartier am Ansgarweg, Rimbartweg und Lohkoppelstieg gibt es unterschiedliche architektonische Gebäudetypen. Überwiegend sind hier viergeschossige Gebäude mit einem ausgeprägten Hochparterre. Im Geschosswohnungsbau variiert die Anzahl der Vollgeschosse zwischen drei und neun Geschossen.</p> <p>Die in das Quartier eingestreuten ein. Bis zweigeschossigen Reihen- und Atriumhäuser setzen sich bereits heute deutlich von dem</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		Geschosswohnungsbau ab. Ein Bruch in der Formensprache und Höhenentwicklung des städtebaulichen Umfeldes ist nicht zu erkennen.
1.23	Warum findet die vorherrschende Bebauung in der Umgebung von rund 75% aus eingeschossigen, zweigeschossigen Häusern und Schrebergärten und die übrige angrenzende Bebauung aus 4 vollgeschossigen Bauten im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 gar keine Berücksichtigung? Bitte erläutern Sie dieses auch im Hinblick auf ein Gesamtkonzept für das Quartier.	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Grundsätzlich ist die Abgrenzung, aus der sich die Verhältnisbetrachtungen ableiten, nicht nachvollziehbar.</p> <p>An der nördlichen Seite des Plangebietes grenzen vier- bis zehngeschossige Gebäude an, an der östlichen Seite drei- bis neungeschossige Gebäude und an der westlichen Seite ein- bis zweigeschossige Gebäude. Im Süden ist eine aufgelockerte Kleingartensiedlung mit eingeschossigen Gartenlauben gelegen.</p>
1.24	<p><b>Maß der baulichen Nutzung</b></p> <p>Sie sprechen in dem Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 von einer teilweisen Überschreitung der GFZ. Tatsache ist jedoch, dass die GFZ erheblich überschritten wird. Hier die Zahlen:</p> <p><b>WA 1</b></p> <p>Bestand GFZ 0,45 Geplante GFZ 1,66 Zuwachs an Geschossfläche 321% Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 38%</p> <p><b>WA 2</b></p> <p><b>Grundstück 2569 Kaifu</b></p> <p>Bestand GFZ 0,86 Geplante GFZ 1,64 Zuwachs an Geschossfläche 109% Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 37%</p> <p><b>Grundstück 2549 Wichern</b></p> <p>Bestand GFZ 0,65 Geplante GFZ 1,46 Zuwachs an Geschossfläche 156% Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 22%</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Dichte im Quartier dahingehend reduziert, dass nur noch im WA 1 eine Überschreitung der GFZ um 0,2 stattfindet.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p><b>Grundstück 2612 Kaifu</b> Bestand GFZ 0,89 Geplante GFZ 1,22 Zuwachs an Geschossfläche 61% Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 2%</p> <p><b>WA 3</b></p> <p><b>Grundstück 2604 &amp; 2603</b> Bestand GFZ 0,78 Geplante GFZ 1,58 Zuwachs an Geschossfläche 96% Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 32%</p>	
1.25	<p>Aus welchen Gründen wird die GFZ um bis zu 38% überschritten? Was für ein städtebaulicher Grund spricht für ein solches Maß an Nachverdichtung? Auch im Hinblick darauf, dass es für die Bewohner des Viertels ein gesundes Wohn- und Arbeitsverhältnis geben soll. Bitte erläutern Sie dieses eingehend.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b> Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Dichte im Quartier dahingehend reduziert, dass nur noch im WA 1 eine Überschreitung der GFZ um 0,2 stattfindet.  Dieses entspricht einer Überschreitung der Obergrenzen von § 17 BauNVO von 16% auf einem deutlich untergeordneten Bereich des Plangebietes. Diese Überschreitung wird aufgrund der besonderen Situation des Eckgrundstücks als vertretbar angesehen. In den überwiegenden Teilen des Plangebietes werden diese Werte eingehalten. Durch die eng gesteckten Baufenster verbleiben große Freiflächenanteile, die einer Grundflächenzahl von unter 0,3 entsprechen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Überschreitung der Geschossflächenzahl nicht beeinträchtigt.</p>
1.26	<p>Durch die Nachverdichtung von geplanten 200 Wohnungen im Plangebiet Lokstedt 67 werden erheblich mehr Menschen dieses Viertel bewohnen. Dieses führt unweigerlich zu einem Anstieg an Autoverkehr und damit zur Parkplatzsuche und Lärm. Ebenso wird sich das Klima in dem bezeichneten Wohngebiet durch die massive Zerstörung von Bäumen und Grünflächen verändern. Das Rauschen der Bäume wird es nicht mehr geben, da diese abgeholzt werden. Ebenso wird es wesentlich mehr Beleuchtung durch die neuen Wohnungen geben. Da wo die Anwohner heute Himmel sehen gibt es Gebäude.  Wieso findet hierdurch keine Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b> Die geplanten Baukörper fügen sich in das vorhandene Quartier ein und halten die erforderlichen Abstandsflächen ein. Insbesondere die vorgesehene maßvolle Erhöhung der GRZ, welche deutlich unter den Obergrenzen der BauNVO liegt, trägt dazu bei, dass noch ausreichend Freiflächen und genügend große Abstände zwischen den Gebäuden erhalten bleiben, sodass gesunde Wohnverhältnisse weiterhin sichergestellt werden.  Bereits jetzt ist es so, dass Gebäude zeitweise verschattet werden. Dieses ist in einer Stadt der Regelfall. Eine Verschattung stellt subjektive eine Beeinträchtigung dar, stellt jedoch nicht grundlegend gesunde Wohnverhältnisse</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>statt? Bitte untermauern Sie diese Aussage durch fundierte Belege.</p> <p>Warum verursachen die Dichte der Baukörper keine gesundheitlichen Schäden? Bitte begründen Sie dieses</p> <p>Ist eine Verschattung durch Gebäude, Sicht auf Gebäude statt Bäumen und Himmel keine Beeinträchtigung von gesunden Wohnverhältnissen? Bitte erläutern Sie dieses fundiert.</p> <p>Inwiefern steht die Begründung der Überschreitung der GFZ kausal im Zusammenhang mit den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen? Bitte erläutern Sie dieses.</p>	<p>in Frage. Der Himmel wird auch weiterhin im ganzen Quartier sichtbar sein.</p> <p>Wesentliche Gesundheitsbeeinträchtigungen im städtischen Raum sind Lärm und Luftschadstoffe. Im Plangebiet liegen diese deutlich unter der Schwelle der Gesundheitsgefährdung.</p> <p>Siehe 1.25</p>
1.27	<p>Sie sprechen in dem Bebauungsplanentwurf von einem differenzierten Höhenkonzept.</p> <p>Was konkret meinen Sie damit? Bitte stellen Sie anhand von z.B. 3D-Visualisierungen ihr differenziertes Höhenkonzept dar.</p> <p>Sie erklären die Höhenentwicklung findet im Inneren des WA 2 statt, so dass die visuelle Wirkung auf die Nachbarschaft gering ist. Dieses verwundert. Sowohl im WA 1 als auch im WA 3 findet ebenfalls eine Höhenentwicklung statt. Im WA 3 werden 60 Jahre alte Bäume vernichtet und Gebäude nach innen gebaut. Am Ansgarweg werden im WA 3 direkt gegenüber der eingeschossigen Reihenhaussiedlung ein 5-geschossiges Gebäude gebaut und außer einem Baum alle Bäume gefällt. Am Rimbartweg gegenüber der Bungalowsiedlung werden im WA 3 ebenfalls Bäume gefällt und es ist geplant, ein 5-geschossiges Gebäude zu bauen. Am Ansgarweg wird im WA 2 ein neues Gebäude geplant, 4-geschossig mit Staffel mit einer Breite von 15.5 m. Dieses Gebäude soll parallel zu den Gärten der Reihenhaussiedlung stehen.</p> <p>Bitte erläutern Sie, wieso eine visuelle Wirkung auf die Nachbarschaft, durch diese Höhenentwicklung gering ist?</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Innerhalb des Plangebietes gibt es drei- bis viergeschossige Zeilenbebauung und neugeschossige Punkthäuser. Das Umfeld setzt sich ebenfalls aus einer ein- bis neugeschossigen Bebauung zusammen. Dieses wird in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt.</p> <p>Die geplante ergänzende Bebauung nimmt diese Abstufungen auf. Im WA 2 werden vier- bis fünfgeschossige Zeilenbauten ermöglicht und im WA 3 vier- bis fünfgeschossige Gebäude, die sich an den Punkthäusern orientieren. Im WA 1 und im WA 2 sind zudem Staffelgeschosse möglich. Diese abwechslungsreiche Dachlandschaft schafft ein aufgelockertes Erscheinungsbild und vermittelt zwischen den Gebäuden innerhalb des Plangebietes und der angrenzenden Bebauung.</p> <p>Im WA 2 ist der geplante Neubau am Ansgarweg mit der Giebelseite zur Straße orientiert. Eine traufständige Ausrichtung hätte hier eine deutlichere Veränderung bedeutet.</p> <p>Im WA 1 vermittelt die mögliche viergeschossige Bebauung zwischen dem zweigeschossigen Gebäude im Westen und dem neugeschossigen Punkthochhaus im Osten.</p> <p>Die geplante Nachverdichtung mit den abgestuften vier und fünf Geschossen fügt sich in das heterogene Bild der im und um das Plangebiet vorhandenen Bebauung ein.</p>
1.28	<p><b>Private Stellplätze / Tiefgarage</b></p> <p>Im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 wird festgesetzt, dass Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind.</p> <p>Warum wird der Bau der Tiefgaragen im WA 1 und WA2 nicht städtebaulich festgesetzt und in</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Im WA 1 werden keine Tiefgaragenplätze entstehen, da hier der Grundstückszuschnitt zu eng ist, um eine Tiefgarage herstellen zu können.</p> <p>Tiefgaragen werden im WA 2 und im WA 3</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	einem städtebaulichen Vertrag abgeschlossen?	entstehen. Die Herstellung wird in einem städtebaulichen Vertrag gesichert.
1.29	Warum wird Zuwegung für die 5 Garagen der Eigentümergemeinschaft Ansgarweg Flurstück 2582 nicht städtebaulich festgesetzt und in einem städtebaulichen Vertrag abgeschlossen? Bitte erklären Sie dieses.	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b> Die Zuwegung zu den Garagen auf dem Flurstück 2583 (Wohnungseigentümergeinschaft Ansgarweg) über das Flurstück 2582 (Wohnungsbaugenossenschaft KAIFU-NORDLAND eG) besteht bereits zum jetzigen Zeitpunkt. Es ist davon auszugehen, dass für die bisherige Nutzung bereits eine privatrechtliche Regelung besteht, die auch weiterhin Bestand hat.
1.30	Durch die Vernichtung der Garagen im WA 1 entfallen 52 Garagen- und Stellplätze. Es sollen im WA 1 ca. 88 Wohneinheiten entstehen. Laut Lärmschutztechnischer Untersuchung sollen 90 Tiefgaragenplätze entstehen.  Wie ist es städtebaulich vertretbar, dass es bereits bei den Planungen schon solche massiven Defizite bezüglich der Stellplätze gibt?	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b> Im WA 1 werden nur 25 Wohnungen entstehen. Tiefgaragenplätze sollen im WA 2 und im WA 3 entstehen. Grundsätzlich können aus bauordnungsrechtlicher Sicht gar keine privaten Stellplätze gefordert werden. Daher ist es auch nicht möglich, diese im Bebauungsplan verbindlich festzusetzen. Durch den städtebaulichen Vertrag wird gesichert, dass innerhalb des Plangebietes ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,4 erreicht wird. Dieser ist identisch mit dem aktuellen Stellplatzschlüssel.  Es wird aus der Fragestellung nicht ersichtlich, wie sich ein Defizit an Stellplätzen ergibt und wie groß dieses sein soll.
1.31	Laut Architekturwettbewerb, Vorprüfbericht Seite 11, sollten im WA 1 15-20 Besucherstellplätze je 100 Wohneinheiten im öffentlichen Raum berücksichtigt werden und diese auf dem Grundstück geplant werden und danach dem öffentlichen Straßenraum zugeordnet werden.  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wo findet diese Vorgabe im Bebauungsplanentwurf noch Berücksichtigung?</li> <li>• Wo finden grundsätzlich Besucherparkplätze, Parkplätze für Pflegedienste, Lieferservices etc. im Bebauungsplanentwurf Lokstedt Berücksichtigung?</li> </ul>	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b> Der Bebauungsplan setzt lediglich die öffentliche Straßenverkehrsfläche fest. Die Ausgestaltung der öffentlichen Parkstände kann nicht durch den Bebauungsplan festgesetzt werden. Öffentliche Parkstände im Rimbartweg und Ansgarweg bestehen straßenbegleitend in Längsaufstellung am Straßenrand und werden nicht durch Markierungen im Straßenraum ausgewiesen.
1.32	Laut Informationsbroschüre der Kaifu Nordland eG ist eine Tiefgarage am Lohkoppelweg geplant mit ca. 100 Stellplätzen. Durch den geplanten Neubau in WA 2 und WA 3 entfallen 17 oberirdische Stellplätze am Lohkoppelweg, 24 Garagenstellplätze am Ansgarweg und 30 Garagenstellplätze am Lohkoppelweg und Ansgarweg. Es entfallen im WA 2 und WA 3 also insgesamt 71 Parkplätze.  Wie ist es städtebaulich vertretbar, dass es	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b> Es wird aus der Fragestellung nicht ersichtlich, welcher Maßstab für die Herleitung eines Stellplatzdefizites zu Grunde gelegt wird und wie sich somit ein Defizit an Stellplätzen ergibt und wie groß dieses sein soll.  Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen,

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	bereits bei den Planungen schon solche massiven Defizite bezüglich der Stellplätze gibt?	<p>Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Grundsätzlich werden durch die HBauO für Wohnungsbauvorhaben keine Stellplätze gefordert.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p> <p>Das geplante Angebot an Stellplätzen orientiert sich auch an den langjährigen Erfahrungen der Genossenschaften, wie viele Stellplätze von ihren Mitgliedern angemietet werden.</p> <p>Im weiten Umfeld des Plangebietes (statistisches gebiet Lokstedt 39007) zwischen Emil-Andressen-Straße, Grandweg, Stresemannallee und Vizellinstraße hat die Zahl der privaten PKW zwischen 2012 und 2018 von 1.343 um 39 auf 1.382 zugenommen. Bezogen auf 1.000 Einwohner hat die Zahl im gleichen Zeitraum von 357 auf 341 abgenommen.</p> <p>Es erscheint damit nicht zukunftsorientiert, mehr als die aktuell geplanten Stellplätze herzustellen.</p>
1.33	<p>Insgesamt entfallen also im WA 1, WA 2 und WA 3 rund 123 Garagen- und Stellplätze.</p> <p>Ist es städtebaulich vertretbar, dass für den Bau von rund 160 Wohnungen nur rund 67 Tiefgaragenplätze zur Verfügung stehen?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Herleitung der 67 Stellplätze erschließt sich nicht.</p> <p>Siehe 1.32</p>
1.34	<p>Laut Arbeitspapier 1 (Januar 2019) erklärt die BIS / Polizei: „Die bestandorientierte Festsetzung der Straßenverkehrsflächen ist inakzeptabel! Die Aussage, das bestehende Straßennetz sie ausreichend dimensioniert wird widersprochen! In der Grobabstimmung wurde konstatiert, dass insbesondere die Flächen im Rimbartweg und Ansgarweg untermäßig sind und bereits aktuell hoher Parkdruck bestehe.</p> <p>.... Des Weiteren berichtete BIS/FW 150 über</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die öffentliche Straßenverkehrsfläche am Ansgarweg und Rimbartweg hat durchgängig einen Querschnitt von 10 Metern, wobei jeweils beidseitig als Gehwege drei Betonplatten á 0,5 Meter gelegt sind. Inklusive Hochbord und Erde ergeben sich eine Gehwegbreite von ca. 1,8 Meter und eine Straßenbreite von 6,4 Metern. Es ist durchgängig Tempo 30 ausgewiesen.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Probleme der Feuerwehr bei der Durchfahrt der Straßen und zugeparkte FW-Zufahrten.“</p> <p>Welche städtebaulichen Konsequenzen werden aufgrund dieser Feststellungen und Stellungnahmen gezogen?</p>	<p>Die Durchfahrt geht vom Lohkoppelweg in den Lohkoppelweg. Die Straße dient somit nicht als Abkürzung und wird demnach ausschließlich von Anliegern befahren.</p> <p>Vom Charakter her handelt es sich um eine Wohnstraße (Erschließungsstraße, E SV) gemäß Rast. Die Straßenbreite von knapp über 6 Metern ermöglicht einen Begegnungsverkehr von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen. Straßenbegleitendes Parken ist gemäß Straßenverkehrsordnung möglich. Eine Untermaßigkeit ist mit Bezug auf die Richtlinien zum Straßenausbau nicht zu erkennen.</p> <p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere in Feuerwehreinfa­h­ren, kann die Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.</p> <p>Eine Ausweisung von Parkverbotszonen durch entsprechende Beschilderung hätte lediglich erläuternden Charakter, könnte aber gegebenenfalls die Vorgaben der StVO verdeutlichen.</p>
1.35	<p>Warum werden die Größenordnungen der Bauvorhaben nicht verringert und entsprechend angepasst und somit ein Verkehrskollaps verhindert? Bitte begründen.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Ein Verkehrskollaps im Ansgarweg und Rimbertweg ist nicht zu erwarten. Der Straßenzug ist eine Wohnstraße, die lediglich von Anliegern genutzt wird.</p>
1.36	<p>Bitte geben Sie an, wie viele der Mieter der Genossenschaften in Lokstedt 67 tatsächlich Kfz besitzen und Stellplätze benötigen.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Abfrage nach dem Besitz eines privaten PKW ist unter Gesichtspunkten des Datenschutzes nicht möglich.</p> <p>Eine Gesamtbetrachtung von Kraftfahrzeugbesitz und Stellplatzangebot im gesamten Ansgarweg und Rimbertweg ist unter 1.32 zu finden.</p>
1.37	<p>Im WA 1 soll zudem laut Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 eine KITA entstehen. Dieses ist grundsätzlich zu begrüßen, führt aber ebenfalls zu einer erhöhten Verkehrsfrequenz durch die Abholung der Kinder der berufstätigen Eltern.</p> <p>Wie berücksichtigen Sie städtebaulich den erhöhten „Bring- und Abholverkehr“ der oft berufstätigen Eltern, die auch mit dem Auto kommen?</p> <p>Wie sehen Sie vor, den Parkhalteverkehr auch im Hinblick auf den ÖPNV Bus 181 zu regulieren? Bitte legen Sie hierfür Ihr</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Stellplätze für die Kita werden auf dem Grundstück der Kita nachgewiesen und im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geregelt. Die erforderliche Anzahl wird entsprechend der Anzahl der geplanten Kitagröße gemäß des Stellplatzschlüssels der HBauO berechnet.</p> <p>Das teilweise der StVO widersprechende Parkverhalten kann die Bauleitplanung nicht verhindern.</p> <p>Die Einrichtung einer Halteverbotszone im Bereich der Kita wäre denkbar, kann jedoch nicht</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	Verkehrskonzept vor.	im Bebauungsplan festgesetzt werden.  Der Lohkoppelweg ist mit rund 2.500 Fahrten pro Tag eine wenig belastete Stadtstraße, so dass die Notwendigkeit eines Verkehrskonzeptes hier nicht gesehen wird. Durch den Umbau zu einer Tempo-30-Zone im Jahr 2021 ist davon auszugehen, dass die Straße damit für den Durchgangsverkehr weniger attraktiv wird.
1.38	<p>Im Wohnungsbauprogramm 2015/2016 des Bezirk Eimsbüttel erklären Sie:</p> <p>„Einerseits darf die bestehende Infrastruktur (insbesondere im Kerngebiet) nicht überlastet werden, andererseits sind teilweise bestehende Nachholbedarfe mindestens zu mildern. Dieses betrifft einerseits den ÖPNV, die Schul- wie auch die generelle Betreuungssituation als auch andererseits bspw. den ruhenden Verkehr, insbesondere in den verdichteten Bereichen.</p> <p>Ein Ziel dieser Leitlinie ist es, den mit dem Bevölkerungswachstum verbundenen wachsenden Anforderungen an die öffentliche wie auch sonstige Infrastruktur rechtzeitig zu begegnen. Dies beginnt bereits bei den Anforderungen von neuen Bauvorhaben an den ruhenden Verkehr und der verträglichen Unterbringung von diesem, auch unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen und Bestimmungen.“</p> <p>Wie setzen Sie Ihre eigene Anforderung an neue Bauvorhaben in Bezug auf den ruhenden Verkehr und der verträglichen Unterbringung von diesem konkret städtebaulich in dem Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 um? Bitte erläutern.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Siehe 1.32</p>
1.39	<p><b>Verkehrsflächen – Stichstraße Lohkoppelweg</b></p> <p>Im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 soll die Stichstraße Lohkoppelweg (Flurstück 2598) aufgegeben und zu einer Parkanlage rückgebaut werden.</p> <p>Aus welchen städtebaulichen Gründen soll eine Grünanlage zwischen zwei Straßen neu geschaffen werden, um eine grüne Wegeverbindung zu schaffen. Eine Wegeverbindung kann durch die äußeren Umstände zweier dazwischen liegender Straßen nicht erfolgen. Zudem ist die Wegeverbindung zwischen dem Rimbeweg und Lohkoppelweg bereits eine grüne Wegeverbindung mit Grünanlagen und altem Baumbestand. Bitte erklären Sie dieses.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Siehe 1.7</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
1.40	Warum wird durch den Rückbau weiterer Parkraum für die Autos vernichtet, der dringend, siehe Arbeitspapier 1, benötigt wird?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Eine Gesamtbetrachtung von Kraftfahrzeugbesitz und Stellplatzangebot im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg ist unter 1.32 zu finden.</p> <p>Demnach ist die Versorgung mit öffentlichen und privaten Stellplätzen ausreichend.</p>
1.41	<p>Wie soll die Stellplatzanlage des anliegenden Grundstücks sowie die Feuerwehrdurchfahrt erreicht werden, wenn diese Parkanlage gebaut wird? Müsste die Stellplatzanlage dann direkt über den Lohkoppelweg angefahren werden (Staugefahr wegen ÖPNV)?</p> <p>Welches städtebauliche Konzept steht dahinter eine neue Stichstraße dort zu schaffen, wo bereits laut Arbeitspapier 1 „die Flächen im Rimbartweg und Ansgarweg untermaßig sind und bereits hoher Parkdruck bestehe“? Bitte erläutern.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Planungen wurden nach der öffentlichen Auslegung dahingehend geändert, dass nun eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt wird. Damit lassen sich die bestehenden Erschließungsfunktionen für die Bestandsgebäude besser absichern.</p> <p>Ziel ist es hier weiterhin, eine stark durchgrünte Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen, die den Lohbekpark mit der südlich gelegenen Grünanlage verbindet. Die konkrete Ausgestaltung wird im Zuge der Ausführungsplanung entwickelt.</p> <p>Für den Fall, dass eine Aufgabe der privaten Stellplatzanlage mittelfristig nicht möglich ist, wird im städtebaulichen Vertrag die Möglichkeit offengehalten, diese über eine private Zuwegung nach Süden an den Rimbartweg anzubinden.</p>
1.42	<p>Das Bundesverkehrsministerium rechnet mit einem Zuwachs von 2010 auf 2030 im motorisierten Individualverkehr von 9,9%. Aufgrund des Zuwachses von Bewohnern durch die geplante Bebauung in Lokstedt 67 wird zudem auch der Individualverkehr zunehmen.</p> <p>Auf welcher wissenschaftlich fundierten Grundlage basiert die Behauptung, dass es grundsätzlich eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens geben und es einen Rückgang des privaten Kfz-Besitzes geben wird? Bitte weisen Sie dieses nach und nennen Sie Ihre Quellen.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Siehe 1.32</p>
1.43	<p><b>Verkehrsflächen – Verbreiterung Ansgarweg</b></p> <p>Im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 soll der Ansgarweg um einen Meter erweitert werden, um eine Gehwegbreite von 2.65 Meter zu erreichen.</p> <p>Warum soll ein Fußweg verbreitert werden, der kaum genutzt wird und völlig ausreichend ist? Warum werden hierfür unnötig Steuergelder ausgegeben, der Eigentümer entschädigt eine</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Verbreiterung des Gehweges erfolgt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fußgänger auf diesem Gehweg im Begegnungsfall und damit zur Sicherung öffentlicher Interessen.</p> <p>Die Verbreiterung des Gehweges um einen auf die vorgesehene Breite von ca. 2,5 Meter ist sinnvoll, da diese Breite auch einen problemlosen Begegnungsverkehr von</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	Verbreiterung eines Gehweges finanziert? Welche städtebauliche Notwendigkeit ist hierfür gegeben?	Kinderwagen und Rollator ermöglicht, so wie ein nebeneinander Gehen. Die Verbreiterung lässt sich an dieser Stelle, im Gegensatz zu anderen Bereichen des Plangebietes gut und problemlos umsetzen.
1.44	Die anliegenden Mieter der Kaifu Anlage werden durch die Verbreiterung erheblich in ihrer Privatsphäre gestört. Wie ist dieses städtebaulich zu vertreten, wenn es um die genannten gesunden Wohnverhältnisse geht?	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b>  Eine erhebliche Störung der Privatsphäre der Anwohner wird nicht gesehen, da der zwischen Gehweg und Gebäuden liegende Vorgartenbereich in einer Breite von rund 9 Metern erhalten bleibt. Die dort angeordneten Balkone befinden sich im Hochparterre, so dass hier ein zusätzlicher Abstand zum Vorgarten besteht.  Wie durch die Verbreiterung des Gehweges um einen Meter ungesunde Wohnverhältnisse entstehen sollen, ist nicht ersichtlich.
1.45	Warum wird für eine unnötige Gehwegverbreiterung kostbare Grünfläche und Bäume vernichtet?	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b>  Bei der Grünfläche handelt es sich um Scherrasen, der keine hohe Wertigkeit hat. Die Bäume stehen weit genug vom Straßenrand entfernt und können bei einer möglichen Verbreiterung des bestehenden Gehweges um rund 1 Meter erhalten bleiben.  Die 5 Bäume vor den Häusern Ansgarweg 20a – 20d werden vom Gutachter in ihrem Wachstum und ihrer Entwicklung als erheblich gestört eingestuft. Große Bereiche des Stamm- und Starkastbereichs sind zerstört und stark geschädigt bis absterbend. Durch den sehr schlechten Zustand haben sie nur eine geringe Restlebensdauer.
1.46	Wie sind Ihre Erhebungen in Bezug auf die Nutzung dieses Gehweges im Ansgarweg. In welchem Zeitraum wurde diese Erhebung vorgenommen? Mit der Bitte um Nachweise.	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b>  Zur Nutzung des Gehweges wurden keine Erhebungen durchgeführt.  Siehe 1.43
1.47	<b>Lärmschutz</b> Über welchen Zeitraum wurden die Lärmschutzmessungen vorgenommen?  Sind in den Berechnungen auch der Parksuchverkehr eingeflossen?	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b>  Es wurden keine Lärmschutzmessungen vorgenommen, da bei der Erstellung von lärmtechnischen Untersuchungen keine Messungen vorgenommen werden. Das Prognoseverfahren baut ausschließlich auf Rechenmodellen auf.  Im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung wurden für den Rimbartweg und den Ansgarweg, die reine Erschließungsstraßen sind, Fahrten von 1.000 Kfz/24 h zu Grunde gelegt. Diese Annahme ist sehr hoch angesetzt. Dennoch werden die werden die Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A)

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		ausnahmslos eingehalten und teilweise deutlich unterschritten.
1.48	Warum werden die erforderlichen Maßnahmen bezüglich des Immissionsschutzes bei dem Bau der Tiefgarageneinfahrten nicht in einem städtebaulichen Vertrag beschlossen bzw. im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 festgesetzt?	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b> Mögliche Immissionskonflikte im Nahbereich der Tiefgarageneinfahrten können gemäß Lärmgutachten sämtlich durch technische Maßnahmen an den Rampen gelöst werden. Der Nachweis der Einhaltung der immissionsrechtlichen Anforderungen ist im Baugenehmigungsverfahren auf Basis einer detaillierten technischen Planung zu erbringen.
1.49	<b>Klimaschutz</b>  Sie erklären: „Es ist ...davon auszugehen, dass die baulichen Maßnahmen nicht zu einer Verschlechterung des Kleinklimas im Gebiet beitragen.“  Worauf fußt diese Behauptung? Bitte erbringen Sie hierüber einen Nachweis, da keine Umweltprüfung stattgefunden hat.  Können Sie für Lokstedt 67 ein Klimakzept vorweisen?	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b>  Das Plangebiet und dessen städtebauliches Umfeld ist geprägt von einer aufgelockerten Bebauung, die sich zusammensetzt aus eingeschossigen Reihen- und Atriumhäusern, drei- bis fünfgeschossiger Zeilenbebauung und neugeschossigen Punkthochhäusern. In der unmittelbaren Umgebung liegt südlich ein Grünzug mit Kleingärten und Kinderspielplätzen und nordöstlich der Lohbekpark mit einem dichten Baumbestand.  Durch diese städtebauliche Situation ist ein guter Luftaustausch im Gebiet gegeben. Dieses wird auch durch die durch den Bebauungsplan ermöglichte Nachverdichtung nicht eingeschränkt, da die offene Bebauung immer noch eine gute Durchlüftung gewährleistet.  Die Versiegelung des Bodens durch Gebäude nimmt von heute maximal 25% auf maximal 30 % zu. Dieses ermöglicht innerhalb des Quartieres immer noch einen hohen Freiflächenanteil. Diese Freiflächen sollen hochwertig gestaltet werden. Sie werden durch die Festsetzungen im Bebauungsplan Hecken, Sträucher und Bäume enthalten, die zur Verdunstung beitragen. Weiterhin sind für die neuen Gebäude im Plangebiet Gründächer festgesetzt.  Ein Klimakzept zum Bebauungsplan Lokstedt 67 ist nicht notwendig. Der Bebauungsplan ist ein Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a Abs 1 Nr 1 BauGB. Hier geht der Gesetzgeber davon aus, dass keine nachhaltige Beeinträchtigung der Umwelt stattfindet, weshalb im BauGB auch von einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen wird.
1.50	<b>Oberflächenwasser</b>  Auf welcher Grundlage basiert die Annahme, dass die Vernässung innerhalb des Wohngebietes abnehmen wird. Gibt es hierzu	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b>  Im Oberflächenentwässerungskonzept wird dargestellt, dass eine Versickerung von anfallendem Oberflächenwasser nicht möglich

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>fundierte Untersuchungen? Bitte könnten Sie diese vorlegen und erläutern.</p>	<p>ist, sodass Rückhalteräume erforderlich werden. Die Rückhaltung erfolgt in unterirdischen Rigolen oder gegebenenfalls oberflächigen Retentionsmulden.</p> <p>In § 2 der Verordnung sind daher Gründächer auf Gebäuden und Tiefgaragen (Nr. 7 und Nr. 11) festgesetzt. Dadurch erfolgt ein verzögerter Abfluss von Regenwasser und es wird ebenfalls ein Rückhaltevolumen geschaffen, wodurch die Abflussspitze bei Starkregenereignissen um ca. 50%, die Jahresabflussmenge um 50 - 80% reduziert werden. Das in den Gründächern und Rigolen zurückgehaltene Wasser wird gedrosselt in die Vorflut eingeleitet, so dass sich die Stauwassersituation im Plangebiet insgesamt entschärfen wird.</p>
<p>1.51</p>	<p>Sie sprechen in diesem Zusammenhang von einem Genehmigungsverfahren in Bezug auf erforderliche Rückhaltekapazitäten und zulässigen Einleitmengen in die einzelnen Regenwassersiele.</p> <p>Wann findet das Genehmigungsverfahrens statt?</p> <p>Wer führt das Genehmigungsverfahren mit welchen Institutionen durch?</p> <p>Wer nimmt daran teil?</p> <p>Wie und wann werden die Ergebnisse des Genehmigungsverfahrens veröffentlicht?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Das Baugenehmigungsverfahren beginnt mit dem Einreichen eines Bauantrages.</p> <p>Die Baugenehmigungsbehörde des Bezirksamtes Eimsbüttel führt unter Beteiligung der zuständigen Fachbehörden das Genehmigungsverfahren durch.</p> <p>Nach der Prüfung des Antrages wird die Genehmigung oder der ablehnende Bescheid im Transparenzportal der Stadt Hamburg veröffentlicht.</p>
<p>1.52</p>	<p><b>Vernässung von Bauwerksfundamenten und von Kellerwänden (5.7.2)</b></p> <p>Wie werden die öffentlichen Belange der benachbarten Gebäudeinhaber geschützt bzw. berücksichtigt, deren Keller und Bauwerksfundamente durch Stauwasserbildung bei einer Niederschlagsversickerung unter Wasser stehen? (siehe Oberflächenentwässerungskonzept, Hydrogeologische Untersuchung Feb. 2019)</p> <p>Warum gibt es keine städtebauliche Festsetzung bzw. wird keinen städtebaulichen Vertrag über die Rückhaltung und Ableitung von anfallendem Oberflächenwasser über unterirdische Speicherrigolen bzw. Retentionsdächer? Dieses insbesondere vor dem Hintergrund, dass laut dem Oberflächenentwässerungskonzept Feb. 2019, Seite 10 festgestellt wird, dass ...“oberflächennah stauende Bodenschichten ... eine Versickerung von Niederschlagswasser nicht“ ermöglichen. „Somit werden Regenrückhalteräume erforderlich.“ Die beauftragte Ingenieurgemeinschaft Reese + Wulff GmbH</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Eine Versickerung von anfallendem Oberflächenwasser ist im Plangebiet und dessen weitläufiger Umgebung nicht möglich. Dieses ist bedingt durch eine undurchlässige Sperrschicht, die zwischen dem Oberboden und dem Grundwasserhorizont liegt. Eine Versickerung findet im Plangebiet nicht statt. Daher gehen vom Plangebiet auch keine Vernässungen auf die benachbarten Grundstücke aus.</p> <p>Der Bebauungsplan hat auf die Stauwassersituation auf den Grundstücken in der Nachbarschaft keinen verschlechternden Einfluss, da innerhalb des Plangebietes eine kontrollierte Ableitung des Oberflächenwassers durch Gründächer und Rigolen erfolgt.</p> <p>In § 2 der Verordnung sind Gründächer auf Gebäuden und Tiefgaragen (Nr. 7 und Nr. 11) festgesetzt auf denen eine Wasserrückhaltung gemäß Oberflächenentwässerungskonzept stattfinden kann.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	stellt ebenfalls fest, dass „eine schadlose Überflutung an der Oberfläche ... nicht nachgewiesen werden“ kann (Oberflächenentwässerungskonzept Feb. 2019, Seite 10).	Der Nachweis der detaillierten Oberflächenentwässerung erfolgt im Rahmen der Baugenehmigung und ist nicht Bestandteil eines Bebauungsplan-Verfahrens. Im Rahmen der Objektplanung erfolgt die endgültige Bemessung der Grundstücksentwässerung.
1.53	Ebenfalls stellt die beauftragte Ingenieurgemeinschaft Rese + Wulff GmbH fest, dass Ihnen fundierte Informationen seitens der Behörde fehlen um abschließend eine manifeste Bewertung beizubringen. Damit eine realistische Einschätzung des Oberflächenwassers gemacht werden kann fordere ich die fehlenden Informationen an den Begutachter zu überbringen, damit eine konkrete Bewertung seitens des Begutachters erfolgen kann.	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt:</b>  Der Gutachter stellt lediglich Folgendes fest: „Auf Grundlage des Funktionsplanes kann eine schadlose Überflutung an der Oberfläche wegen fehlender Höheninformationen nicht nachgewiesen werden.“ Diese Informationen fehlen nicht seitens „der Behörde“ sondern schlicht aus dem Grund, dass es eine Freiflächenplanung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gibt. Aus diesem Grund liefert der Gutachter im nächsten Satz auch gleich eine Lösung in Form von unterirdischen Speicherriegen. Nachfolgend werden dann, für den Zeitpunkt, wenn im Zuge der Freiflächenplanung die Höhenangaben vorliegen, darüber hinausgehende Optimierungsmöglichkeiten für das Konzept der Oberflächenentwässerung ermittelt.
1.54	Was wird konkret zum Schutz des Wasserhaushaltes vorgenommen, um eine dauerhafte Absenkung des vegetationsverfügbaren Grund- und Stauwasserpegels zu verhindern?  Warum werden die baulichen und technischen Maßnahmen zur Verhinderung des vegetationsverfügbaren Grund- und Stauwasserpegels nicht städtebaulich festgelegt bzw. in einem städtebaulichen Vertrag abgeschlossen (siehe auch Entwurf Verordnung über den Bebauungsplan Lokstedt 67, § 2, Punkt 12).	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b>  Konkret sind keine Maßnahmen erkennbar, die zu einer dauerhaften Absenkung des vegetationsverfügbaren Grund- und Stauwasserpegels führen können. Daher wird die Festsetzung § 2 Nummer 12 vorsorglich festgesetzt.  Da als Schutzmaßnahme eine Festsetzung im Bebauungsplan getroffen werden konnte, ist eine darüber hinausgehende Sicherung in einem städtebaulichen Vertrag nicht notwendig.
1.55	<b>Baumbestand</b>  Im Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67 werden nur wenige Bäume im Bauabschnitt WA 2 als erhaltungswürdig festgesetzt. Hingegen wird der alte Baumbestand im Bauabschnitt WA 3 mit über 60 Jahre alten Bäumen als nicht erhaltungswürdig angesehen. Der Charakter des Plangebiets Lokstedt 67 wird von dem jahrzehntelang bestehenden Baumbestand geprägt.  Wieso wurden die für den grünen Charakter des Quartiers prägenden Bäume im WA 3 – sie verdecken die 9-geschossigen Hochhäuser im Rimbeweg – als nicht erhaltungswürdig angesehen? Wer bestimmt welche Bäume den grünen Charakter des Quartiers prägen?	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b>  Der Bebauungsplan Entwurf setzt Bäume „zum Erhalt“ fest. Die Bäume im WA 3 wurden durch einen Baumgutachter bewertet und zu 50% als erhaltenswert eingestuft. Diese sind in dem Baumbestandsgutachten als rot und gelb gekennzeichnet.  Zur generellen generelle Bedeutung eines Baumes für das Landschafts-/ Ortsbild wird im Wesentlichen der Kronendurchmesser berücksichtigt.  Eine Befragung der Anwohner zu Bäumen fand nicht statt.  Der Baumbestand im Plangebiet wurde durch

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Gab es hierzu eine Umfrage seitens der Anwohner?</p> <p>Welche qualifizierte Methodik wurde für diese Einschätzung genutzt?</p>	<p>zwei Ingenieurbüros, die als „Beratende Ingenieure für Bäume und deren Umfeld“ sowie als Sachverständige tätig sind, bewertet. Dabei sind die Gehölzart, der Stammdurchmesser in 1,30 m Höhe, der Kronendurchmesser, der allgemeine Baumzustand, der Zustand des Kronen-, Starkast-, Stamm- und Wurzelbereichs, die Schadstufe des jeweiligen Baumes nach den Empfehlungen für die Schadstufenbestimmung für Bäume an Straßen und in der Stadt (FLL) bewertet worden.</p>
1.56	<p>Vor dem Hintergrund, dass Bäume im Gegensatz zu Hecken einen erheblichen Beitrag zum Lärmschutz beitragen (Nähe Flughafen, U-Bahn, Hauptverkehrsstraße Koppelstraße) ist eine Ersatzpflanzung mit Hecken nicht nachvollziehbar.</p> <p>Welches städtebauliche Konzept steht dahinter, anstelle von Bäumen eine Bepflanzung mit Hecken festzusetzen? Bitte erläutern Sie dieses städtebauliche Bepflanzungskonzept im Detail.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Weder Bäume noch Hecken leisten einen objektiven Beitrag zum Lärmschutz. Subjektives Empfinden von Lärminderungen durch Bepflanzungen ist nicht ausgeschlossen.</p> <p>Die Festsetzung § 2 Nr. 8 des Bebauungsplans dient der Durchgrünung des Gebietes. Heimische, standortgerechte Bäume und Hecken bieten Lebensraum für heimische Tierarten. Die Möglichkeit, statt eines Baumes 15 m Hecke zu pflanzen, bietet den Bauherren Spielraum bei der Gestaltung der Außenanlagen. Hecken bieten einen spezifischen Lebensraum für einige Vogelarten. Die Vorgabe zur Anpflanzung von Bäumen oder Sträuchern und Hecken dient der Minderung der Eingriffe in die Natur. Es gibt hierzu kein städtebauliches Konzept. Bei der Freiflächenplanung werden die Festsetzungen aber berücksichtigt und umgesetzt.</p>
1.57	<p><b>Städtebauliche Belange</b></p> <p>Sie erklären im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67: Bei der Festlegung der städtebaulichen Dichte wird die Lage des Plangebiets im Ortsteil Lokstedt berücksichtigt. Und begründen ferner, dass es einen öffentlichen Personennahverkehr, Schulen, Sportanlage und Versorgungseinrichtungen in fußläufiger Entfernung zu erreichen sind.</p> <p>Bitte erläutern Sie den Zusammenhang der städtebaulichen Dichte mit der Fußläufigkeit von Infrastruktur?</p> <p>Warum finden bei der städtebaulichen Dichte die vorhandenen Kapazitäten des öffentlichen Personennahverkehr, der Schulen, Sportanlage und Versorgungseinrichtungen keine Berücksichtigung? Bitte erläutern Sie dieses.</p> <p>In welcher Form werden die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse im gesamten Plangebiet durch die Festsetzung einer angemessenen städtebaulichen Dichte</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Zur Bereitstellung einer ausreichenden und funktionierenden öffentlichen und privaten Infrastruktur zur Versorgung der Bevölkerung ist eine Mindestanzahl von Menschen notwendig, damit die Infrastruktur – wirtschaftlich – vorgehalten werden kann. Ist dieses nicht der Fall, wie in einigen ländlichen Regionen, können Infrastrukturangebote nicht mehr dauerhaft bereitgestellt werden. Insbesondere der öffentliche Nahverkehr benötigt eine Grundauslastung, um einen sinnvollen Betrieb zu ermöglichen.</p> <p>In einer Stadt der kurzen Wege ist es sinnvoll, wenn die vorhandene Infrastruktur von möglichst vielen Menschen genutzt werden kann. Eine fußläufige Erreichbarkeit ist vor allem sinnvoll für Infrastruktur, die täglich oder oft genutzt wird wie Kindertagesstätten, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten. Viele Nutzer in großer Nähe bedeutet eine gute Auslastung der Infrastruktur, die auf Grund der Nachfrage auch aufrechterhalten werden</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>gesichert? Bitte führen Sie dieses näher aus insbesondere auch im Zuge des jetzt schon kollabierenden Verkehrsaufkommens, den überfüllten Schulen und zu wenigen Versorgungseinrichtungen und fehlenden Ärzten.</p>	<p>kann.</p> <p>Die gute und vielseitige Infrastruktur innerhalb der Urbanisierungszone im Umfeld des Plangebietes war ein Grund, in diesem Quartier nachzuverdichten.</p> <p>Bei der Ausführung in der Begründung handelt es sich um einen redaktionellen Fehler. Die Festsetzung einer angemessenen Dichte kann nicht gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichern. Die Begründung wird folgendermaßen geändert:</p> <p>„Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Festsetzung einer angemessenen Dichte nicht beeinträchtigt.“</p>
1.58	<p><b>Belange von Natur und Landschaft</b></p> <p>Bitte erklären Sie präziser wie die Vernichtung von Grünflächen und Versiegelung von Flächen in dem Maße wie im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 geplant einen Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen vermindert?</p> <p>Bitte nennen Sie Fläche der Grünflächen, die faktisch überbaut und versiegelt werden.</p> <p>In welchem Zusammenhang steht die genannte planungsrechtliche Verbindung zu dem Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen? Bitte erklären Sie dieses genauer.</p> <p>Wie kann der Verlust von 60 Jahre alten Baumbestand ersetzt werden?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Durch eine Flächenversiegelung findet keine Minderung von Verlust von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen statt. Zur Minderung eines Eingriffs durch die mögliche Bebauung trifft der Bebauungsplan jedoch einige Festsetzungen. So werden zum Beispiel Planzgebote, Dachbegrünung und öffentliche Grünflächen festgesetzt.</p> <p>Eine seriöse Darstellung der zusätzlich versiegelten und überbauten Flächen ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Dieses wird von den konkreten Baumaßnahmen abhängig sein. Teilweise werden neue Gebäude auf bisher versiegelten Flächen, zum Beispiel auf den Garagenhöfen, entstehen. Im WA 1 werden umfangreich versiegelte Flächen zurückgebaut, so dass hier mit einer Entsiegelung von rund 600 m<sup>2</sup> zu rechnen ist.</p> <p>Im WA 2 ist von einem Zuwachst der Versiegelung von rund 1.300 m<sup>2</sup> auszugehen und im WA 3 von 400 m<sup>2</sup>.</p> <p>In der Summe ist somit von 1.100 m<sup>2</sup> zusätzlicher Versiegelung auszugehen. Dieses ist eine überschlägige Berechnung. Für die Neubebauung wurden hier die Baufenster zu Grunde gelegt, die voraussichtlich nicht ganz ausgenutzt werden. Es ist aber auch noch nicht absehbar, wie die Freiflächenausführung erfolgt und wie die Zuwegungen zu den Häusern und möglicherweise Terrassen ausgeführt werden.</p> <p>Der Verlust von altem Baumbestand kann durch Neupflanzung gemindert, jedoch nicht gänzlich ersetzt werden. Um die Eingriffe in die Natur zu mindern, ist im Bebauungsplan (§ 2 Nr. 8 der Verordnung) ein Anpflanzgebot für Bäume oder Hecken festgesetzt. Die Fällung von Bäumen wird im Rahmen eines</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		Fällantrags geprüft. Die erforderliche Ersatzpflanzung wird dann unter anderem über die Wertigkeit des Altbaumes definiert.
2.0	<b>Anwohner, Ansgarweg</b>	
2.1	<p>Ich danke Ihnen für die Möglichkeit der Mitsprache als betroffene Familie und sende Ihnen hiermit meine Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67. Ich freue mich auf konstruktive, individuell auf die folgenden Punkte eingehende Rückmeldungen. Vorab möchte ich unterstreichen, dass es bei den Punkten um das hoffentlich gemeinsame Ziel geht, die Bebauungsplanänderung zu nutzen, um unsere schöne Stadt und das Quartier nachhaltiger, lebenswerter, gesünder und sicherer zu machen sowie die Eingriffe in die Umwelt so gering wie möglich zu halten und wirtschaftliche Aspekte abzuwägen.</p> <p>Denn grundsätzlich ist eine Schaffung von neuem Wohnraum wünschenswert, jedoch sollte bei den Planungen die tatsächlichen Begebenheiten des Quartiers berücksichtigt werden. Ich muss jedoch feststellen, dass im vorliegenden Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 leider keine von den Anwohnern genannten, in mehrfachen Veranstaltungen weiter ausführlich erläuterten bzw. diskutierten Bedenken und Wünsche berücksichtigt wurden. Sogar werden die jeweiligen Veranstaltungen, z.B. in den öffentlichen Bezirkssitzungen zusammen mit der Politik weder terminlich noch inhaltlich aufgeführt.</p> <p>Der jetzt ausgelegte Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 erweckt bei mir den Eindruck – vor allem aufgrund der bereits vielfach diskutierten Tatsachen und Rahmenbedingungen -, dass hier ohne Rücksicht auf die bestehenden städtebaulichen Tatsachen in und um den Ansgarweg, Rimbartweg und Lohkoppelweg ein Maximalkonzept umgesetzt werden soll, vollkommen ohne Berücksichtigung des Charakters und der im Viertel bereits jetzt bestehenden infrastrukturellen Problemen u.a. des Verkehrs oder der ökologischen Rahmenbedingungen wie der Grundwassersituation. Wie soll es ein „grünes Lokstedt geben ohne Schrebergärten und ohne alten Baumbestand, der gegen Steine ausgetauscht wird?</p> <p>Im Einzelnen bitte ich Sie, zu den nachfolgenden Punkten detailliert Stellung zu nehmen und die genannten Punkte im weiteren Verfahren aktiv zu adressieren und zu bedenken. Der Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 ist so zu überarbeiten, dass die Wünsche und Anmerkungen der hier seit Jahren lebenden Eigentümer und Mieter Berücksichtigung finden,</p>	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	sodass diese und die zukünftigen Anwohner weiterhin in einem lebenswerten und gesunden Lokstedt 67 wohnen können. Dieses bedeutet, dass u.a. zu den wesentlichen Punkten in Bezug auf Verkehr/Parken, GRZ, Staffelgeschossen, Erhalt von Baumbestand von Ihrer Seite detailliert Stellung genommen wird und in einem verbindlichen städtebaulichen Vertrag festgelegt bzw. im Bebauungsplan Lokstedt 67 konkret festgesetzt wird.	
2.2	Siehe 1.11	Siehe 1.11
2.3	Siehe 1.4	Siehe 1.4
2.4	Siehe 1.5	Siehe 1.5
2.5	Siehe 1.6	Siehe 1.6
2.6	Siehe 1.14	Siehe 1.14
2.7	Siehe 1.15	Siehe 1.15
2.8	Siehe 1.16  Was ist eine „angemessene“ Dichte? Setzen Sie Eimsbüttel oder Altona als Maßstab oder Blankenese oder Poppenbüttel oder...? Gibt es hierzu ein städtebauliches Gesamtkonzept für Lokstedt rund um den Ansgarweg, Lohkoppelweg, Stresemannallee, Emil-Andresen-Straße und Julius-Vosseler-Straße?	Die derzeitige Grundstücksausnutzung mit einer GRZ von 0,18 bis 0,24 und die GFZ von 0,7 bis 0,9 entspricht einer geringen, mithin suburbanen Dichte. Diese geringe Dichte entspricht jedoch nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten im Umfeld des Plangebiets. Dieses hat seinen Charakter im Laufe der vergangenen 15 Jahre von einer suburbanen zu einer urbanen oder städtischen Ausprägung gewandelt. Die aktuelle Grundstücksausnutzung spiegelt daher die zentrale Lage und die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz nicht wider.  Als Referenz kann hier die in der BauNVO vorgegeben Dichte für Allgemeine Wohngebiete mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 12. Herangezogen werden.
2.9	Siehe 1.17	Siehe 1.17
2.10	Siehe 1.19	Siehe 1.19
2.11	Siehe 1.15	Siehe 1.15
2.12	Siehe 1.21	Siehe 1.14
2.13	Siehe 1.22	Siehe 1.22
2.14	Siehe 1.23	Siehe 1.23
2.15	Siehe 1.25	Siehe 1.25
2.16	Siehe 1.26	Siehe 1.26
2.17	Siehe 1.27	Siehe 1.27
2.18	<b>Verkehrssituation</b> Durch eine weitere Nachverdichtung mit 200	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b> Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Wohnungen wird der Verkehr zunehmen, individuell wie öffentlich. Es ist nicht nachvollziehbar, dass von einem Rückgang des Individualverkehrs ausgegangen wird. In Hamburg – wie in den übrigen Großstädten in Deutschland – ist eine Zunahme an PKW verzeichnen. So ist die Zahl von PKW in Hamburg von 783.255 auf 794.618 von 2018 auf 2019 angestiegen, was einem Anstieg von 1,45% entspricht. [Fußnote 1] Der Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundesministeriums für Verkehr rechnet mit einem Zuwachs von 2010 auf 2030 im motorisierten Individualverkehr von 9,9 %.[2] Auch macht die Grafik auf Seite 56 des Bundesverkehrswegeplans 2030 deutlich, dass sich die Zahl der PKW proportional zur Einwohnerentwicklung entwickelt.[3] Nimmt die Anzahl der Einwohner im Quartier zu, so ist analog von einer proportionalen Zunahme an PKW auszugehen. Aktuell ist schon eine sehr knappe Parkplatzsituation zu verzeichnen (Parken auf Grünflächen, Versperren von Rettungswegen, Parken auf Gehwegen etc.). Dies wiegt umso schwerer als dass 20% bis 30% des Stadtverkehrs durch Parkplatzsuche entstehen.[4] 5% bis 15% der verkehrsbedingten Stickoxidbelastung können durch umweltsensitives Verkehrsmanagement vermieden werden – dazu gehört auch die Planung einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen.[5]</p> <p>Wieso werden diese Fakten für einen Bebauungsplan und die Planung für den städtebaulichen Vertrag nicht berücksichtigt? Warum wird von einem Rückgang des privaten PKW-Besitzes ausgegangen und damit die Belange der Parksituation und die Auswirkungen auf die Lebensqualität im Quartier nicht reflektiert?</p> <p>Folglich ist es u.E. unabdingbar, im städtebaulichen Vertrag eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen, d.h. proportional zur Anzahl der neu gebauten Wohnungen vorzusehen. In Anbetracht der wegfallenden Garagenhöfe sind bei 200 neuen Wohnungen mindestens 200 Tiefgaragenparkplätze zzgl. der wegfallenden Parkplätze auf den Garagenhöfen verbindlich im städtebaulichen Vertrag festzuschreiben.</p> <p>[1] <a href="https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255132/umfrage/bestand-an-pkw-in-hamburg/">https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255132/umfrage/bestand-an-pkw-in-hamburg/</a></p> <p>[2] Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 55 f, abrufbar unter: <a href="https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/V/erkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile">https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/V/erkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile</a></p> <p>[3] Ebenda</p>	<p>waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Grundsätzlich werden durch die HBauO für Wohnungsbauvorhaben keine Stellplätze gefordert.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p> <p>Das geplante Angebot an Stellplätzen orientiert sich auch an den langjährigen Erfahrungen der Genossenschaften, wie viele Stellplätze von ihren Mitgliedern angemietet werden.</p> <p>Im weiten Umfeld des Plangebietes (statistisches gebiet Lokstedt 39007) zwischen Emil-Andressen-Straße, Grandweg, Stresemannallee und Vizellinstraße hat die Zahl der privaten PKW zwischen 2012 und 2018 von 1.343 um 39 auf 1.382 zugenommen. Bezogen auf 1.000 Einwohner hat die Zahl im gleichen Zeitraum von 357 auf 341 abgenommen.</p> <p>Es erscheint damit nicht zukunftsorientiert, mehr als die aktuell geplanten Stellplätze herzustellen.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>[4] EY: Smart City. Smart City Applikationen für die Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten. Beispiel Smart Parking, S.2, abrufbar unter: <a href="https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-smart-city-beispiel-smart-parking/\$File/ey-smart-city-beispiel-smart-parking.pdf">https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-smart-city-beispiel-smart-parking/\$File/ey-smart-city-beispiel-smart-parking.pdf</a></p> <p>[5] Ebenda</p>	
2.19	<p>Neben der Frage der Verkehrsbelastung und der verkehrsbedingten Emissionen, die sich direkt auf die gesunden Wohnverhältnisse auswirken, sind die Auswirkungen des Bebauungsplanentwurfs auf die Frage der polizeilichen Belange zu erörtern und aktiv abzubilden.</p> <p>Im Arbeitskreis 1 – Papier führt die Polizei aus <i>„Die bestandsorientierte Festsetzung der Verkehrsflächen ist inakzeptabel! Der Aussage das bestehende Straßennetz sei hinreichend dimensioniert wird widersprochen! In der Grob-Abstimmung wurde konstatiert, dass insbesondere die Flächen im Rimbartweg und Ansgarweg untermaßig sind und bereits hoher Parkdruck bestehe. ... Des Weiteren berichtete die BIS/FW 150 über Probleme der Feuerwehr bei der Durchfahrt der Straßen und zugeparkter FW-Einfahrten.“</i></p> <p>Weiterhin wird ausgeführt, dass die Verkehrsflächen im Bebauungsplan nicht gemäß ReStra ausgeführt werden können. Überdies geht auch die Polizei von einer Zunahme des Parkdrucks aus.</p> <p>Die Stellungnahme des Fachamts Landschafts- und Fachplanung bietet keinen Lösungsweg an und verweist lediglich darauf, dass mögliche Maßnahmen nicht wirtschaftlich wären.</p> <p>Eine Erläuterung zu den Parkständen und eine Bilanzierung der Parkplätze – wie von der Polizei angefragt – wurde nicht vorgenommen bzw. ist nicht in der Begründung des Bebauungsplanentwurfs erkennbar.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die öffentliche Straßenverkehrsfläche am Ansgarweg und Rimbartweg hat durchgängig einen Querschnitt von 10 Metern, wobei jeweils beidseitig als Gehwege drei Betonplatten á 0,5 Meter gelegt sind. Inklusive Hochbord und Erde ergeben sich eine Gehwegbreite von ca. 1, 8 Meter und eine Straßenbreite von 6,4 Metern. Es ist durchgängig Tempo 30 ausgewiesen.</p> <p>Die Durchfahrt geht vom Lohkoppelweg in den Lohkoppelweg. Die Straße dient somit nicht als Abkürzung und wird demnach ausschließlich von Anliegern befahren.</p> <p>Vom Charakter her handelt es sich um eine Wohnstraße (Erschließungsstraße, E SV) gemäß Rast. Die Straßenbreite von knapp über 6 Metern ermöglicht einen Begegnungsverkehr von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen. Straßenbegleitendes Parken ist gemäß Straßenverkehrsordnung möglich. Eine Untermaßigkeit ist mit Bezug auf die Richtlinien zum Straßenausbau nicht zu erkennen.</p> <p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere in Feuerwehreinahrten, kann die Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.</p> <p>Zu Parkständen siehe 2.18.</p>
2.20	<p>In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass im größeren Umfeld der Max-Tau-Straße und des Lohkoppelwegs bereits nachverdichtet worden ist. Spätestens mit der Verkehrsberuhigung der Emil-Andresen-Straße und dem Wegfall von Parkplätzen hat der Parkplatzsuchverkehr deutlich zugenommen und erstreckt sich auch bis in den Ansgar- und Rimbartweg. Es ist zwingend erforderlich, die Entwicklung des Quartiers im größeren Maßstab – über das Areal des Bebauungsplans hinaus - mit zu reflektieren, um die bereits bestehende angespannte Verkehrssituation zu erklären.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Eine Gesamtbetrachtung von Kraftfahrzeugbesitz und Stellplatzangebot im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg sowie dessen Umfeld ist unter 2.18 zu finden.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
2.21	Auch die Erreichbarkeit mit Polizei, Feuerwehr und Müllabfuhr gehört u.E. zu der Gewährleistung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Entsprechend kann dieses Thema nicht mit dem Verweis auf fehlende wirtschaftliche Darstellbarkeit ungelöst bleiben. Folglich ist der Ausweis der erforderlichen Verkehrsflächen genauso wie die Schaffung (wie bereits oben ausgeführt) einer ausreichenden Anzahl von Tiefgaragenstellplätzen erforderlich. Bitte nehmen Sie im Detail dazu Stellung, wie ein nachhaltiges und den tatsächlichen Gegebenheiten und erwarteten Entwicklung der PKW Anzahl angemessenes Verkehrskonzept für das Quartier und insbesondere das Areal des Bebauungsplans Lokstedt 67 realisiert werden kann.	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b> Siehe 2.19
2.22	Siehe 1.30	Siehe 1.30
2.23	Siehe 1.31	Siehe 1.31
2.24	Siehe 1.32	Siehe 1.32
2.25	Siehe 1.36	Siehe 1.36
2.26	Siehe 1.37	Siehe 1.37
2.27	Siehe 1.38	Siehe 1.38
2.28	Siehe 1.43	Siehe 1.43
2.29	Siehe 1.44	Siehe 1.44
2.30	Siehe 1.45	Siehe 1.45
2.31	Siehe 1.46	Siehe 1.46
2.32	<p>Siehe 1.50</p> <p>Wie sind die Untersuchungen für die nebenliegenden Liegenschaften ausgefallen?</p> <p>Auf unserem Grundstück Ansgarweg 9f können wir beim puren Betreten des Rasens ein hohes Maß an Feuchtigkeit feststellen. Wieso wird dies nicht berücksichtigt im Konzept?</p>	<p>Siehe 1.50</p> <p>Die hydrologische Untersuchung stellt dar, dass im Plangebiet und dessen Umfeld weitläufig oberflächennahe geringdurchlässige Bodenschichten vorhanden sind. Durch diese kann das anfallende Oberflächenwasser nicht in das Grundwasser versickern. Eine Versickerung von Niederschlagwasser ist daher in diesem südlichen Teil von Lokstedt nicht möglich.</p> <p>Das Problem der hohen Bodenfeuchtigkeit besteht innerhalb und außerhalb des Plangebietes. Der Bebauungsplan Lokstedt 67 ist für die Bodenbeschaffenheit nicht verantwortlich und kann diese auch nicht ändern.</p>
2.33	Siehe 1.52	Siehe 1.52
2.34	Siehe 1.53	Siehe 1.53
2.35	Siehe 1.54	Siehe 1.54

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
2.36	<p>Konkret musste die Schiffszimmergenossenschaft beim Bau der Verdichtung Rimbartweg 5 feststellen, dass es punktuell Feuchtigkeitsstellen gibt. Die Tiefgarage musste mehrfach trockengelegt werden. Ebenso musste die Schiffszimmergenossenschaft in den Jahren 2015 bis 2017 aufwändige Abdichtungsmaßnahmen durchführen lassen am Haus Rimbartweg 15. Wieso werden diese Erfahrungswerte außer Acht gelassen? Wie können Sie sicherstellen, dass durch zusätzliche Wasserverdrängung oder Umleitung unser Haus nicht geschädigt wird?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Die Wasserhaltung bei Baugruben ist ein alltäglicher Bestandteil des Baustellenbetriebes und sollte kein außergewöhnliches Problem im Rimbartweg darstellen.</p> <p>Die Problematik des im Plangebiet und dessen Umfeld anstehenden Oberflächenwassers wird im Wasserwirtschaftlichen Konzept weitreichend erläutert und dargestellt. Es werden dort Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung und gedrosselten Ableitung dargestellt, die sicherstellen, dass es aus dem Plangebiet schädigende Auswirkungen auf die Nachbarschaft gibt.</p> <p>Es ist nicht ersichtlich, in welcher Form eine Wasserverdrängung oder Umleitung erfolgen soll. Das Grundwasser steht in mindestens vier Meter Tiefe an.</p> <p>Das Wasserwirtschaftliche Konzept macht zum Grundwasser folgende Aussage:</p> <p>„Nachteilige Auswirkungen durch eine Blockierung des Strömungsquerschnitts im Grundwasserleiter durch die geplanten Tiefgaragen sind nicht zu erwarten, da der maßgebliche Grundwasserabstrom in größeren Tiefen erfolgt.“</p>
2.37	Siehe 1.55	Siehe 1.55
2.38	Siehe 1.56	Siehe 1.56
2.39	Siehe 1.57	Siehe 1.57
2.40	<p>In der ausgelegten Begründung wird fortfolgend ausgeführt, dass eine Überschreitung als vertretbar angesehen wird, da die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und zudem keine nachteilige Auswirkung auf die Umwelt zu erwarten ist.</p> <p>Dem kann in Anbetracht der im Abschnitt „Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ beschriebenen bestehenden Situation und Fakten nicht gefolgt werden, da</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• es bereits heute aus polizeilicher Sicht erhebliche Bedenken gibt und</li> <li>• der Parkplatzsuchverkehr weiter erhebliche ansteigen wird (siehe Verkehr)</li> <li>• mit einer direkten Erhöhung der Stickoxidemissionen.</li> </ul> <p>Die Auswirkungen auf die allgemeinen Anfor-</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Bei den Straßen Ansgarweg und Rimbartweg handelt es sich um Erschließungsstraßen, die nicht von Durchgangsverkehr belastet sind. Selbst der Lohkoppelweg ist mit 2.500 Fahrten pro Tag eine wenig belastete Stadtstraße. Gesundheitliche Belastungen bezogen auf Verkehrslärm und Luftschadstoffe liegen hier nicht vor.</p> <p>Siehe 2.18 und 2.19</p> <p>Maßgebend für die Beurteilung von Luftschadstoffemissionen sind die in der 39. BImSchV vom August 2010 festgelegten Immissionswerte. Für die Beurteilung ist die Gesamtbelastung maßgebend, die sich aus der Hintergrundbelastung und den für die Schadstoffemissionen relevanten Straßen ergibt. Aufgrund zahlreicher Untersuchungen und Messungen in städtischen Gebieten ist bekannt,</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>derungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans bzw. der ausgelegten Begründung nicht reflektiert, da die Argumentation von einer wünschenswerten aber nicht als realistisch anzusehenden Annahme ausgeht – nämlich, dass die Anzahl der PKW abnehmen wird.</p> <p>Im Ergebnis fehlt es an einer detaillierten und konkreten Analyse eines ganz erheblichen Entscheidungspunktes.</p>	<p>dass für verkehrsinduzierte Schadstoffimmissionen nur zwei Schadstoffe kritisch sind: Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>).</p> <p>Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Lokstedt 67 liegt die Luftmessstation an der Kieler Straße am nächsten. Hier wird der Luftqualitätsindex mit 3 (befriedigend) bewertet. Diese Bewertung ergibt sich aus einer geringfügigen Überschreitung der Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel. Bei der Messstation handelt es sich um eine Verkehrsmessstation an einer der befahrensten Straßen Hamburgs. Dennoch lässt sich hier im Jahresmittel nur eine geringfügige Überschreitung des Grenzwertes von 40µg/m<sup>3</sup> feststellen. Es ist daher – wie oben dargestellt - mit Sicherheit davon auszugehen, dass sich im Plangebiet keine negativen Auswirkungen durch eine geringfügige Erhöhung des Verkehrs ergeben werden.</p>
2.41	<p>Warum berücksichtigen Sie keine modernen Mobilitätskonzepte wie MOIA (Halteflächen), Stadtrad, eScooter/ Flächen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge und/oder eBikes.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Festsetzung von alternativen Mobilitätskonzepten ist im Bebauungsplan nicht möglich.</p> <p>Das Plangebiet liegt innerhalb der Bereiche, die durch MOIA und StadtRAD bedient werden. Die nächste StadtRAD-Station liegt an der Gabelung Emil-Andresen-Straße / Lohkoppelweg. In den städtebaulichen Verträgen werden E-Ladeplätze für Autos und Lademöglichkeiten für E-Bikes gesichert.</p>
2.42	<p>Wie stellen Sie ausreichend Manövrierraum für Lieferdienste oder Pflegedienste sicher, die momentan wohl oder übel auf Gehweg- oder Grünflächen bis hin zu Rettungswegen ausweichen müssen?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Straßenverkehrsordnung lässt die Ausweisung von Lieferzonen in Allgemeinen Wohngebieten nicht zu, so dass hier keine gesonderten Zonen ausgewiesen werden können.</p> <p>Die Straßenverkehrsordnung gilt auch für Pflege- und Lieferdienste.</p>
2.43	<p>Abschließend möchte ich betonen, dass die Schaffung von mehr Wohnraum sehr wünschenswert ist und Lokstedt hier durchaus gut geeignet scheint. Jedoch ist es zwingend erforderlich, die bestehende Situation, Erfahrungen und mögliche Auswirkungen zu reflektieren und diesen mittels eines Lösungskonzepts mit fundierter Basis zu begegnen.</p> <p>Ich freue mich auf einen konstruktiven Austausch und Ihre konkreten Anpassungen oder Herleitungen zu meinen voran genannten Punkten, Fragen und Bitten.</p>	<p><b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
3.0	<p><b>Anwohner, Rimbartweg</b> <b>Anwohnerin, Rimbartweg</b></p>	

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<b>Anwohner und Anwohnerin, Ansgarweg</b> <b>Anwohnerin, Hagentwiete</b> <b>Anwohnerin, Ansgarweg</b> <b>Anwohner und Anwohnerin, Ansgarweg</b> <b>Anwohner und Anwohnerin, Rimbartweg</b> <b>Anonym</b> <b>Anonym</b> <b>Anwohnerin</b> <b>Anwohnerin, Lohkoppelweg</b> <b>Anwohnerin, Ansgarweg</b> <b>Anwohner, Rimbartweg</b> <b>Anwohner, Rimbartweg</b> <b>Anwohnerin, Rimbartweg</b> <b>Anwohner, Ansgarweg</b> <b>Anwohnerin</b> <b>Anwohner, Rimbartweg</b> <b>Anwohner, Ansgarweg</b> <b>Anwohner und Anwohnerin, Ansgarweg</b> <b>Anwohner</b>	
3.1	Siehe 1.1	Siehe 1.1
3.2	Siehe 1.3	Siehe 1.3
3.3	Siehe 1.4	Siehe 1.4
3.4	Siehe 1.5	Siehe 1.5
3.5	Siehe 1.6	Siehe 1.6
3.6	Siehe 1.14	Siehe 1.14
3.7	Siehe 1.15	Siehe 1.15
3.8	Siehe 1.16	Siehe 1.16
3.9	Siehe 1.17	Siehe 1.17
3.10	Siehe 1.19	Siehe 1.19
3.11	Siehe 1.20	Siehe 1.15
3.12	Siehe 1.21	Siehe 1.14
3.13	Siehe 1.22	Siehe 1.22
3.14	Siehe 1.23	Siehe 1.23
3.15	Siehe 1.25	Siehe 1.25
3.16	Siehe 1.26	Siehe 1.26
3.17	Siehe 1.27	Siehe 1.27
3.18	Siehe 1.28	Siehe 1.28
3.19	Siehe 1.29	Siehe 1.29

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
3.20	Siehe 1.30	Siehe 1.30
3.21	Siehe 1.31	Siehe 1.31
3.22	Siehe 1.32	Siehe 1.32
3.23	Siehe 1.33	Siehe 1.33
3.24	Siehe 1.34	Siehe 1.34
3.25	Siehe 1.35	Siehe 1.35
3.26	Siehe 1.36	Siehe 1.36
3.27	Siehe 1.37	Siehe 1.37
3.28	Siehe 1.38	Siehe 1.38
3.29	Siehe 1.39	Siehe 1.39
3.30	Siehe 1.40	Siehe 1.40
3.31	Siehe 1.41	Siehe 1.41
3.32	Siehe 1.7	Siehe 1.7
3.33	Siehe 1.42	Siehe 1.38
3.34	Siehe 1.43	Siehe 1.43
3.35	Siehe 1.44	Siehe 1.44
3.36	Siehe 1.45	Siehe 1.45
3.37	Siehe 1.46	Siehe 1.46
3.38	Siehe 1.50	Siehe 1.50
3.39	Siehe 1.52	Siehe 1.52
3.40	Siehe 1.53	Siehe 1.53
3.41	Siehe 1.54	Siehe 1.54
3.42	Siehe 1.55	Siehe 1.55
3.43	Siehe 1.56	Siehe 1.56
3.44	Siehe 1.57	Siehe 1.57
4.0	<b>Anwohnerin, Ansgarweg</b>	
4.1	Ich hoffe, dass sich nun im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die von Ihnen und Ihren Mitstreitern auf den Podien/ Stadtplanungsausschüssen beschworenen Möglichkeiten der Mitwirkung ergeben bzw. sich aufdrängende Fragen beantwortet werden! Ich habe an einigen Veranstaltungen zum Thema Lokstedt 67 teilgenommen und bin trotz der zahlreichen Angebote zur Beteiligung betroffen vom Verlauf der Planung und dem Umgang mit vorgetragenen Fragen und Bedenken der Anwohner. Ich	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>habe diese über den gesamten begleiteten Planungsverlaufs als kooperativ, konstruktiv, versiert und besonnen erlebt. Und ich kann sehr gut die Enttäuschung und das Ohnmachtsgefühl über den ‚Stand der Dinge‘ nachvollziehen, das viele in einem angeblich transparenten Planungsprozess empfinden. Die wirtschaftlichen Interessen der Baugenossenschaften und die politischen Zielsetzungen von Wohnraumschaffung ‚um jeden Preis‘, scheinen über allen vorgebrachten Argumenten zu stehen und bereits beschlossene Sache zu sein. Der Planungsprozess wird zur Farce und die Betroffenen verlieren zwangsläufig das Vertrauen in Politik und Verwaltung.</p>	
4.2	Siehe 1.1	Siehe 1.1
4.3	Siehe 1.11	Siehe 1.11
4.4	Siehe 1.4	Siehe 1.4
4.5	Siehe 1.5	Siehe 1.5
4.6	Siehe 1.6	Siehe 1.6
4.7	Siehe 1.14	Siehe 1.14
4.8	Siehe 1.15	Siehe 1.15
4.9	Siehe 1.16	Siehe 1.16
4.10	Siehe 1.17	Siehe 1.17
4.11	Siehe 1.19	Siehe 1.19
4.12	Siehe 1.20	Siehe 1.15
4.13	Siehe 1.21	Siehe 1.21
4.14	Siehe 1.22	Siehe 1.22
4.15	Siehe 1.23	Siehe 1.23
4.16	Siehe 1.25	Siehe 1.25
4.17	Siehe 1.26	Siehe 1.26
4.18	Siehe 1.27	Siehe 1.27
4.19	Siehe 1.28	Siehe 1.28
4.20	Siehe 1.29	Siehe 1.29
4.21	Siehe 1.30	Siehe 1.30
4.22	Siehe 1.31	Siehe 1.31
4.23	Siehe 1.32	Siehe 1.32
4.24	Siehe 1.33	Siehe 1.33

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
4.25	Siehe 1.34	Siehe 1.34
4.26	Siehe 1.35	Siehe 1.35
4.27	Siehe 1.36	Siehe 1.36
4.28	Siehe 1.37	Siehe 1.37
4.29	Siehe 1.38	Siehe 1.38
4.30	Siehe 1.39	Siehe 1.39
4.31	Siehe 1.40	Siehe 1.40
4.32	Siehe 1.41	Siehe 1.41
4.33	Siehe 1.7	Siehe 1.7
4.34	Siehe 1.42	Siehe 1.38
4.35	Siehe 1.43	Siehe 1.43
4.36	Siehe 1.44	Siehe 1.44
4.37	Siehe 1.45	Siehe 1.45
4.38	Siehe 1.46	Siehe 1.46
4.39	Siehe 1.50	Siehe 1.50
4.40	Siehe 1.52	Siehe 1.52
4.41	Siehe 1.53	Siehe 1.53
4.42	Siehe 1.54	Siehe 1.54
4.43	Siehe 1.55	Siehe 1.55
4.44	Siehe 1.56	Siehe 1.56
4.45	Siehe 1.57	Siehe 1.57
5.0	<b>Anwohner, Rimbartweg</b>	
5.1	<p>Lokstedt 67 - ein reines Wohnflächen Maximierungskonzept</p> <p>Sind wir doch wenigstens ein einziges mal ehrlich: der Bebauungsplan Entwurf Lokstedt 67 ist ein reines Maximierungskonzept, dass einer nicht zu haltenden politischen Vorgabe folgt und recht wenig mit fundiertem und nachhaltigem Städtebau zu tun hat, wie man ihn von seinem zuständigen Amt erwarten sollte. Im ganzen Verfahren wurden bisher Versprechungen gemacht, die nicht eingehalten wurden, Zahlen nur dann genannt, wenn sie in die eigenen Vorstellungen passen oder der Verharmlosung des Projektumfangs dienen. Des Weiteren wird regelmäßig mit zweierlei Maß gemessen, wenn es um Parkplatzzahlen oder Geschosshöhen geht. Mal ist die Politik Schuld an allem, dann sind es wieder die Genossenschaften oder das</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die derzeitige Grundstücksausnutzung mit einer GRZ von 0,18 bis 0,24 und die GFZ von 0,7 bis 0,9 entspricht einer geringen, mithin suburbanen Dichte. Diese geringe Dichte entspricht jedoch nicht mehr den tatsächlichen Gegebenheiten im Umfeld des Plangebiets. Dieses hat seinen Charakter im Laufe der vergangenen 15 Jahre von einer suburbanen zu einer urbanen oder städtischen Ausprägung gewandelt. Die aktuelle Grundstücksausnutzung spiegelt daher die zentrale Lage und die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz nicht wider.</p> <p>Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Dichte im Quartier dahingehend reduziert, dass nur noch im WA 1 eine Überschreitung</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Bezirksamt und am Schluss wahrscheinlich die Anwohner.</p> <p>Was für ein endloses Drama!</p> <p>Dabei sind nahezu alle Anwohner der Meinung, dass eine Nachverdichtung mit Augenmaß sinnvoll und zeitgemäß ist. Ist es somit Alles nur ein großes Missverständnis? Oder warum ist eine simple Festsetzung der Geschosshöhe auf maximal 4 Vollgeschosse ohne Staffel (siehe Grafik "04_Bebauung max 4 VG ohne StG Lokstedt-67" im Anhang) nicht möglich?</p> <p>Dies hätte ein 8-11% Reduzierung der neu geplanten GFZ oder 11-17% der gesamten Geschossfläche pro Baugrundstück (siehe Grafik "03_Reduktion des Bebauungsplans Lokstedt-67" im Anhang) zur Folge. Ist diese Reduzierung des gesamten Bauvorhabens denn zu viel verlangt?</p>	<p>der GFZ um 0,2 stattfindet.</p> <p>Die genannten Grafiken sind nicht in BOP hochgeladen worden und stehen somit nicht zur Verfügung.</p>
5.2	<p>Bitte nehmen Sie zu folgenden Punkten Stellung:</p> <p><b>zu 5 Planinhalt und Abwägung</b></p> <p>Ist die GRZ als Instrument zur Bestimmung der Dichte eines Wohngebiets nicht völlig ungeeignet?</p> <p>Beispiel Hochhaus Rimbartweg 19 &amp; 21 und Bungalow Rimbartweg 28:</p> <p>Die Hochhäuser mit den bestehenden Garagenhöfen haben eine GRZ von 0,12 und bei einer Grundstücksfläche von 10.414m<sup>2</sup> und ca. 92 Wohnung einen Flächenverbrauch von 113m<sup>2</sup> pro Wohnung.</p> <p>Der Bungalow hat eine GRZ von 0,4 und bei einem Grundstück von 420m<sup>2</sup> einen Flächenverbrauch von 420m<sup>2</sup> pro Wohneinheit.</p> <p>Ist der Bungalow somit von seiner GRZ her gesehen absolut zeitgemäß? Laut Ihrer Begründung ja.</p> <p>Wer bestimmt eine für den Standort angemessene Dichte?</p> <p>Wie hoch ist diese und in welchen Kennzahlen wird diese angegeben?</p> <p>Sollte man in diesem Fall nicht besser die durchschnittliche GFZ erwähnen?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Die GRZ ist nicht allein geeignet, um die Dichte eines Wohngebiets hinreichend zu bestimmen. Im Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67 in der Fassung der ersten öffentlichen Auslegung wird daher die bauliche Dichte durch die Kombination aus GRZ und der Anzahl der zulässigen Vollgeschosse bestimmt. Um die Transparenz der Festsetzungen zu verbessern wird nun auch eine GFZ festgesetzt.</p> <p>Der Bungalow erreicht aufgrund seiner eingeschossigen Bauweise nur eine geringe GFZ und stellt daher unter dem Aspekt des schonenden Umgangs mit dem Boden keine optimale Lösung dar. Das wird auch aus der nebenstehenden Darstellung ersichtlich.</p> <p>Es wäre aus wohnungspolitischer Sicht hier besser ein WA mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 1,2 auszuweisen. Daher soll im Plangebiet auch eine Nachverdichtung erfolgen. Auf dem genannten Beispielgrundstück reduziert sich dann der Flächenanteil pro Wohnung auf 57 m<sup>2</sup>.</p> <p>Die Festlegung des Maßes der baulichen Nutzung obliegt dem Plangeber. Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat die Bezirke ermächtigt, Bebauungspläne aufzustellen und in deren Rahmen z.B. städtebauliche Dichten zu definieren und zu verordnen. Im Planungsprozess schlägt die Verwaltung des Bezirks im Auftrag der Bezirksversammlung städtebauliche Dichten vor, die durch die Bezirksversammlung beschlossen oder angepasst werden.</p> <p>Als Referenz kann hier die in der BauNVO</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p>vorgegeben Dichte für Allgemeine Wohngebiete mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 12. Herangezogen werden.</p> <p>Die Frage nach einer „durchschnittlichen“ GFZ erschließt sich nicht. Die GFZ bezieht sich immer auf ein festgesetztes Baugebiet. Bezugsgröße bei der Berechnung der GFZ ist immer das Baugrundstück.</p>
5.3	Siehe 1.12	Siehe 1.12
5.4	<p><b>zu 5.1.1 Art der baulichen Nutzung</b></p> <p>Welche Nutzungen will man in diesem Gebiet denn neben Wohnen ansiedeln?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Bei den aktuellen Planungen der Grundstückseigentümer sind ausschließlich Wohnungen und private Stellplätze geplant. Ergänzt werden soll dieses untergeordnet durch eine Kita.</p> <p>Grundsätzlich sind alle der in § 4 BauNVO genannten Nutzungen zulässig.</p>
5.5	<p><b>zu 5.1.2 Maß der baulichen Nutzung</b></p> <p>Wird die Obergrenzen der Geschossflächenzahl nicht nur teilweise, wie beschrieben, sondern auf jedem einzelnen Grundstück massiv überschritten?</p> <p>Wird die GFZ nicht normalerweise nur auf das jeweilige Grundstück bezogen und nicht auf ganzen Bereich wie z.B. WA 2?</p> <p>Die Zahlen im Überblick (Grafiken 01-02 im Anhang):</p> <p><b>WA 1</b></p> <p>Bestand GFZ 0,45</p> <p>Geplante GFZ 1,66</p> <p>Zuwachs an Geschossfläche 321%</p> <p>Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 38%</p> <p><b>WA 2</b></p> <p><b>Grundstück 2569 Kaifu</b></p> <p>Bestand GFZ 0,86</p> <p>Geplante GFZ 1,64</p> <p>Zuwachs an Geschossfläche 109%</p> <p>Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 37%</p> <p><b>Grundstück 2549 Wichern</b></p> <p>Bestand GFZ 0,65</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Dichte im Quartier dahingehend reduziert, dass nur noch im WA 1 eine Überschreitung der GFZ um 0,2 stattfindet.</p> <p>Dieses entspricht einer Überschreitung von 16% auf einem deutlich untergeordneten Bereich des Plangebietes. Diese Überschreitung wird aufgrund der besonderen Situation des Eckgrundstücks als vertretbar angesehen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Überschreitung nicht beeinträchtigt.</p> <p>Grundsätzlich bezieht sich die Berechnung der GFZ auf das Baugrundstück. Das Baugrundstück kann auch aus mehreren einzelnen Flurstücken bestehen. Für eine Gesamtbetrachtung ist in einem solchen Fall eine Zusammenlegungsbaulast in das Baulastenverzeichnis einzutragen.</p> <p>Es gibt keinen Anhang.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Geplante GFZ 1,46 Zuwachs an Geschossfläche 156% Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 22%</p> <p><b>Grundstück 2612 Kaifu</b> Bestand GFZ 0,89 Geplante GFZ 1,22 Zuwachs an Geschossfläche 61% Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 2%</p> <p><b>WA 3</b> <b>Grundstück 2604 &amp; 2603</b> Bestand GFZ 0,78 Geplante GFZ 1,58 Zuwachs an Geschossfläche 96% Überschreitung der zulässigen GFZ 1,2 um 32%</p>	
5.6	<p>Welcher städtebauliche Grund spricht für eine solch immense Nachverdichtung außer der genannten fußläufigen Nähe zu einer Bushaltestelle und einer U-Bahn?</p> <p>Diese Nähe wird doch fast in ganz Hamburg erreicht?</p> <p>Wenn diese nicht erreicht wird, macht es vielmehr die Versäumnisse des Ausbaus der ÖPNV Möglichkeiten deutlich und nicht das Potential zur Nachverdichtung?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Siehe 5.5</p> <p>Nein, es gibt Stadtgebiete, die nicht so gut an den ÖPNV, insbesondere den schnellen schienengebunden, angeschlossen sind. So verfügen einige Großwohnsiedelungen in Hamburg nicht über einen so guten U-Bahnanschluss wie das Quartier am Rimbartweg und Ansgarweg.</p> <p>Defizite gibt es teilweise in einigen Gebieten der Stadt, die hoch verdichtet sind, aber in deren Einzugsbereich kein schienengebundener ÖPNV vorhanden ist. Dieses wird gerade mit den Planungen für den Bau der U-5 nachgeholt. Aus wirtschaftlichen Gründen lässt sich in gering verdichteten Bereichen der äußeren Stadt oftmals nicht einmal eine Buslinie einrichten, da hier nicht die notwendigen Fahrgastzahlen erreicht werden. Dass in diesen wenig verdichteten Stadtteilen nicht, wie im Quartier am Rimbartweg und Ansgarweg, das unmittelbar an eine Buslinie angebunden ist, ist kein Versäumnis des ÖPNV-Ausbaus, sondern ökonomische Unmöglichkeit.</p>
5.7	<p>Wird Lokstedt 67 auch dem Baugesetzbuch §1 Abs.5 gerecht?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Ja, der B-Plan Lokstedt 67 wird durch seinen Beitrag als Maßnahme der Innenentwicklung insbesondere dem Nachhaltigkeitsgebot des §</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		1 Abs. 5 BauGB gerecht.
5.8	<p>Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.</p> <p>Wie genau geht Lokstedt 67 auf den Erhalt der städtebaulichen Gestalt sowie des Orts- und Landschaftsbild ein?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die geplanten Gebäude fügen sich aufgrund der Gebäudehöhe und der Stellung der Gebäude in den Bestand und das städtebauliche Umfeld ein. Die städtebauliche Gestalt und die architektonischen Stilmittel der sechziger Jahre werden durch den Entwurf aufgenommen, weiterentwickelt und an die heutigen Bedürfnisse angepasst. Es wird die Möglichkeit eröffnet, den Bestand zu sichern und durch Aufstockungen und Anbauten zu ergänzen. Dadurch wird die Möglichkeit einer angemessenen Nachverdichtung gegeben, um dem Planungswillen der Freien und Hansestadt Hamburg, Wohnraum zu schaffen, nachzukommen.</p>
5.9	Ist es etwa nicht richtig das 60% der Baugrenze (585m) von Lokstedt 67 an eingeschossige Bebauung und der Rest (40%, 400m) an 3-4 geschossige Bebauung angrenzt?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Nein, an der nördlichen Seite des Plangebietes grenzen vier- bis zehngeschossige Gebäude an, an der östlichen Seite drei- bis neungeschossige Gebäude und an der westlichen Seite ein- bis zweigeschossige Gebäude. Im Süden ist eine aufgelockerte Kleingartensiedlung mit eingeschossigen Gartenlauben gelegen.</p>
5.10	Siehe 1.23	Siehe 1.23
5.11	Siehe 1.25	Siehe 1.25
5.12	Entstehen etwa durch den unnötigen Abriss von Bestandsgebäuden (die entweder gerade renoviert wurden oder mit weit geringerem Aufwand/Schaden für die Umwelt renoviert werden könnten) und darauffolgenden Neubauten keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt? Stichwort Nachhaltigkeit im Bauwesen!	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Grundsätzlich ist der Erhalt von Bestandsgebäuden unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit sinnvoll. Daher ist auch – neben dem Rückbau des nicht mehr benötigten Heizkraftwerkes – nur der Abriss eines Wohngebäudes geplant. Dieses befindet sich bautechnisch in einem schlechten Zustand. Der Ersatzbau ermöglicht moderne barrierefreie Wohnungen, die durch eine Grundsanierung nicht erreicht werden können. Für viele ältere Bewohner wird dieses Gebäude einen deutlichen Mehrwert darstellen, da es einen Verbleib im angestammten Quartier ermöglicht. Aus diesem Grund wird dieser Abriss hier nicht als unnötig erachtet.</p> <p>Durch die Nachverdichtung des Quartiers wird der Planungsgrundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ verfolgt und damit die Versiegelung bisher unbebauter Flächen vermieden (schoener Umgang mit Grund und Boden). Auf diese Weise leistet dieser B-Plan einen</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		Beitrag zum nachhaltigen Bauen..
5.13	Wie genau wird eine gute Besonnung und Durchlüftung im Quartier sichergestellt? Etwa nur durch die Einhaltung der minimalen Abstandsflächen?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Gemäß dem Kommentar zur HBauO „sollen nach der Rechtsprechung des OVG Hamburg (Urteil vom 31.03.1994 – Bf II 1/91) die Abstandsflächen die Besonnung, Belichtung und Belüftung der Räume des betreffenden Gebäudes sowie der in der Nähe liegenden Gebäude ermöglichen,.....“.</p> <p>Grundsätzlich ist als davon auszugehen, dass bei einer Einhaltung der durch die HBauO vorgegeben Abstandsflächen eine ausreichende Belüftung und Besonnung gewährleistet ist.</p> <p>Das Plangebiet und dessen städtebauliches Umfeld ist geprägt von einer aufgelockerten Bebauung, die sich zusammensetzt aus eingeschossigen Reihen- und Atriumhäusern, drei- bis fünfgeschossiger Zeilenbebauung und neugeschossigen Punkthochhäusern. In der unmittelbaren Umgebung liegt südlich ein Grünzug mit Kleingärten und Kinderspielplätzen und nordöstlich der Lohbekpark mit einem dichten Baumbestand.</p> <p>Durch diese städtebauliche Situation ist ein guter Luftaustausch im Gebiet gegeben. Dieses wird auch durch die durch den Bebauungsplan ermöglichte Nachverdichtung nicht eingeschränkt, da die offene Bebauung immer noch eine gute Durchlüftung gewährleistet.</p> <p>Die Versiegelung des Bodens durch Gebäude nimmt von heute maximal 25% auf maximal 30 % zu. Dieses ermöglicht innerhalb des Quartieres immer noch einen hohen Freiflächenanteil.</p>
5.14	Warum werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes bezüglich der baulichen Dichte nicht beeinträchtigt?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Siehe 5.5 und 5.13</p>
5.15	Ist die einzige Begründung für die hohe Dichte und Überschreitung der GFZ im WA 1, dass es sich um ein kleines Eckgrundstück handelt? Hat das etwas mit Städtebau zu tun?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Ja, siehe hierzu die Erläuterungen in der Begründung zum Bebauungsplan (Kapitel 5.1.2 Maß der baulichen Nutzung).</p>
5.16	Ist das differenzierte Höhenkonzept im WA 2 nicht ein Maximierungskonzept in Bezug auf die Einhaltung der minimalen Abstandsflächen?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Nein, die Mindestabstandsfläche für das Plangebiet beträgt nach § 6 HBauO 0,4 oder 2,5 Meter. Die geringsten Abstandsflächen, in den wenigen Bereichen der Giebelseiten, betragen 10 Meter. Damit wird der Mindestabstand im WA 2 um mindestens</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p>einen Meter eingehalten.</p> <p>In den meisten Bereichen liegen die Abstände bei 30 – 45 Metern.</p>
5.17	<p>Stimmt es, dass das Höhenkonzept nicht auf die im ganzen Umfeld vorherrschende 1-4 geschossige Bestandsbebauung ohne Staffelgeschosse eingeht?</p> <p>Warum ist die visuelle Wirkung im WA 2 und 3 auf die Nachbarschaft gering?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Nein, das Höhenkonzept geht auf die ein- bis neugeschossige Bebauung im Umfeld ein.</p> <p>Im WA 2 besteht traufständig straßenbegleitend auf einer Länge von 70 Metern ein viergeschossiges Wohngebäude ohne Staffelgeschoss. Dieses soll auf einer Länge von maximal 15 Metern durch ein giebelständiges viergeschossiges Wohngebäude mit Staffelgeschoss ergänzt werden. Die Stirnseite ist im Verhältnis zu der Länge von 50 Metern relativ gering und fällt daher im Straßenverlauf nicht so deutlich ins Gewicht.</p> <p>Im WA 3 sind nach der öffentlichen Auslegung nur noch fünf Vollgeschosse ohne Staffelgeschoss zulässig, damit wird gegenüber den aktuell bestehenden neugeschossigen Wohngebäuden die mögliche Beeinträchtigung deutlich reduziert.</p>
5.18	<p>Im Zuge der Neubebauung wird nahezu der gesamte 60 jährige Baumbestand entfernt (siehe Grafik 05_Entfernung Baumbestand Lokstedt-67 im Anhang). Dieser verdeckt im Sommer wie Winter nahezu vollständig die 9 geschossigen Türme. Der parkartige Charakter der Anlage wird zerstört und durch mehr und noch höhere Gebäude als ortsüblich ersetzt. Das ist doch keine Begründung.</p> <p>Wird im Bereich des in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten viergeschossigen Wohngebäude Lohkoppelweg 31a – d auch eine Vergrößerung der Grundfläche des Gebäudes von aktuell 770m<sup>2</sup> auf 1070m<sup>2</sup> ermöglicht? Wird das Gebäude somit in seiner Geschossfläche nicht mehr als verdoppelt (von aktuell 2850m<sup>2</sup> auf 6060m<sup>2</sup>)?</p> <p>Gilt die Vergrößerung der Grundfläche der jeweiligen Gebäude auch für die restlichen Nachverdichtungen von bestehenden Gebäuden im WA 2?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Es gibt keinen Anhang.</p> <p>Es ist unwahrscheinlich, dass 12-15 Meter hohe Bäume – insbesondere unerlaubt im Winter – ein über 25 Meter hohes Gebäude vollständig verdecken. Unabhängig davon wird sich die Freiraumsituation durch dem Baumverlust auf dem Grundstück stark verändern. Die neuen vier- und fünfgeschossigen Gebäude sind jedoch hier deutlich niedriger als die momentan bestehenden beiden neugeschossigen Wohnhäuser.</p> <p>Die Grundfläche des Gebäudes Lohkoppelweg 31a – d vergrößert sich von aktuell 712 m<sup>2</sup> auf 1.056 m<sup>2</sup>. Die Geschossfläche inklusive Staffelgeschoss vergrößert sich von derzeit 2.848 m<sup>2</sup> auf 6.072 m<sup>2</sup>.</p> <p>Bei Abriss und Neubau sind jeweils größere Baukörper möglich.</p>
5.19	<p>Warum wurde nur im Bereich des WA 3 ein städtebaulicher Wettbewerb vorgeschrieben?</p> <p>Ist es nicht eine Übervorteilung der Kaifu Baugenossenschaft, keinen Wettbewerb durchzuführen?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Grundsätzlich gibt es keine Verpflichtung, für einen Bebauungsplan einen Wettbewerb durchzuführen.</p> <p>Für das WA 3 wurde ein Wettbewerb durchgeführt, weil die zu ergänzende Bebauung zwischen den beiden neugeschossigen Punkthochhäusern als anspruchsvoller eingestuft</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p>wurde als die ergänzende Bebauung im WA 1 und WA 2.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen hat es sich bei dem Wettbewerb um eine sachliche Entscheidung gehandelt. Inwiefern sich daraus eine Übervorteilung der Baugenossenschaft Kaifu ergeben soll, ist nicht nachvollziehbar.</p>
5.20	<p>Das WA 3 grenzt nahezu komplett an eingeschossige Bebauung, sowie Park und Kleingärten.</p> <p>Inwiefern greift die geplante 4-5 geschossige Bebauung die Struktur der benachbarten Reihen und Terrassenbebauung auf?</p> <p>Warum gibt es hier kein differenziertes Höhenkonzept um sich dem eingeschossigen Bestand anzunähern?</p> <p>Warum sind die geplanten 5 geschossigen Gebäudeteile an der Straße vorgesehen, also in nächster Nähe zur Nachbarbebauung im Rimbeweg/Ansgarweg und nicht zur Innenseite des Grundstücks ausgerichtet?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Das Wohnquartier am Ansgarweg und Rimbeweg ist zu Beginn der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts entstanden. Gemäß dem damaligen Zeitgeist wurde eine Vielzahl von typischen Wohnformen umgesetzt: Eingeschossige Reihen- und Atriumhäuser, drei- bis viergeschossige Zeilenbauten, am südöstlichen Rimbeweg auch fünfgeschossige Zeilenbauten. Diese Zeilenbauten sind im Regelfall rechtwinklig zueinander angeordnet, wobei meist eine Kombination aus drei- und viergeschossigen Häusern und drei- und fünfgeschossigen Häusern besteht. Darin eingestreut sind drei neugeschossige Punkthochhäuser und östlich angrenzend an das Plangebiet eine neugeschossige Hochhaus-scheibe.</p> <p>Im Plangebiet und darum herum findet sich eine sehr diverse Baustruktur, die nicht nur aus ein- bis viergeschossigen Gebäuden besteht.</p> <p>Die geplante Nachverdichtung mit 4 bis 5 Geschossen und die ergänzenden Neubauten fügen sich in die vorhandene Baustruktur ein.</p> <p>Bereits heute steht eingeschossige Bebauung neben neugeschossigen Gebäuden. Mit vier- bis fünfgeschossigen Gebäuden wird so zwischen den beiden Höhen vermittelt. Die beiden neugeschossigen Gebäude werden durch den Bebauungsplanentwurf auf Bestandsschutz gesetzt.</p> <p>Die geplanten fünfgeschossigen Gebäude im WA 3 werden nach Süden abgestaffelt, um innerhalb der Gebäude gut belichtete Grundrisse entwickeln zu können.</p>
5.21	<p><b>zu 5.1.3 Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise</b></p> <p>Was genau ist ein standortgerechtes Verhältnis zwischen bebauter Fläche und Freiflächen?</p> <p>Wie genau greift die baukörper-ähnliche Ausweisung und Ausrichtung der Baukörper die städtebaulichen Strukturen der sechziger Jahre auf?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Die Bewertung eines Verhältnisses zwischen Freiraum und bebauter Fläche und damit der Möglichkeiten zur Nachverdichtung ist fallweise durchzuführen. Dabei sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen – u. A. Lage des Grundstücks, vorhandene Bebauungsstruktur, Lage im städtischen Kontext sowie soziale Infrastruktur und öffentliche Grünflächen.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Besitzen die neuen Baukörper nicht eine viel größere Bautiefe (ca. 15-16m) als die schönen schmalen Sechzigerjahre Gebäude (10-11,5m)?</p> <p>Zerstört die Nachverdichtung nicht vielmehr das in den Sechzigern klug angelegte Verhältnis zwischen Wohn und Grünfläche?</p> <p>Werden durch das Zulassen einer Überschreitungen der Baugrenzen für Balkone und Terrassen etwa nicht die verbleibenden Zwischenräume zwischen den Gebäuden noch mehr verkleinert?</p>	<p>Die städtebauliche Struktur im Quartier ist geprägt von in Nord-Süd-Richtung errichteten Gebäudezeilen, teilweise ergänzt durch rechtwinklig dazu stehende Bauten (WA 2). In diesem Bereich wird die vorhandene Struktur durch zwei Zeilenbauten ergänzt. Im WA 3 dominieren gegenwärtig die beiden vorhandenen Punkthochhäuser, künftig ergänzt durch weitere Einzelhäuser, die auch die Form der östlich und westlich angrenzenden Bungalows aufnehmen.</p> <p>Die Baufenster mit 15 - 16 m Tiefe ermöglichen einen gewissen Spielraum bei der Positionierung der Baukörper. Die Anforderungen an die Grundrissgestaltung haben sich zudem seit den 60er Jahren geändert. Die Gebäude aus dieser Zeit mögen optisch ansprechen, lassen jedoch eine moderne und effiziente Grundrissgestaltung, für die eine Gebäudetiefe von 12 - 13 m erforderlich ist, nur eingeschränkt zu.</p> <p>Nachverdichtung verändert das Verhältnis zwischen Bau- und Freiflächen maßvoll. Heute liegt die Überbauung – das Grundstück des Heizkraftwerkes nicht berücksichtigt, zwischen 13% und 24%. Gemäß Bebauungsplanentwurf wird eine Überbauung von 26% und 34% ermöglicht. Ob die Abstandsflächen, die überwiegend aus Scherrasen bestehen, klug angelegt wurden, ist eine persönliche Bewertung. Im Zuge der Freiflächenplanung sollen hier stärker gegliederte und für die Mieterschaft besser nutzbare Flächen entstehen. Auf diese Weise werden Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität dieser Freifläche gegeben falls eher verbessert.</p> <p>Bei Ausnutzung der zulässigen Überschreitung der Baugrenzen für Balkone und Terrassen werden die verbleibenden Zwischenräume verkleinert. Es werden jedoch wertvolle Außenwohnbereiche für die Wohnungen ermöglicht.</p>
6.0	<b>Anwohnerin, Rimbartweg</b>	
6.1	<p>Seit mehr als fünf Jahren leben wir nun im Rimbartweg. Wir genießen das Viertel wegen des alten Baumbestandes, wegen der Anwohner in den neuen und alten Gebäuden. Wir freuen uns auch auf neue Anwohner die bald im Rimbartweg, Lohkoppelweg oder Ansgarweg wohnen werden. Wir wollen, dass dieses Viertel auch für die neuen Nachbarn attraktiv und wertvoll ist, wird und bleibt.</p> <p>Beim Ansehen Ihrer Planung für Lokstedt 67 stelle ich mir die Frage, ob das ihr "Städtebauliches Erbe" sein soll? Etwas wo man sich in</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	einigen Jahren gerne aufhält oder wo man denkt: "wer hat denn das hier verbrochen?". Solche Beispiele gibt es ja sogar schon im Rimbartweg 3 zu sehen.	
6.2	Es heißt: "Städtebau kann als Bezeichnung für die sichtbaren und gestalterischen Aspekte der Stadtplanung verstanden werden." Sichtbar ist das in Ihrem Entwurf nicht. Ich möchte an Sie appellieren diesen Entwurf neben Schaffung von Quadratmetern auch aus ästhetischer und eben städteplanerischen Sicht zu verändern. Konkret z.B. die Gebäudehöhen dem Bestand anzupassen (keine 5 Stöcke + Staffelgeschoss) und die Erhaltung des Baumbestandes. Vor 60 Jahren hatten hier einige Menschen die Möglichkeit ein tolles Viertel zu planen und sie haben ein tolles Ergebnis erzielt. Jetzt liegt der Ball bei Ihnen - auf gut Deutsch: Versauen sie es jetzt nicht!	<b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>
6.3	<p>Im Folgenden finden sie meine Stellungnahme zu Lokstedt 67 und meine Fragen.</p> <p>Durch den Zuzug und der Verjüngung der Bewohner kamen immer mehr Autos auf die Straße. Jeden Abend/Nacht ist der Wendehammer zugeparkt mit Autos die im absoluten Halteverbot stehen. Die Müllabfuhr kann bei uns häufig nicht anfahren und die Tonnen leeren. Wie zuletzt am 08.08.2019 (siehe Brief mit Bildern der Stadtreinigung). Somit würde auch im Ernstfall kein Feuerwehrauto bei uns anfahren können. Was ist hier ihr Konzept?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Vom Charakter her handelt es sich bei dem Ansgarweg und Rimbartweg um Wohnstraßen (Erschließungsstraße, E SV) gemäß Rast. Die Straßenbreite von knapp über 6 Metern ermöglicht einen Begegnungsverkehr von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen. Straßenbegleitendes Parken ist gemäß Straßenverkehrsordnung möglich. Eine Untermäßigkeit ist mit Bezug auf die Richtlinien zum Straßenausbau nicht zu erkennen.</p> <p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere in Feuerwehreinfahrten, kann die Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p>An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p> <p>Das geplante Angebot an Stellplätzen orientiert sich auch an den langjährigen Erfahrungen der Genossenschaften, wie viele Stellplätze von ihren Mitgliedern angemietet werden.</p> <p>Im weiten Umfeld des Plangebietes (statistisches Gebiet Lokstedt 39007) zwischen Emil-Andressen-Straße, Grandweg, Stresemannallee und Vizellinstraße hat die Zahl der privaten PKW zwischen 2012 und 2018 von 1.343 um 39 auf 1.382 zugenommen. Bezogen auf 1.000 Einwohner hat die Zahl im gleichen Zeitraum von 357 auf 341 abgenommen.</p> <p>Es erscheint damit nicht zukunftsorientiert, mehr als die aktuell geplanten Stellplätze herzustellen.</p>
6.4	<p>Ich sehe, dass keine Tiefgaragen vorgesehen sind? Es ist nicht davon auszugehen, dass es demnächst weniger Autos in Hamburg gibt (siehe <a href="https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255132/umfrage/bestand-an-pkw-in-hamburg/">https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255132/umfrage/bestand-an-pkw-in-hamburg/</a>). Wo sollen diese Menschen parken? Können Sie bitte genau erläutern warum sie keine Parkplätze bauen wollen und wie das Verkehrskonzept im Rimbartweg/Ansgarweg sein soll um sicherzustellen, dass hier z.B. Müllabfuhr oder Feuerwehr anfahren können.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Es sind im Plangebiet zwei Tiefgaragen geplant, die durch einen städtebaulichen Vertrag gesichert werden.</p> <p>Siehe 6.3</p>
6.5	<p>Ich bitte Sie zu den nachfolgenden Punkten detailliert Stellung zu nehmen und die genannten Punkte im weiteren Verfahren aktiv zu adressieren und zu bedenken. Der Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 ist so zu überarbeiten, dass die Wünsche und Anmerkungen der hier seit Jahren lebenden Eigentümer und Mieter Berücksichtigung finden, sodass diese und die zukünftigen Anwohner weiterhin in einem lebenswerten und gesunden Lokstedt 67 wohnen können. Dieses bedeutet, dass u.a. zu den wesentlichen Punkten in Bezug auf Verkehr/Parken, GRZ, Staffelgeschossen, Erhalt von Baumbestand von Ihrer Seite detailliert Stellung genommen wird und in einem verbindlichen städtebaulichen Vertrag festgelegt bzw. im Bebauungsplan Lokstedt 67 konkret festgesetzt wird.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Grundsätzlich ist bei der Ausarbeitung des Bebauungsplanes zwischen den privaten und öffentlichen Belangen abzuwägen. Dabei haben die – vorwiegend privaten – Belange der bereits im Quartier wohnenden Bevölkerung kein Vorrang.</p> <p>Dem öffentlichen Belang einer guten Wohnraumversorgung der hamburgischen Bevölkerung ist ein wichtiger öffentlicher Belang, der hier höher gewichtet wird als die Beibehaltung der bestehenden Wohnverhältnisse.</p>
6.6	Siehe 1.11	Siehe 1.11
6.7	Siehe 1.4	Siehe 1.4
6.8	Siehe 1.5	Siehe 1.5

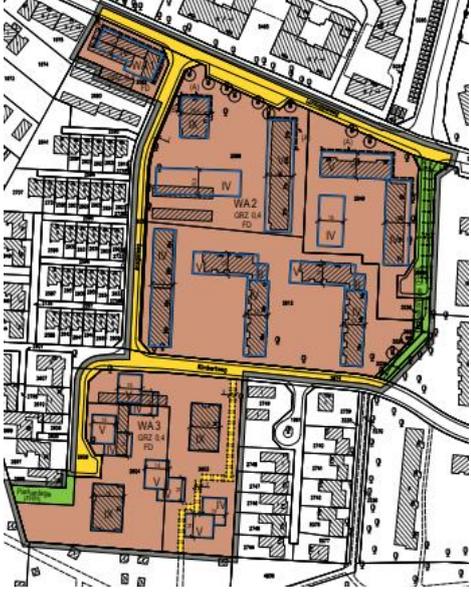
Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67  
Auswertung der Stellungnahmen zur öffentlichen Auslegung

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
6.9	Siehe 1.6	Siehe 1.6
6.10	Siehe 1.14	Siehe 1.14
6.11	Siehe 1.15	Siehe 1.15
6.12	Siehe 1.16	Siehe 1.16
6.13	Siehe 1.17	Siehe 1.17
6.14	Siehe 1.19	Siehe 1.19
6.15	Siehe 1.20	Siehe 1.15
6.16	Siehe 1.21	Siehe 1.14
6.17	Siehe 1.22	Siehe 1.22
6.18	Siehe 1.23	Siehe 1.23
6.19	Siehe 1.25	Siehe 1.25
6.20	Siehe 1.26	Siehe 1.26
6.21	Siehe 1.27	Siehe 1.27
6.22	Siehe 1.28	Siehe 1.28
6.23	Siehe 1.29	Siehe 1.29
6.24	Siehe 1.30	Siehe 1.30
6.25	Siehe 1.31	Siehe 1.31
6.26	Siehe 1.32	Siehe 1.32
6.27	Siehe 1.33	Siehe 1.33
6.28	Siehe 1.34	Siehe 1.34
6.29	Siehe 1.35	Siehe 1.35
6.30	Siehe 1.36	Siehe 1.36
6.31	Siehe 1.37	Siehe 1.37
6.32	Siehe 1.38	Siehe 1.38
6.33	Siehe 1.39	Siehe 1.39
6.34	Siehe 1.40	Siehe 1.40
6.35	Siehe 1.41	Siehe 1.41
6.36	Siehe 1.7	Siehe 1.7
6.37	Siehe 1.42	Siehe 1.38
6.38	Siehe 1.43	Siehe 1.43
6.39	Siehe 1.44	Siehe 1.44
6.40	Siehe 1.45	Siehe 1.45

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
6.41	Siehe 1.46	Siehe 1.46
6.42	Siehe 1.50	Siehe 1.50
6.43	Siehe 1.52	Siehe 1.52
6.44	Siehe 1.53	Siehe 1.53
6.45	Siehe 1.54	Siehe 1.54
6.46	Siehe 1.55	Siehe 1.55
6.47	Siehe 1.56	Siehe 1.56
6.48	Siehe 1.57	Siehe 1.57
7.0	<b>Anwohnerin</b>	
7.1	Siehe 1.1	Siehe 1.1
7.2	Siehe 1.11	Siehe 1.11
7.3	Siehe 1.4	Siehe 1.4
7.4	Siehe 1.5	Siehe 1.5
7.5	Siehe 1.6	Siehe 1.6
7.6	Siehe 1.14	Siehe 1.14
7.7	Siehe 1.15	Siehe 1.15
7.8	Siehe 1.16	Siehe 1.16
7.9	Siehe 1.17	Siehe 1.17
7.10	Siehe 1.18	Siehe 1.18
7.11	Siehe 1.19	Siehe 1.19
7.12	Siehe 1.20	Siehe 1.15
7.13	Siehe 1.21	Siehe 1.14
7.14	Siehe 1.22	Siehe 1.22
7.15	Siehe 1.23	Siehe 1.23
7.16	Siehe 1.25	Siehe 1.25
7.17	Siehe 1.26	Siehe 1.26
7.18	Siehe 1.27	Siehe 1.27
7.19	Siehe 1.28	Siehe 1.28
7.20	Siehe 1.29	Siehe 1.29
7.21	Siehe 1.30	Siehe 1.30
7.22	Siehe 1.31	Siehe 1.31
7.23	Siehe 1.30	Siehe 1.30

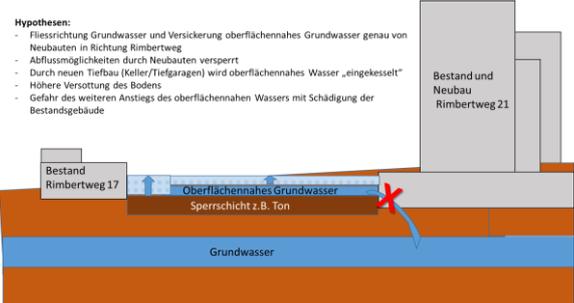
Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
7.24	Siehe 1.33	Siehe 1.33
7.25	Siehe 1.34	Siehe 1.34
7.26	Siehe 1.35	Siehe 1.35
7.27	Siehe 1.36	Siehe 1.36
7.28	Siehe 1.37	Siehe 1.37
7.29	Siehe 1.38	Siehe 1.38
7.30	Siehe 1.39	Siehe 1.39
7.31	Siehe 1.40	Siehe 1.40
7.32	Siehe 1.41	Siehe 1.41
7.33	Siehe 1.7	Siehe 1.7
7.34	Siehe 1.42	Siehe 1.38
7.35	Siehe 1.43	Siehe 1.43
7.36	Siehe 1.44	Siehe 1.44
7.37	Siehe 1.45	Siehe 1.45
7.38	Siehe 1.46	Siehe 1.46
7.39	Siehe 1.50	Siehe 1.50
7.40	Siehe 1.52	Siehe 1.52
7.41	Siehe 1.53	Siehe 1.53
7.42	Siehe 1.54	Siehe 1.54
7.43	Siehe 1.55	Siehe 1.55
7.44	Siehe 1.56	Siehe 1.56
7.45	Siehe 1.57	Siehe 1.57
8.0	<b>Anwohner und Anwohnerin, Rimbartweg</b>	
8.1	<p>Die Bebauung der vorgesehenen Flächen ist deutlich zu hoch und bildet eine unangemessene Beeinträchtigung der örtlichen Gegebenheiten, vgl. Umweltbelastungen durch Verschattung, Nachbarschafts-, Verkehrslärm, ein erhöhtes Verkehrsaufkommen etc.</p> <p>Herausheben möchten wir vor allem diese folgenden Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formales</li> <li>• Parksituation im Plangebiet</li> <li>• Kostenverteilung Umgestaltung</li> <li>• Grundwasserproblematik</li> </ul>	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Die Anmerkungen zur Verordnung und Begründung Lokstedt 67 ersehen Sie bitte aus den Kommentierungen der angehängten Dateien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einwände_BPLAN_Lokstedt67 Johannsen.pptx</li> <li>• Verordnung_BPLAN_Lokstedt67 AnmerkungenJohannsen.docx</li> <li>• Begründung_BPLAN_Lokstedt67 AnmerkungenJohannsen.docx</li> </ul> <p>Es wird gebeten, die Einwände bei der Überarbeitung der Planung zu berücksichtigen. Sie erfolgen in der Erwartung, dass bei einer eventuellen Neubebauung die Wohnqualität im Plangebiet auf dem bisherigen Niveau verbleibt.</p>	
8.2	<p><b>Einwände_BPLAN_Lokstedt67.pptx:</b> <b>Formale Diskrepanz in der Beschreibung des Plangebietes zwischen den veröffentlichten Dokumenten</b></p> <p>Das Dokument „Verordnung“ weicht in der Textbeschreibung des Plangebietes eklatant von der Planzeichnung ab.</p> <p>Es ist nicht klar, welches Werk bindend ist, da unterschiedliche Sachverhalte interpretierbar sind!</p>  <p><b>Beschriebenes Plangebiet:</b> Lohkoppelweg - Ostgrenzen der Flurstücke 2598 und 3227, Südostgrenze des Flurstücks 3224 - Rimbartweg - Ost- und Südgrenze des Flurstücks 2603, Süd- und Westgrenzen des Flurstücks 2604 — Rimbartweg - Ansgarweg - Süd- und Westgrenze des Flurstücks 2582 der Gemarkung Lokstedt des Bezirkes Eimsbüttel, Ortsteil 317</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Da keine Beschreibung der eklatanten Abweichung erfolgt, kann hierzu keine Stellungnahme abgegeben werden.</p> <p>Die zeichnerische und textliche Darstellung sind deckungsgleich.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		
8.3	<p><b>Parksituation im Plangebiet verschlechtert sich nach Neubau vehement</b></p> <p>Im Plangebiet wohnen viele ältere Bürger, die zum Bestreiten ihres täglichen Lebens auf einen PKW angewiesen sind (vgl. <i>Protokoll öffentliche Plandiskussion, 20.03.2018, S.8, Antwort Hr. Stephan „... Anteil über Hamburger Durchschnitt“</i>). Durch die derzeit vorliegende Planung werden öffentliche Parkflächen wegfallen. Der Neuzuzug von Bürgern verschärft zudem den existierenden Parkdruck erheblich.</p> <p>Es gilt, während und nach der Bebauungsphase ein ausreichendes Parkplatzangebot für die Bewohne im Plangebiet vorzuhalten. Der Bebauungsplan Lokstedt 67 verknüpft jedoch das Parkraumangebot für die Anwohner. Insbesondere ältere Bewohner oder „Spätparker“ werden das Nachsehen haben, Parkkonkurrenz und verkehrswidriges Parken an der Tagesordnung sein!</p> <p>Lokstedt 67 schafft in jetziger Form eine klare Verschlechterung für die Lebensqualität und sollte entsprechend angepasst werden. Es ist unverständlich, dass die Einwände der Polizei aus dem Arbeitskreis Lokstedt 67 - Arbeitskreis 1-Papier (Januar 2019) (pdf 0.18 MB) völlig unberücksichtigt werden, die bereits im Istzustand die Parkraumsituation für inakzeptabel und vom hohen Parkdruck gekennzeichnet beschreiben.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Vom Charakter her handelt es sich bei dem Ansgarweg und Rimbartweg um Wohnstraßen (Erschließungsstraße, E SV) gemäß Rast. Die Straßenbreite von knapp über 6 Metern ermöglicht einen Begegnungsverkehr von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen. Straßenbegleitendes Parken ist gemäß Straßenverkehrsordnung möglich. Eine Untermaßigkeit ist mit Bezug auf die Richtlinien zum Straßenausbau nicht zu erkennen.</p> <p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere in Feuerwehreinfahrten, kann die Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung																										
		<p>Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p> <p>Das geplante Angebot an Stellplätzen orientiert sich auch an den langjährigen Erfahrungen der Genossenschaften, wie viele Stellplätze von ihren Mitgliedern angemietet werden.</p> <p>Im weiten Umfeld des Plangebietes (statistisches gebiet Lokstedt 39007) zwischen Emil-Andressen-Straße, Grandweg, Stresemannallee und Vizellinstraße hat die Zahl der privaten PKW zwischen 2012 und 2018 von 1.343 um 39 auf 1.382 zugenommen. Bezogen auf 1.000 Einwohner hat die Zahl im gleichen Zeitraum von 357 auf 341 abgenommen.</p> <p>Es erscheint damit nicht zukunftsorientiert, mehr als die aktuell geplanten Stellplätze herzustellen.</p> <p>Die Bauphase und die daraus folgenden Belastungen sind Bestandteil des anschließenden Baugenehmigungsverfahrens, nicht des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Es ist nicht ersichtlich, worin diese Verschlechterung besteht.</p>																										
8.4	<p><b>Durch die Verschlechterung des Stellplatzschlüssels fehlen im Plangebiet mindestens 22 Parkplätze ggü. dem IST Zustand</b></p> <table border="1" data-bbox="312 1249 804 1527"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="4">Entwicklung Stellplatzschlüssel in den verschiedenen Phasen</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">Ist Zustand</th> <th rowspan="2">Bauphase</th> <th colspan="2">Nach Bezug der neuen Wohnungen</th> </tr> <tr> <th>Best case: Gesamtbedarf* (Tiefgaragen 120 Parkplätze umgesetzt)</th> <th>Worse case:** (Tiefgaragen nur zu 50% umgesetzt)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Faktor</td> <td>0,71</td> <td>0,22</td> <td>0,67</td> <td>0,54</td> </tr> <tr> <td>Parkplätze</td> <td>202</td> <td>63</td> <td>322</td> <td>262</td> </tr> <tr> <td>Wohn-einheiten</td> <td>284</td> <td>284</td> <td>484</td> <td>484</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>*) Stellplatzschlüssel 0,6 ist der Wert der im Wettbewerb der Lehrerbau &amp; Buchdruckergenossenschaften vorgeben war. D.h. 200 neue Wohneinheiten bedingen 120 neue Stellplätze. Dieser Wert sollte für beide Genossenschaften verbindlich gelten.</small></p> <p><small>***) Eine Worse case Betrachtung wird hier aufgeführt, da beim Vorhaben Rimbartweg der Schiffszimmer Genossenschaft Probleme beim Bau der Tiefgarage durch Grund-, Oberflächennahes Wasser aufgetreten sind, die zu einer Verringerung der geplanten Stellplatzanzahl geführt haben.</small></p> <p>Bei Beibehaltung des Stellplatzschlüssels von 0,71 müssten nach Erhöhung des Wohnungsbestands auf 484 WE, rechnerisch 344 Parkplätze zur Verfügung stehen, de facto wurde dieser Schlüssel bereits durch die Vorgabe für den Wettbewerb auf 0,6 für Neubauten gesenkt was Eine Verschlechterung um 22 Parkplätze bedeutet, wenn vollumfänglich Tiefgaragen errichtet würden.</p> <p>Der Bebauungsplan lässt jedoch die Zahl der Parkplätze offen und gibt nur die Form aber KEINE MASSGABE hinsichtlich der ANZAHL</p>		Entwicklung Stellplatzschlüssel in den verschiedenen Phasen				Ist Zustand	Bauphase	Nach Bezug der neuen Wohnungen		Best case: Gesamtbedarf* (Tiefgaragen 120 Parkplätze umgesetzt)	Worse case:** (Tiefgaragen nur zu 50% umgesetzt)	Faktor	0,71	0,22	0,67	0,54	Parkplätze	202	63	322	262	Wohn-einheiten	284	284	484	484	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Der derzeitige Stellplatzschlüssel liegt bei 0,4 und nicht, wie dargestellt, bei 0,71.</p> <p>Grundsätzlich werden durch die HBauO für Wohnungsbauvorhaben keine Stellplätze gefordert. Die mit den Baugenossenschaften ausverhandelten ca. 200 privaten Stellplätze in Tiefgaragen werden in einem städtebaulichen Vertrag gesichert.</p> <p>Siehe ergänzend 8.3</p>
	Entwicklung Stellplatzschlüssel in den verschiedenen Phasen																											
	Ist Zustand	Bauphase	Nach Bezug der neuen Wohnungen																									
Best case: Gesamtbedarf* (Tiefgaragen 120 Parkplätze umgesetzt)			Worse case:** (Tiefgaragen nur zu 50% umgesetzt)																									
Faktor	0,71	0,22	0,67	0,54																								
Parkplätze	202	63	322	262																								
Wohn-einheiten	284	284	484	484																								

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>auf.</p> <p>Auf eine Verpflichtung der Bauherren kann somit nicht geschlossen werden.</p> <p>Die Tatsächliche Unterdeckung kann somit bis zu 120 Stellplätze betragen.</p>	
8.5	<p><b>Es fehlen verschiedene Szenarien etwa das Parkraumkonzept für die Zeit der Bauphase, in der bis zu 140 Stellplätze wegfallen</b></p> <p>Während der Bauphasen, wird es eine extreme Belastung der Parksituation geben, hierfür fehlt ein Konzept, wie etwa bei der Schiffszimmerer Genossenschaft. Diese hatte bei Errichtung ihrer Neubauten Ersatzparkflächen ausgewiesen.</p> <p>Der Parkdruck durch Parkverbote wegen Baustellen, Anlieferverkehr und die LKW und PKW Gewerke wird für die Zeit der Neubebauung zu extremen Engpässen führen.</p> <p>Es existiert kein „Plan B“ für Parkraum falls Tiefgaragen errichtet werden, jedoch aufgrund der geologischen Besonderheiten, die dem Bezirk bekannt sind nicht im geplanten Umfang gebaut werden können. Der Bebauungsplan lässt hinsichtlich oberirdischer Parkplätze keinen Spielraum. Seitens der Verfasser wird eine „Benachteiligung der alteingesessenen Bürger“ ggfs. billigend in Kauf genommen.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Der Bebauungsplan regelt die Bodenordnung im Plangebiet. Der Bauablauf und die Umsetzung des Bauvorhabens sind nicht Teil des Bebauungsplanverfahrens. Es besteht kein grundsätzlicher Anspruch darauf, sein privates Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum abzustellen. Falls es temporär Einschränkungen bezüglich öffentlicher Parkstände während der Bauphase geben wird, ist dieses in Eigenverantwortung des Fahrzeughalters zu behandeln.</p> <p>Das Wasserwirtschaftliche Konzept macht zum Grundwasser folgende Aussage: „Nachteilige Auswirkungen durch eine Blockierung des Strömungsquerschnitts im Grundwasserleiter durch die geplanten Tiefgaragen sind nicht zu erwarten, da der maßgebliche Grundwasserabstrom in größeren Tiefen erfolgt.“</p> <p>Daher ist auch davon auszugehen, dass es bei der Herstellung der geplanten Tiefgaragen keinen Probleme geben wird.</p> <p>Über städtebauliche Verträge wird sichergestellt, dass der abgestimmte Stellplatzschlüssel realisiert wird.</p>
8.6	<p><b>Kostenverteilung Umgestaltung – Kosten solidarisiert, Erträge individualisiert?</b></p> <p>Punkt 9.2 Kostenangaben, des Dokuments <i>Begründung zum Bebauungsplan</i> beschreibt die Entstehung von Kosten:</p> <p><b>Es entstehen Kosten für den Ausbau der Straßenverkehrsflächen und der öffentlichen Grünflächen.</b></p> <p><b>Es ist unklar wer diese Kosten tragen soll. → Aussage hierzu fehlt.</b></p> <p>Der Schwerlastverkehr der Baustellenversorgung wird unweigerlich zur Sanierungsreife der Straßen Rimbertweges/ Ansgarweges führen.</p> <p>Wir vermissen die Angabe darüber wer die Kosten zur Wiederherstellung der Fahrbahndecke trägt.</p> <p><b>→ Aussage hierzu fehlt.</b></p>	<p><b>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</b></p> <p>Die Straßen Ansgarweg, Rimbertweg und Lohkoppelweg sind endgültig hergestellte Straßen. Bei Umbauten werden hier keine Straßenbaubeiträge für die anliegenden Eigentümer erhoben. Die Kosten für mögliche Straßenumbaumaßnahmen und die Herstellung der öffentlichen Grünflächen trägt die Stadt Hamburg.</p> <p>Dies wird in der Begründung wie folgt dargestellt:</p> <p>„Für die Freie und Hansestadt Hamburg entstehen Kosten für den Ausbau der Straßenverkehrsflächen und der öffentlichen Grünflächen.“</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
8.7	<p><b>Bezirksamt hat Kenntnis von potentieller Vernässung benachbarter Gebäudekeller durch die Gefahr blockierter Strömungswege oberflächennahen Wassers</b></p> <p>Oberflächenentwässerungskonzept, S.4, 8 und 10:</p> <p><i>Lokal kann an den Seiten der geplanten Gebäude eine verstärkte oberflächennahe Stauwasserbildung durch eine Blockierung von Strömungswegen nicht ausgeschlossen werden. Dies ist bei der Planung der Gebäude zu berücksichtigen.</i></p> <p><b>3 Zusammenfassung</b></p> <p><i>Der Grundwasserflurabstand beträgt im Planungsraum, bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand (10,5 mNHN) mehr als 4 m. Aufgrund der nahezu flächendeckenden Verbreitung oberflächennah geringfügig durchlässiger Schichten bestehen jedoch sehr ungünstige Bedingungen für eine Niederschlags-versickerung über Mulden oder Rigolen. Darüber hinaus kann bei einer Niederschlagsversickerung eine Vernässung benachbarter Gebäudekeller durch (verstärkte) Stauwasserbildung nicht ausgeschlossen werden.</i></p> <p><i>Darüber hinaus wurde das Überflutungsvolumen gem. DIN 1986-100 (Überflutungsnachweis) ermittelt. Auf Grundlage des Funktionsplanes kann eine schadlose Überflutung an der Oberfläche wegen fehlender Höheninformationen nicht nachgewiesen werden. Für die Volumina <math>V_{Rück}</math> wurden daher unterschiedliche Speicherrigolen konzipiert. Auch hier bieten sich im Zuge der Objektplanung weitere Optimierungsmöglichkeiten. Durch entsprechendes Geländeprofilieren können zumindest Teilmenge oberirdisch zwischengespeichert und die Rigolengröße entsprechend reduziert werden.</i></p> <p><b>Durch nicht erhobene Informationen des Amtes entsteht eine Potentielle Gefahr durch gestautes oberflächennahes Wassers Rimbartweg 17</b></p> <p>16,89 müNN <span style="margin-left: 200px;">17,53 müNN*</span></p> <p><b>Hypothesen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fließrichtung Grundwasser und Versickerung oberflächennahes Grundwasser genau von Neubauten in Richtung Rimbartweg</li> <li>- Abflussmöglichkeiten durch Neubauten versperrt</li> <li>- Durch neuen Tiefbau (Keller/Tiefgaragen) wird oberflächennahes Wasser „eingekesselt“</li> <li>- Höhere Versottung des Bodens</li> <li>- Gefahr des weiteren Anstiegs des oberflächennahen Wassers mit Schädigung der Bestandsgebäude</li> </ul>  <p><b>*) Quelle: Hamburg Wasser, Instalateurinfor-</b></p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Eine Versickerung von anfallendem Oberflächenwasser ist im Plangebiet und dessen weitläufiger Umgebung nicht möglich. Dieses ist bedingt durch eine undurchlässige Sperrschicht, die zwischen dem Oberboden und dem Grundwasserhorizont liegt. Eine Versickerung findet im Plangebiet nicht statt. Daher gehen vom Plangebiet auch keine Vernässungen auf die benachbarten Grundstücke aus.</p> <p>Der Bebauungsplan hat auf die Stauwassersituation auf den Grundstücken in der Nachbarschaft keinen Einfluss. Falls es hier zur Durchfeuchtung der Fundamente kommt, ist dieses durch die Stauwassersituation auf dem Grundstück selbst verursacht. Daher empfiehlt das Gutachten auch, diese Situation bei der Planung der Gebäude zu berücksichtigen. Schon zu Beginn hat die Behörde für Umwelt und Energie auf folgenden Sachverhalt hingewiesen: „Im Hinblick auf den oberflächennah anstehenden, gering bis schwer wasserdurchlässigen Geschiebelehm kann sich niederschlagsabhängig Stauwasser bilden. Daher sind Tiefbauten druckwasserdicht (z.B. mit weißer Wanne) herzustellen.“</p> <p>Eine potentielle Gefährdung entsteht durch das Stauwasser, im Gegensatz zu Grundstücken, die im Überschwemmungsgebiet eines Gewässers liegen, nicht.</p> <p>Der Gutachter stellt lediglich Folgendes fest: „Auf Grundlage des Funktionsplanes kann eine schadlose Überflutung an der Oberfläche wegen fehlender Höheninformationen nicht nachgewiesen werden.“ Diese Informationen fehlen nicht seitens „der Behörde/des Amtes“ sondern schlicht aus dem Grund, dass es eine Freiflächenplanung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gibt. Aus diesem Grund liefert der Gutachter im nächsten Satz auch gleich eine Lösung in Form von unterirdischen Speicherrigolen. Nachfolgend werden dann, wenn im Zuge der Freiflächenplanung die Höhenangaben vorliegen, darüber hinausgehende Optimierungsmöglichkeiten für das Entwässerungskonzept erörtert.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>mationen</p> <p>Die Grundstücke des Rimbeweg 17 liegen gegenüber den Neubauten am Rimbeweg 19 und 21 um bis zu 0,7 Meter tiefer.</p> <p><b>Die fehlenden Höheninformationen sind dem Ingenieurbüro beizubringen, damit eine Neubewertung der Lage erfolgen kann. Insbesondere, da die Fläche entlang der Grundstückslinie Rimbeweg 17 zu 19 durch einen Weg versiegelt wird.</b></p>	
8.8	<p><b>Verordnung_BPLAN_Lokstedt 67_Anmerkungen.docx</b></p> <p><b>§1</b></p> <p>(1) Der Bebauungsplan Lokstedt 67 für den Geltungsbereich südlich des Lohkoppelwegs, östlich des Ansgarwegs sowie nördlich und südlich des Rimbewegs (Bezirk Eimsbüttel, Ortsteil 317) wird festgestellt.</p> <p>Das Gebiet wird wie folgt begrenzt:</p> <p>Lohkoppelweg - Ostgrenzen der Flurstücke 2598 und 3227, Südostgrenze des Flurstücks 3224 - Rimbeweg - Ost- und Südgrenze des Flurstücks 2603, Süd- und Westgrenzen des Flurstücks 2604 — Rimbeweg - Ansgarweg - Süd- und Westgrenze des Flurstücks 2582 der Gemarkung Lokstedt des Bezirkes Eimsbüttel, Ortsteil 317.</p> <p>Warum differiert die Festlegung des Plangebietes hier von der Planzeichnung? Welche ist bindend?</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b></p> <p>Siehe 8.2</p> <p>Planzeichnung und Verordnung sind bindend.</p>
8.9	<p><b>§2</b></p> <p>3. In den allgemeinen Wohngebieten ist ausnahmsweise eine Überschreitung der Baugrenzen für Balkone bis zu einer Tiefe von 2 m und eine Überschreitung der Baugrenzen für Terrassen bis zu einer Tiefe von 3 m zulässig. Die Überschreitungen dürfen insgesamt nicht mehr als die Hälfte der jeweiligen Fassadenfront des jeweiligen Baukörpers betragen.</p> <p>Womit wird die Überschreitung begründet? Wurde diese beantragt? Wann durch wen?</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Eine Überschreitung der Baugrenzen durch Balkone und Terrassen ist durch § 23 Abs. 5 BauNVO in Verbindung mit § 6 Abs. 6 HBauO grundsätzlich zulässig. Allerdings wurde im Bebauungsplan Lokstedt 67 die Tiefe der Überschreitung vergrößert, um qualitativ hochwertige Wohnungen mit gut nutzbaren Außenwohnbereichen (ebenerdige Terrassen im Erdgeschoss und großzügige Balkone in den Obergeschossen) zu ermöglichen.</p> <p>Diese Überschreitung wurde nicht beantragt, sondern wird im Bebauungsplan festgesetzt.</p>
8.10	<p>4. In den mit WA 2 und WA 3 bezeichneten allgemeinen Wohngebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. Tiefgaragen sind auch außerhalb der (bebaubaren Grundstücksflächen) zulässig. Im mit WA 1 bezeichneten allgemeinen Wohngebiet sind Stellplätze für gewerbliche Nutzungen ausnahmsweise auch</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</b></p> <p>Der Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen soll in allen drei allgemeinen Wohngebieten gelten. Die Festsetzung wird daher angepasst:</p> <p><i>„In den allgemeinen Wohngebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. Tiefgaragen sind auch außerhalb der</i></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>oberirdisch zulässig.</p> <p>Keine klare Vorgabe, Tiefgaragen sind erlaubt, die Umsetzung jedoch nicht vorgegeben. Wo sind Zahlen zu den Kapazitäten? Wo ein Stellplatzschlüssel?</p>	<p><i>überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Im mit WA 1 bezeichneten Allgemeinen Wohngebiet sind Stellplätze für gewerbliche Nutzungen ausnahmsweise auch oberirdisch zulässig.</i></p> <p>Siehe 8.3</p>
8.11	<p>5. Das festgesetzte Gehrecht auf dem Flurstück 2603 umfasst die Befugnis der Freien und Hansestadt Hamburg, einen allgemein zugänglichen Gehweg zu Gunsten der Allgemeinheit anzulegen und zu unterhalten. Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Gehrecht können zugelassen werden.</p> <p>Welche Abweichungen, werden das sein? Bitte erläutern</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die geringfügigen Abweichungen beziehen sich auf die Lage des Gehrechtes, um beispielsweise die Eingriffe in den Gehölz- und sonstigen Vegetationsbestand beim Wegebau zu reduzieren.</p>
8.12	<p>8. In den allgemeinen Wohngebieten ist je angefangene 250 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche mindestens ein kleinkroniger Baum oder für je angefangene 500 m<sup>2</sup> mindestens ein großkroniger Baum zu pflanzen. Anstelle eines Baumes können auch Hecken gepflanzt werden. Die Pflanzung eines Baumes entspricht der Anpflanzung einer Hecke von 15 m Länge.</p> <p>Wieso werden Hecken als Ersatzpflanzungen akzeptiert?</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Festsetzung § 2 Nr. 8 des Bebauungsplans dient der Durchgrünung des Gebietes. Heimische, standortgerechte Bäume und Hecken bieten Lebensraum für heimische Tierarten. Die Möglichkeit, statt eines Baumes 15 m Hecke zu pflanzen, bietet den Bauherren Spielraum bei der Gestaltung der Außenanlagen. Hecken bieten einen spezifischen Lebensraum für einige Vogelarten und Tiere. Die Vorgabe zur Anpflanzung von Bäumen oder Sträuchern und Hecken dient der Minderung der Eingriffe in die Natur</p>
8.13	<p><b>Begründung_BPLAN_Lokstedt 67_Anmerkungen.docx</b></p> <p><b>1 Anlass der Planung</b></p> <p>Ein Teil der Wohnungen im Plangebiet soll als öffentlich geförderter Wohnungsbau errichtet werden.</p> <p>Bitte konkreter, Prozentzahl?</p> <p>In Ergänzung zu den neuen Wohnungen soll am Lohkoppelweg eine Kita mit ca. 70 Plätzen errichtet werden, um die soziale Infrastruktur zu verbessern.</p> <p>SEHR GUT</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Es wird für den Wohnungsneubau ein Anteil von 30 % öffentlich geförderter Wohnungen angestrebt. Dieser wird in einem städtebaulichen Vertrag gesichert.</p>
8.14	<p>Am östlichen Rand des Plangebietes soll die Verbindung des Lohbekgrünzugs mit den Kleingärten südlich des Plangebiets verstärkt werden. Dazu soll die Stichstraße von der Lohkoppelstraße nach Süden aufgegeben und in eine öffentliche Parkanlage umgewandelt werden. Im Westen soll der Rimbartweg, der hier als Sackgasse ausgebildet ist, durch eine Fußwegeverbindung in einer öffentlichen Parkanlage mit der westlich angrenzenden Kleingartenanlage verbunden werden.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Planungen wurden nach der öffentlichen Auslegung dahingehend geändert, dass nun eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt wird. Damit lassen sich die bestehenden Erschließungsfunktionen für die Bestandsgebäude besser absichern.</p> <p>Ziel ist es hier weiterhin, eine stark durchgrünte Wegeverbindung für Fußgänger</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Hier scheint es eine Diskrepanz zur Bezirksversammlung vom 30.04.2019 zu geben. ■■■ hat in dieser Versammlung ausgeführt, dass die Stichstraße NICHT nur in einen PARK umgewandelt wird. Vielmehr werden die 17 Parkplätze der KAIFU erhalten bleiben (auch der von ■■■). Somit muss es weiter eine Wegeverbindung vom Lohkoppelweg oder Rimbartweg geben, um die Erreichbarkeit sicher zu stellen.</p> <p>Bitte erläutern: WAS IST HIER GENAU GEPLANT? DIE FINANZIERUNG DIESER MASSNAHME EINER DEM CHARAKTER NACH PRIVATSTRASSE, WIRD VON DER ALLGEMEINHEIT GETRAGEN!</p>	<p>und Radfahrer zu schaffen, die den Lohbekpark mit der südlich gelegen Grünanlage verbindet. Die konkrete Ausgestaltung wird im Zuge der Ausführungsplanung entwickelt.</p> <p>Zur Finanzierung siehe 8.6</p>
8.15	<p><b>2 Grundlage und Verfahrensablauf</b></p> <p>Das Bebauungsplanverfahren wurde auf der Grundlage des § 13a des Baugesetzbuches im beschleunigten Verfahren durchgeführt. Es handelt sich um eine Fläche der Nachverdichtung, die bereits bebaut und allseitig von Bebauung umschlossen ist. Im Übrigen sind insbesondere folgende weitere Voraussetzungen für ein Verfahren nach § 13a BauGB erfüllt:(...)</p> <p>Diese Begründung stimmt nicht: Im Süden grenzt ein Baukörper direkt an den Grünzug der Kleingärten.</p> <p>Für die im Bebauungsplan vorgesehenen Bauvorhaben werden städtebauliche Verträge mit den jeweiligen Planungsbegünstigten geschlossen. Die Verträge beinhalten Regelungen zur Ausführung und zur Gestaltung der Vorhaben. Darüber hinaus regeln sie die Erschließung der Grundstücke und die Übernahme der mit der Erschließung sowie mit der Grundstücksabtretung verbundenen Kosten durch die jeweiligen Planungsbegünstigten.</p> <p>Wann wird dieses passieren?</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b></p> <p>Die Begründung wird wie folgt geändert:</p> <p><i>„Es handelt sich um eine Fläche der Nachverdichtung, die bereits bebaut und dreiseitig von Bebauung umschlossen ist. Im Süden grenzt eine Kleingartenanlage an das Plangebiet, die im Süden durch Bebauung eingefasst ist.“</i></p> <p>Die städtebaulichen Verträge werden vor dem Satzungsbeschluss geschlossen.</p>
8.16	<p><b>3.2.1 Bestehende Bebauungspläne</b></p> <p>Das Plangebiet ist zum Großteil mit dem Bebauungsplan Lokstedt 1 vom 21. Oktober 1963 (HmbGVBl. 1963, Seite 190) überplant. Die bestehenden Gebäude sind hierin als Wohngebiet mit Baukörpern in geschlossener Bauweise mit drei bis vier Vollgeschossen ausgewiesen und werden durch einzelne Hochpunkte mit neun Geschossen ergänzt. Die Freiflächen zwischen den Gebäuden sind als Frei- und Erholungsflächen festgesetzt, teilweise mit der angegebenen Nutzung Kinderspielplatz, sowie als Stell- und Garagenflächen ausgewiesen.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</b></p> <p>Es handelt sich bei Kapitel „3.2.1 Bestehende Bebauungspläne“ um eine Darstellung, welches Planrecht zum Zeitpunkt der Aufstellung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Lokstedt 67 rechtswirksam ist. Es geht hier nicht um das Planrecht oder den Bestand im Umfeld. Dies wird in der Begründung noch einmal deutlicher dargestellt.</p> <p>Die Darstellung, dass für den Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs Lokstedt die Festsetzungen des noch rechtskräftigen Bebauungsplans Lokstedt 1 Baukörper in</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Darstellung weicht von der Realität ab:</p> <p>Die im Rimbartweg 17, befindlichen Bungalows gelten als eingeschossig, direkt hieran werden 4 – 5 Geschossige Häuser geplant. Westlich davon gilt genau das gleiche, neben einstöckigen Bungalows dominieren den gesamten Ansgarweg entlang, 2 Stöckige Gebäude das Viertel.</p> <p>3 Stück [Hochpunkte], 9 Geschosse + Staffel bzw. Technikgeschoss! Bitte präzisieren</p> <p>Auf dem Gebiet der KAIFU sind auf den Flächen der Punkthäuser Kinderspielplätze eingezeichnet, die de facto nicht existieren!</p>	<p>geschlossener Bauweise mit 3 bis 4 bzw. 9 Vollgeschossen festgesetzt sind, ist korrekt.</p>
8.17	<p>Das Vorhandensein von Kampfmitteln innerhalb des Plangebiets kann nach heutigem Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden. Nach der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittel-VO, vom 13. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 557), geändert am 8. Juli 2014 (HmbGVBl. S. 289) ist die Grundstückseigentümerin oder der Grundstückseigentümer oder, wenn diese bzw. dieser die Baumaßnahmen nicht selbst durchführt oder durchführen lässt, die Veranlasserin oder der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund nach Einwilligung der Grundstückseigentümerin bzw. des Grundstückseigentümers, verpflichtet, vor Beginn baulicher Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Baugrund verbunden sind, bei der zuständigen Behörde eine Auskunft einzuholen, ob für den betroffenen Baubereich ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel besteht (§ 6 Abs. 1 Kampfmittel-VO).</p> <p>Wer haftet bei Beschädigungen durch Kampfmittel im Explosionsfall?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Es handelt sich hierbei lediglich um einen Hinweis, damit im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens gegebenenfalls eine Kampfmittelsondierung durchgeführt wird.</p> <p>Haftungsfragen zur Kampfmittelräumung sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Im Zweifelsfall gilt hier das Verursacherprinzip.</p>
8.18	<p><b>3.3.2 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten</b></p> <p><u>Bestandsaufnahme und Bewertung der Bäume</u></p> <p>Durch die Grundeigentümer wurden für die jeweiligen Grundstücke ein Baumaß und eine Bewertung der auf den Grundstücken vorhandenen Bäume durchgeführt. Die drei Baumgutachten vom 22. Februar 2016, 1. Juni 2018 und vom 13. August 2018 dienen als Bewertungsgrundlage innerhalb des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Völlig inakzeptabel!!! Der Auftraggeber kann doch in diesem Fall nicht die Baumgutachten fertigen lassen, hier besteht ein Interessenkonflikt!</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Der Baumbestand im Plangebiet wurde durch zwei Ingenieurbüros, die als „Beratende Ingenieure für Bäume und deren Umfeld“ sowie als Sachverständige tätig sind, bewertet. Dabei sind die Gehölzart, der Stammdurchmesser in 1,30 m Höhe, der Kronendurchmesser, der allgemeine Baumzustand, der Zustand des Kronen-, Starkast-, Stamm- und Wurzelbereichs, die Schadstufe des jeweiligen Baumes nach den Empfehlungen für die Schadstufenbestimmung für Bäume an Straßen und in der Stadt (FLL) bewertet worden.</p>
8.19	<p><b>4 Umweltbericht</b></p> <p>Von der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>BauGB und dem Umweltbericht nach § 2a BauGB wurde gem. §§ 13a Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit. § 13 Absatz 3 BauGB abgesehen (siehe Ziffer 2).</p> <p>Bitte genaue Begründung ausführen.</p>	<p>Aufgrund der Einstufung als Bebauungsplan der Innentwicklung gemäß § 13 a BauGB kann auf eine Umweltprüfung verzichtet werden (§§ 13a Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit. § 13 Absatz 3 BauGB).</p> <p>Dieses wird in Kapitel 2 der Begründung bereits hinreichend begründet.</p>
8.20	<p><b>5.1.1 Art der baulichen Nutzung</b></p> <p>Durch die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets wird sichergestellt, dass das Wohnen die Hauptnutzung im Plangebiet bleibt. Gleichzeitig entstehen Spielräume für eine wohngebietsverträgliche Form der Funktionsmischung, indem die Wohnnutzung z.B. durch handwerkliche, kulturelle oder soziale Nutzungen ergänzt werden kann, sofern der Bedarf bzw. eine entsprechende Nachfrage dafür besteht.</p> <p>Was für eine handwerkliche Nutzung? Es fehlt ein Verweis darauf, dass nur nicht störende Gewerke ggfs. entstehen dürfen.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b></p> <p>Im allgemeinen Wohngebiet sind gemäß §4 BauNVO grundsätzlich nur nichtstörende Handwerk- und Gewerbebetriebe zulässig.</p> <p>Der Absatz in der Begründung wird folgendermaßen ergänzt:</p> <p><i>„Gleichzeitig entstehen Spielräume für eine wohngebietsverträgliche Form der Funktionsmischung, indem die Wohnnutzung z.B. durch nicht störende Handwerksbetriebe, kulturelle oder soziale Nutzungen ergänzt werden kann, sofern der Bedarf bzw. eine entsprechende Nachfrage dafür besteht.“</i></p>
8.21	<p><b>5.1.2 Maß der baulichen Nutzung</b></p> <p>In den Baugebieten WA 1, WA 2 und WA 3 wird die Grundflächenzahl jeweils mit 0,4 festgesetzt. Diese ermöglicht unter Ausnutzung der Überschreitung der Grundflächenzahl um 50%, insbesondere für die geplanten Tiefgaragen, eine gute Ausnutzung der Grundstücke.</p> <p>Wieso wird eine Überschreitung um 50 Prozent genehmigt? Bitte begründen!</p> <p>Durch die baukörperähnlichen Ausweisungen der Baufelder liegt die tatsächliche oberirdische GRZ in den Baugebieten WA 2 und WA 3 zwischen 0,24 und 0,31. Im WA 1 wird die GRZ voll ausgenutzt.</p> <p>Bitte Nachweis erbringen!</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Gemäß § 19 (4) BauNVO darf die festgesetzte Grundflächenzahl für die Errichtung von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, für Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sowie durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, um bis zu 50% überschritten werden. Es handelt sich bei dieser Festsetzung somit um eine gemäß BauNVO zulässige Überschreitung.</p> <p>In der Begründung werden die rechnerischen Quotienten von überbaubaren Grundstücksflächen und überbaubarer Fläche als maximal mögliche GRZ aufgeführt. Übertrifft der Quotient die festgesetzte GRZ, so gilt letztere. Das Baufenster kann dann nicht voll ausgeschöpft werden.</p> <p>WA 1: festgesetzte GRZ 0,4 WA 2: <math>7.187 \text{ m}^2 : 23.189 \text{ m}^2 = \text{GRZ } 0,31</math> WA 3: <math>2.489 \text{ m}^2 : 10.026 \text{ m}^2 = \text{GRZ } 0,25</math></p> <p>In der Begründung wird die Zahl von 0,24 auf 0,25 geändert.</p>
8.22	<p>Durch die Kombination von Baugrenzen und der maximal zulässigen Anzahl der Vollgeschosse werden die nach § 17 Absatz 1 vorgesehenen Obergrenzen der Geschossflächenzahl teilweise überschritten. Konkret ergibt sich im WA 1 eine Geschossflächenzahl von 1,66, im WA 2 von 1,44 und im W3 von 1,58.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Aus städtebaulichen Gründen ist es sinnvoll, innerhalb des Plangebietes eine Geschossflächenzahl zu ermöglichen, die über das vorgesehene Maß der Baunutzungsverordnung hinausgeht. Damit wird eine angemessene Dichte ermöglicht und gleichzeitig werden</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Erneute Überschreitung! Bitte Begründung anführen!</p> <p>Damit werden die in der Baunutzungsverordnung vorgesehen Obergrenzen für die Geschossflächenzahl in allgemeinen Wohngebieten von 1,2 um bis zu 0,46 überschritten.</p> <p>...also um 33% überschritten. Können Sie Ihren Dispo bei der Bank auch einfach um 333% schadlos überziehen? Nein dafür gibt es Sanktionsmechanismen in Form von Strafzinsen! Also bitte begründen warum es hier geht!</p>	<p>Freiflächen erhalten. Die zentrale Lage und die gute Anbindung an das öffentliche Nahverkehrssystem sprechen für die angestrebte Dichte und die damit verbundene Überschreitung der GFZ.</p> <p>Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Dichte im Quartier dahingehend reduziert, dass nur noch im WA 1 eine Überschreitung der GFZ um 0,2 stattfindet.</p> <p>Dieses entspricht einer Überschreitung von 16% auf einem deutlich untergeordneten Bereich des Plangebietes. Diese Überschreitung wird aufgrund der besonderen Situation des Eckgrundstücks als vertretbar angesehen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Überschreitung nicht beeinträchtigt.</p> <p>In § 17 Abs. 2 BauNVO wird ausdrücklich eine Überschreitung der Obergrenzen ermöglicht</p>
8.23	<p>Aus städtebaulichen Gründen ist es sinnvoll, innerhalb des Plangebietes eine Dichte zu ermöglichen, die über das vorgesehene Maß der Baunutzungsverordnung hinausgeht.</p> <p>Welche Gründe sind das? Sie wiederholen stereotyp, das Plangebiet sei gut angebunden, die City z.B. in 23 Minuten zu erreichen (+ Fußweg). Zum Vergleich: auch zur Station Harburg oder Halstenbek kommen sie mit 23 Minuten Fahrzeit! Also bitte gehaltvollere Begründung anführen!</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Grundsätzlich wurde die Dichte im Plangebiet umfänglich reduziert.</p> <p>Der Senat hat zur Erfüllung seines Ziels, jährlich 10.000 Wohneinheiten zu genehmigen, die Notwendigkeit einer städtischen Verdichtung („Mehr Stadt in der Stadt“) formuliert. Insbesondere soll dieses in Bereichen mit guter Anbindung an den ÖPNV erfolgen.</p> <p>Die Nähe zum Hauptbahnhof oder Innenstadt wird genannt, da diese gemeinhin gut bekannt sind und durch ihre hohe Zentralität für viele Bewohner als Zielort interessant sind. Wenn auch andere Bereiche in der Stadt aus dem Quartier heraus in kurzer Zeit mit dem ÖPNV zu erreichen sind, spricht dieses umso mehr für die gute Anbindung.</p>
8.24	<p>Die Überschreitung wird an dieser Stelle als vertretbar angesehen, da die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und zudem keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt entstehen.</p> <p>Eine nachhaltige Vernässung des Bodens stellt eine nachteilige Auswirkung auf die Umwelt dar. Weitere nachteilige Auswirkungen finden sich in der Artenschutz Potentialanalyse, auf S. 25, Nr.9. Bitte ausführen warum diese Punkte keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt haben</p> <p>Für die bestehenden Zeilen und die identifizierten Nachverdichtungspotentiale im WA 2 wurde im Funktionsplan ein differenziertes</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</b></p> <p>Es wird aus der Stellungnahme nicht ersichtlich, wie die Überschreitung der GFZ einen Einfluss auf die Vernässung des Bodens haben kann. Auch mögliche nachteilige Auswirkungen auf den Artenschutz durch die Überschreitung der GFZ werden in der Stellungnahme nicht erläutert und sind auch nicht nachvollziehbar.</p> <p>Im Plangebiet und dessen Umfeld staut sich nach Regenfällen aufgrund der in der Begründung beschriebenen Bodenverhältnisse bodennahes Oberflächenwasser. Dieses kann aufgrund der Sperrschicht im Boden nicht in den Grundwasserleiter versickern. Diese</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Höhenkonzept entwickelt, das vorsieht, zusätzliche Baukörper zu ermöglichen und die bestehenden Baukörper aufzustocken. Die Baufenster in Form von Bauzeilen, die teilweise im rechten Winkel zueinander stehen, greifen die Strukturen der bestehenden sechziger Jahre Siedlung auf.</p> <p>Sind diese auch im Einklang mit der im Wasserwirtschaftlichen Konzept auf S. 4 beschriebene Forderung nach Ausrichtung der Gebäude derart, dass es zu keiner Stauwasserbildung kommen kann?</p> <p>Beim Blick auf die Bauplanung fällt auf, dass etliche Gebäude eine Offene Trichterform genau zur Grundwasserströmungsrichtung (nach Nord-Ost) aufweisen und somit das Wasser geradezu „auffangen“. Bitte prüfen ob berücksichtigt.</p> <p>Die bestehenden beiden neugeschossigen Gebäude im WA 3 werden bestandsgemäß festgesetzt und durch vier Baufelder ergänzt, die vier- und fünfgeschossig festgesetzt sind. Diese ausdifferenzierten Baukörper wurden über einen städtebaulich-hochbaulichen Wettbewerb ermittelt.</p> <p>Was bedeutet das für den Laien? Welche Folgewirkung hat das?</p> <p>Sie greifen die Struktur der benachbarten Reihen- und Terrassenbebauung auf und fügen sich gut zwischen die beiden neugeschossigen Hochhäuser ein.</p> <p>Es mag ja sein, das die Struktur aufgegriffen wird, jedoch überragen diese Türme unseren Bungalow um 4 Stockwerke + evtl. Technikaufbauten wie z.B. Solaranlagen – also um 17 Meter, dieser Wert erhöht sich noch um den Wert wie das Haus aus der Erde ragt, eventuelle Anschüttungen sowie den Höhenunterschied der Grundstücke von 70 cm.</p> <p>D.h. Sie blicken von unserer Grundstücksgrenze in einem Winkel von 71 Grad nach oben, um den Himmel zu sehen! Bitte begründen.</p>	<p>geologische Situation besteht unabhängig von dem Bebauungsplan-Entwurf.</p> <p>Das Wasserwirtschaftliche Konzept macht zum Grundwasser folgende Aussage:</p> <p>„Nachteilige Auswirkungen durch eine Blockierung des Strömungsquerschnitts im Grundwasserleiter durch die geplanten Tiefgaragen sind nicht zu erwarten, da der maßgebliche Grundwasserabstrom in größeren Tiefen erfolgt.“</p> <p>Die Stellung der Baukörper hat somit keinen Einfluss auf das Grundwasser.</p> <p>Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Planung dahingehend verändert, dass die beiden neugeschossigen Wohnhäuser mit den im Wettbewerb herausgearbeiteten vier- und fünfgeschossigen Gebäudetypen überplant werden sollen.</p> <p>Die beiden bestehenden neugeschossigen Wohnhäuser überragen die umgebenden Bungalows auch bereits in der aktuellen städtebaulichen Situation.</p> <p>Die Abstandsflächen gemäß HBauO werden eingehalten. Das Grundstück wird auch weiterhin ausreichend belichtet.</p>
8.25	<p><b>5.1.3 Überbaubare Grundstücksfläche, Bauweise</b></p> <p>Um die Schaffung qualitativ hochwertiger Wohnungen mit gut nutzbaren Außenwohnbereichen zu ermöglichen, werden für diese Bauteile Überschreitungen der Baugrenzen zugelassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dies ist ein Widerspruch! Erst werden die Baugrenzen eng gesetzt, anschließend dann überschritten! Wozu setzen Sie</li> </ul>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Baugrenzen werden baukörperbezogen eng gesetzt, um das städtebauliche Konzept hinsichtlich Baukörpergrößen und –positionen zu sichern.</p> <p>Gemäß Hamburger Bauordnung (HBauO) sind regelhaft Vorbauten (z.B. Terrassen) einschließlich Balkonen in den Abstandsflächen zulässig, sofern sie insgesamt nicht mehr als ein Drittel der jeweiligen Außenwand</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	dann überhaupt so enge Baugrenzen? Bitte begründen.	in Anspruch nehmen und nicht mehr als 1,50 m vor die Außenwand vortreten (§ 6Abs.6HBauO). Für die Schaffung von gut nutzbaren Außenwohnbereichen ist jedoch eine größere Tiefe für Balkone und Terrassen erforderlich. Bei den hier eng gefassten Baugrenzen ist somit eine größere Überschreitung durch Balkone und Terrassen sinnvoll.
8.26	<b>5.2 Private Stellplätze</b> Im WA 1 können für geplante gewerbliche Nutzungen, wie zum Beispiel Kindertagesstätte oder Arztpraxis, notwendige Stellplätze gemäß der Hamburgischen Bauordnung oberirdisch hergestellt werden.  d.h. die Straßenparkplätze werden auch wegfallen, da vermutlich nur zum „Ein und ausladen“. Bitte begründen.	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b>  Der Bebauungsplan setzt lediglich die öffentliche Straßenverkehrsfläche fest. Wie diese ausgestaltet wird, ist nicht Thema des Bebauungsplanes.  Zur Stellplatzsituation siehe 8.3
8.27	Um die wohnungsnahen Freiflächen im WA 2 und WA 3 weitestgehend von parkenden Autos freizuhalten und die Qualität der Freiflächen zu sichern, wird festgesetzt, dass Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind. Damit wird sichergestellt, dass das Plangebiet nicht übermäßig durch Stellplätze und Garagen beeinträchtigt wird.  <i>In den mit WA 2 und WA 3 bezeichneten allgemeinen Wohngebieten sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. Tiefgaragen sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Im mit WA 1 bezeichneten allgemeinen Wohngebiet sind Stellplätze für gewerbliche Nutzungen auch oberirdisch zulässig (vgl. § 2 Nummer 4 der Verordnung).</i>  Hier wird nur wie bislang im gesamten Gebiet sowieso schon festgelegt, dass nur Tiefgaragen zulässig sind. Wo wird die Schaffung von TG Plätzen ausdrücklich festgelegt? Bitte nennen Sie den entsprechenden öffentlich einzusehenden Vertrag.	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b>  § 11 des Baugesetzbuches (BauGB) trifft Regelungen zu städtebaulichen Verträgen und listet mögliche Regelungsinhalte auf. Hierzu gehören beispielsweise die Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen, die Erschließung sowie die Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele, wie zum Beispiel die Herstellung von Tiefgaragen.  Städtebauliche Verträge sind gemäß Hamburgischem Transparenzgesetz nach Vertragsabschluss im Hamburger Transparenzportal zu veröffentlichen. Sie treten erst einen Monat nach Veröffentlichung in Kraft.
8.28	<b>5.3 Gehrecht</b>  Geringfügige Abweichungen von dem festgesetzten Gehrecht sind möglich, um beispielsweise die Eingriffe in den Gehölz- und sonstigen Vegetationsbestand beim Wegebau zu reduzieren.  Was bedeutet das? Reduzierung Vegetationsbestand = keine Bepflanzung? Was geschieht mit den nicht schützenswürdigen Bäumen entlang der Grundstücke Rimbartweg 19 zu 17? Bitte klarstellen.	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b>  Bei der Objektplanung des Weges (= Gehrecht) wird auf die vorhandenen Vegetationsbestände im Rahmen der möglichen geringfügigen Abweichung Rücksicht genommen. Dadurch können die Eingriffe in den Gehölz- und sonstigen Vegetationsbestand reduziert werden. Gegebenenfalls werden Bäume gefällt, sofern diese nicht durch eine Abweichung des Gehrechtes umgangen werden können.
8.29	<b>5.4 Verkehrsflächen</b>	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Die Straßen Rimbartweg und Lohkoppelweg werden im Wesentlichen bestandsorientiert als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Eine wesentliche Veränderung erfolgt jedoch im Osten des Plangebietes. Hier soll die bestehende öffentliche Stichstraße (Flurstück 2598) zu Gunsten einer öffentlichen Parkanlage (siehe 5.8) aufgegeben und rückgebaut werden.</p> <p>Stimmt nicht ganz, s.a. Anmerkung in der Verordnung! Die Kaifu Parkplätze sollen erhalten bleiben, folglich muss auch eine Zuwegung erfolgen, d.h. die öffentliche Parkanlage vor der Wohnung von [REDACTED] wird sich lediglich auf die Naturierung der Gehwege erstrecken. Bitte genaue Planungsdetails darstellen!</p>	<p>Die Planungen wurden nach der öffentlichen Auslegung dahingehend geändert, dass nun eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt wird. Damit lassen sich die bestehenden Erschließungsfunktionen für die Bestandsgebäude besser absichern.</p> <p>Die privaten Stellplätze der KAIFU Nordland Baugenossenschaft vor dem Gebäude Lohkoppelweg 7a werden direkt an den Lohkoppelweg angebunden und nicht mehr wie bisher über die Stichstraße.</p>
8.30	<p>Diese Fahrbahn wird als ausreichend dimensioniert eingestuft und entsprechend bestandskonform als öffentliche Straßenverkehrsfläche beibehalten. Gemäß der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) wäre in der gegebenen Planungssituation eine Aufweitung der Fahrgasse um 3,2 Meter wünschenswert, um alternierend eine Parkmöglichkeit in Schrägaufstellung zu ermöglichen. Dieses würde jedoch einen unverhältnismäßigen Eingriff in die privaten Grundstücke bedeuten und kann daher nicht umgesetzt werden.</p> <p>Im Arbeitskreis I widerspricht das Protokoll eindeutig dieser Ansicht der ausreichend dimensionierten Straße! Schrägparken wäre eine gute Option das Mobilitätsdilemma zu lösen. Bitte stellen Sie dar, warum dies einen unverhältnismäßigen Eingriff in die privaten Grundstücke darstellt, da das Vorhaben ähnlich dem Wegerecht oder der Verbreiterung des Gehweges im Städtebaulichen Vertrag geregelt werden kann.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Für die Einrichtung von öffentlichen Parkständen in Schrägaufstellung würde deutlich mehr Fläche benötigt, als durch die Verbreiterung des Gehweges um einen Meter.</p> <p>Damit würden mehr als 4 Meter in die privaten Grundstücke eingegriffen. Dieses stellt dieses stellt einen unverhältnismäßig größeren Eingriff dar als die Inanspruchnahme von 1 Meter.</p>
8.31	<p>Auf der östlichen Seite des Ansgarwegs wird die öffentliche Straßenverkehrsfläche um einen Meter erweitert, um hier eine Gehwegbreite von 2,65 Meter zu erreichen. Grundsätzlich ist das Plangebiet aber bereits durch eine Vielzahl von internen fußläufigen Erschließungswegen geprägt. Daher ist ein durchgängiger Ausbau der öffentlichen Gehwege auf eine Breite von 2,65 Meter nicht notwendig.</p> <p>Für die Gehwegverbreiterung ist die Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen notwendig. Der Eigentümer hat der Umwidmung dieser Fläche zugestimmt. Die Übereignung der notwendigen Grundstücksteile wird in einem städtebaulichen Vertrag geregelt.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Es geht um die Sicherstellung eines ausreichend breiten Fußweges für die Öffentlichkeit. Die privaten Erschließungswege auf dem Grundstück der Kaifu sind für öffentlichen Erschließung nicht von Belang.</p> <p>Öffentliche Erschließungen werden keinen Bewohnergruppen zugeordnet. Die „Bewohner der Reihenhäuser“ dürfen auch den östlichen Gehweg benutzen.</p> <p>Die vorgesehene Breite von 2,65 m ist gemäß ReStra das Regelmaß für Straßenseitenräume, also Gehwegbereiche. Dieses Regelmaß wird hier vorgesehen.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Verbreitern Sie die westliche Seite ggfs. Die Bewohner der Kaifubauten nutzen die Gehwege ihrer Anlage, die eine entsprechende Breite aufweisen, die Bewohner der Reihenhäuser, nutzen die Westl. Seite. Bitte Begründen Sie die Notwendigkeit eines breiten Fußweges in Abwägung zu den Mobilitätsanforderungen der älteren Anwohner im Viertel –wünschenswert wäre ein Scopingverfahren hierzu.</p>	<p>Eine Verbreiterung des Gehwegs auf der westlichen Seite ist aufgrund des geringen Abstandes der Gebäude zur Grundstücksgrenze nicht möglich.</p>
8.32	<p>Grundsätzlich wird für die Zukunft ohnehin von einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens ausgegangen und ein Rückgang des privaten Kfz-Besitzes prognostiziert. Bei gleichzeitiger Zunahme von Car-Sharing-Nutzungen wird daher der Platzbedarf für PKW in den Straßenräumen sinken. Im Ergebnis wird der teilweise Rückbau und das Beibehalten an den bestehenden Verkehrsflächen als zukunftsorientiert bewertet.</p> <p>Grundsätzlich können Sie davon ausgehen, dass im Plangebiet in den nächsten 10 – 20 Jahren viele Anwohner gesundheitlich eingeschränkt und auf den PKW angewiesen sein werden. Siehe Altersstruktur im Viertel!</p> <p>Bitte Studie für Lokstedt Eimsbüttel beibringen, die den Rückgang des priv. KFZ Besitzes belegt. Bitte darlegen, wieviel Behindertenparkplätze im Viertel in den letzten 5 Jahren angefragt und erteilt oder negativ beschieden wurden.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Innerhalb des Quartiers werden neue barrierefreie und barrierearme Wohnungen entstehen. Damit wird die sich verändernden Altersstruktur berücksichtigt. Dass eine eingeschränkte Mobilität den Besitz eines eigenen PKW zwingend voraussetzt, ist nicht nachvollziehbar. Die Mobilitätswende setzt gerade ein. Ride-Sharing-Angebote entwickeln sich und es werden hier in den nächsten 10-20 Jahren noch weitere Angebote entstehen</p> <p>Die Darlegung, wie viele Behindertenparkplätze in den letzten 5 Jahren in dem Viertel angefragt wurden, ist nicht Bestandteil eines Bebauungsplanverfahrens.</p>
8.33	<p><b>5.7.1 Schmutzwasser</b></p> <p>Das Plangebiet ist vollständig erschlossen. Zusätzlich anfallendes Schmutzwasser kann über vorhandene Schmutzwassersiele abgeleitet werden.</p> <p>Aus verschiedenen Untersuchungen sowohl in Hamburg als auch in anderen Bundesländern ist bekannt, dass ca. 30 bis über 50 % der privaten Abwasserleitungen Schäden aufweisen.</p> <p>Ist dieser Wert in den Berechnungen mit einem Sicherheitszuschlag eingerechnet? Hauseigentümer sind ja angehalten, die Dichtheit zu prüfen. D.h. die Abwassermenge könnte sich verdoppeln + die neu hinzukommenden Abwässer. Bitte belegen!</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Hamburger Stadtentwässerung (HSE) hat in ihrer Stellungnahme aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB mitgeteilt, dass das zusätzlich anfallende Schmutzwasser über die vorhandenen Siele abgeleitet werden kann.</p> <p>Die Annahme, dass ca. 30 - 50% der privaten Abwasserleitungen Schäden aufweisen, bedeutet nicht, dass 30 - 50% des Abwassers austritt, sondern dass aus 30 - 50% der Leitungen Abwasser in geringen Mengen austreten könnte. Es ist also nicht davon auszugehen, dass sich die Abwassermenge verdoppeln könnte.</p> <p>Da die Überprüfung der Abwasserleitungen in Hamburg bis Ende 2020 erfolgen soll, ist davon auszugehen, dass in diesem Zuge auch flächendeckend mögliche Schäden behoben werden.</p>
8.34	<p><b>6.1.1 Baum- und Landschaftsschutz</b></p> <p>Da das Gebiet bereits einen ausgeprägten Baumbestand besitzt, sollen als Alternative</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Festsetzung § 2 Nr. 8 des Bebauungsplans dient der Durchgrünung des Gebietes.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>auch Heckenpflanzungen möglich sein.</p> <p>Die Grundstücke der Lehrer- und Buchdrucker-Genossenschaft werden nach den Baumaßnahmen im rückwärtigen Bereich keine Bäume mehr aufweisen, daher ist die Alternative Heckenpflanzungen unverständlich. Bitte erläutern.</p>	<p>Heimische, standortgerechte Bäume und Hecken bieten Lebensraum für heimische Tierarten. Die Möglichkeit, statt eines Baumes 15 m Hecke zu pflanzen, bietet den Bauherren Spielraum bei der Gestaltung der Außenanlagen. Die Vorgabe zur Anpflanzung von Bäumen oder Sträuchern und Hecken dient der Minderung der Eingriffe in die Natur.</p>
8.35	<p>Im WA 2 werden zwei neue Baufelder ausgewiesen und im WA 3 werden vier neue Baufelder ausgewiesen. Für diese Neubebauung, hier insbesondere auch die großflächigen unterirdischen Tiefgaragen, müssen Bäume und Gehölze gefällt werden. Der Ersatz wird im Baugenehmigungsverfahren geregelt.</p> <p>Warum nicht im Vorwege?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Eine endgültige Planung liegt noch nicht vor. Der Ersatz für entfallende Bäume kann somit noch nicht genau spezifiziert werden. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens kann auf Bäume Rücksicht genommen und können dann z.B. die Tiefgaragen entsprechend angeordnet werden.</p>
8.36	<p><b>6.1.2 Schutzmaßnahmen für Boden- und Wasserhaushalt</b></p> <p>Innerhalb des Plangebiets findet durch den Bodenaufbau mit seiner Sperrschicht keine Grundwasserneubildung statt. Durch die zulässigen Nutzungen im Plangebiet ergeben sich keine besonderen Gefährdungspotentiale für das Grundwasser.</p> <p>Das stimmt, dafür findet ggfs. Eine massive Neubildung von Oberflächennahem Wasser statt.</p> <p>Entsprechende Kommentare zu den hiervon ausgehenden Gefahren wurden im Oberflächenentwässerungskonzept, S.4, 8 und 10, genannt, werden jedoch bislang nicht berücksichtigt. Bitte begründen Sie warum die Hinweise nicht berücksichtigt werden.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Situation, dass im Plangebiet und dessen Umfeld nach Regenfällen Oberflächenwasser ansteht und der Boden vernässt ist, begründet sich durch den Bodenaufbau. Der Bebauungsplan hat auf die Stauwassersituation auf den Grundstücken im Plangebiet und den benachbarten Grundstücken keinen Einfluss.</p> <p>Es wird nur auf Seite 4 des Wasserwirtschaftlichen Konzepts von einer Vernässungsgefahr gesprochen. Der beschriebenen Vernässung wird in dem Konzept damit begegnet, dass keine Versickerung von Regenwasser stattfindet. Über die Gründächer auf den Gebäuden und Tiefgaragen wird das anfallende Regenwasser gedrosselt in Rigolen geleitet. Von dort erfolgt dann eine ebenfalls gedrosselte Ableitung in das Regenwassersiel. Weiterhin wird für den Überflutungsbereich das notwendige Überflutungsvolumen berechnigt.</p> <p>Die grundsätzliche Umsetzbarkeit der berechneten Maßnahmen wird in der Anlage 3 (Lageplan) zum Oberflächenentwässerungskonzept dargelegt.</p> <p>Mit diesen Maßnahmen wird einer Vernässung im Plangebiet hinreichend begegnet.</p>
9.0	<b>Anwohner, Rimbartweg</b>	
9.1	<p>Wir erheben hiermit Einspruch gegen die Bebauungsplanung Lokstedt 67 mit folgenden Begründungen:</p> <p>Die Bebauung der vorgesehenen Flächen ist deutlich zu hoch und bildet eine unangemessene Beeinträchtigung der örtlichen Gegebenheiten, vgl. Umweltbelastungen durch Ver-</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>schattung, Nachbarschafts-, Verkehrslärm, ein erhöhtes Verkehrsaufkommen etc.</p> <p>Die Anmerkungen zur Verordnung und Begründung Lokstedt 67 ersehen Sie bitte aus den Kommentierungen der angehängten Dateien:</p> <p>Es wird gebeten, die Einwände bei der Überarbeitung der Planung zu berücksichtigen. Sie erfolgen in der Erwartung, dass bei einer eventuellen Neubebauung die Wohnqualität im Plangebiet auf dem bisherigen Niveau verbleibt.</p>	
9.2	Siehe 8.2	Siehe 8.2
9.3	Siehe 8.3	Siehe 8.3
9.4	Siehe 8.4	Siehe 8.4
9.5	Siehe 8.5	Siehe 8.5
9.6	Siehe 8.6	Siehe 8.6
9.7	Siehe 8.7	Siehe 8.7
10.0	<p><b>Anwohner, Rimbartweg</b> <b>Anwohner, Rimbartweg</b> <b>Anwohner, Rimbartweg</b> <b>Anwohner, Rimbartweg</b></p>	
10.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir erheben hiermit Einspruch gegen die Bebauungsplanung Lokstedt 67 mit folgenden Begründungen:</p> <p>Die Bebauung der vorgesehenen Flächen ist deutlich zu hoch und bildet eine unangemessene Beeinträchtigung der örtlichen Gegebenheiten, vgl. Umweltbelastungen durch Verschattung, Nachbarschafts-, Verkehrslärm, ein erhöhtes Verkehrsaufkommen etc.</p> <p>Herausheben möchten wir vor allem diese folgenden Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parksituation im Plangebiet</li> <li>• Grundwasserproblematik</li> </ul>	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>
10.2	Siehe 8.3	Siehe 8.3
10.3	Siehe 8.7	Siehe 8.7
11.0	<p><b>Anwohnerin, Ansgarweg</b></p>	
11.1	<p>Vorweg möchte ich darauf hinweisen, dass ich als Privatperson und Anwohnerin am Ansgarweg Stellung nehme, der besseren Erreichbarkeit und einer Bemerkung zum Schluss meines Briefes wegen aber meine geschäftliche E-Mailadresse nutze.</p>	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Meine Anmerkungen und Einwände beziehen sich auf die im Internet veröffentlichten Unterlagen zu Lokstedt 67 sowie einer persönlichen Inaugenscheinnahme der Unterlagen und eines Gespräches mit [REDACTED] am 29.07.2019. Außerdem hat mir [REDACTED] netterweise per E-Mail die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zur Verfügung gestellt.</p>	
11.2	<p>Ich möchte mit diesem Schreiben meinen erheblichen Bedenken gegen den Umfang der Bebauung Ausdruck verleihen und mitteilen, dass die Auswirkungen, die die zusätzlich geplanten 200 Wohnungen mit sich bringen, zu einer massiven Belastung der jetzigen Bewohnersituation führen und insbesondere die Infrastrukturen der Straßen und Wege in diesem Ausmaß geplante zusätzliche Aufnahme von insbesondere Verkehr nicht kompensieren können.</p> <p>Dabei handelt es sich insbesondere um die Straßen Ansgarweg und Rimbartweg. Die Argumentationen in den vorgelegten Papieren seitens des Bauamtes fußen oft auf Formeln der Bebauungsdichtemöglichkeiten. Sie arbeiten mit prognostizierten Schätzungen, die noch weit weg von erfahrbarer Realität sind. Sie berücksichtigen nicht Lärm und Belastungsquellen, die schon jetzt bestehen und sich in der Summe addieren. Die Pläne beinhalten zudem eine völlig überflüssige Erweiterung eines Gehweges zu Lasten von altem Baumbestand, der nur einer Normerfüllung Rechnung tragen würde.</p> <p>Der Ansgarweg und auch der Rimbartweg sind Straßen, die so schmal sind, dass, wenn auf einer Straßenseite geparkt wird, nur ein Auto zur selben Zeit diese Straßen befahren kann. Es gibt kaum Lücken, wie z.B. Einfahrten etc., die ein kurzzeitiges Ausweichen im Falle von Gegenverkehr möglich machen. D.h. die Benutzung der Straße und auch die Sicherheit insbesondere der in den Straßen lebenden Kinder fußt darauf, dass wenig Autos fahren, die man schon von weitem sieht, so dass rechtzeitig gestoppt und über eine längere Strecke hinweg durch ein Auto dann die Straße befahren werden kann. Der Bebauungsplan sieht keine Veränderung diesbezüglich vor, was ja auch richtig ist. Eine Einbahnstraßenregelung wird im Bebauungsplan nicht diskutiert.</p> <p>Selbstverständlich wird durch die neubauten Häuser mit insgesamt 200 Wohnungen der Verkehr erheblich zunehmen. In der Bauplanung wird darauf hingewiesen, dass die Mobilität zukünftig sich weg vom Auto entwickeln wird. Das ist zu hoffen, aber bei weitem noch</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Um die Veränderungen und möglichen Belastungen durch die Aufstellung des Bebauungsplanes abschätzen zu können werden Prognosen aufgestellt. Diese Prognosen werden von Fachbüros auf Grundlage von gesetzlichen Vorgaben und technischen Regelwerken erarbeitet.</p> <p>Vom Charakter her handelt es sich bei dem Ansgarweg und Rimbartweg um Wohnstraßen (Erschließungsstraße, E SV) gemäß Rast. Die Straßenbreite von knapp über 6 Metern ermöglicht einen Begegnungsverkehr von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen. Straßenbegleitendes Parken ist gemäß Straßenverkehrsordnung möglich. Eine Untermaßigkeit ist mit Bezug auf die Richtlinien zum Straßenausbau nicht zu erkennen.</p> <p>Die Verbreiterung des Gehweges wird als sinnvoll erachtet und lässt sich ohne große Einschnitte für das Plangebiet umsetzen. Die Bäume stehen weit genug vom Straßenrand entfernt und können bei einer möglichen Verbreiterung des bestehenden Gehweges um rund 1 Meter erhalten bleiben. Zudem wurden die fünf Bäume vor dem Gebäude Ansgarweg 20a – 20d als stark geschädigt bzw. absterbend eingestuft und Sicherungsmaßnahmen oder die Fällung empfohlen.</p> <p>Die beidseitige Befahrung von Ansgar- und Rimbartweg funktioniert aus Sicht des Bezirkes. Eine Einbahnregelung würde hier kontraproduktiv wirken und mehr Verkehre durch längere Fahrten verursachen.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	nicht Realität, auch nicht kurzfristig!	
11.3	<p>Die Zahl der zugelassenen Autos hat sich im Gegenteil in Hamburg gerade erst wieder erhöht. Vielleicht sind dies Annahmen für 10 oder 15 Jahre in die Zukunft gedacht, aber nicht für 3 Jahre in die Zukunft gedacht. Zunächst wird also erst einmal die Anzahl der Autos deutlich steigen.</p> <p>Eine Schallschutzbeurteilung auf anzunehmendes Verkehrsaufkommen auf 2030 zu planen halte ich zudem für äußerst fragwürdig. Das Verkehrsaufkommen der Autos im Ansgarweg und im Rimbartweg aktuell ist zudem nur geschätzt worden.</p> <p>Es ist nicht nur außer Acht gelassen worden, dass kurzfristig in nicht verringertem Ausmaß Mieter Autos nutzen und selbst besitzen werden, sondern zudem durch mindestens die Kita und möglicherweise auch eine geplante Arztpraxis zusätzlicher Verkehr entsteht.</p> <p>Es ist eben nicht so, dass wie gewünscht Kinder zu Fuß gebracht werden, sondern gerade im Kitabereich gerne mit dem Auto abgeliefert werden. Dazu braucht es aber Plätze, wo das Auto kurzfristig halten kann, denn die meisten Kinder werden ja nicht vor dem Gebäude der Kita sich selbst überlassen, sondern bis zur Bezugsperson gebracht. Dazu muss also das Auto für einige Minuten mindestens abgestellt werden.</p> <p>Dies ist aber aufgrund der Parkplatzsituation überhaupt nicht möglich, d.h. es wird dazu kommen, dass die Autos im Kreis fahren und eben gerade die kleinen Straßen wie den Ansgarweg und den Rimbartweg nutzen, um dort parken zu können oder wieder aus dem Kreis herauszufahren. Dieses ist überhaupt nicht in die Berechnung mit eingeflossen.</p> <p>Die Straßen sind aber viel zu klein, um gerade morgens und nachmittags ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in diesem Zusammenhang zu fassen.</p> <p>Auch eine geplante Arztpraxis würde mehr Verkehr anziehen, da die allermeisten Menschen zum Arzt gehen, wenn sie sich nicht wohlfühlen und z.B. dann auch kurze Wege eher mit dem Auto zurücklegen. Auch hier würde der Verkehrs- und Parkdruck auf die umliegenden Straßen erheblich steigen und eine höhere Verkehrslärm- und Abgasbelastung mit sich bringen.</p> <p>Fazit: die Lärm-, Abgas- und Sicherheitsbelastung steigt mit der Anzahl der gebauten Wohnungen und zumindest jetzt aktuell damit auch</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Aufstellung eines Bebauungsplanes ist langfristig ausgelegt.</p> <p>Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wurde durch ein Fachbüro ermittelt und stellt die vorgeschriebene Grundlage für die Berechnung von Schallimmissionen dar. Die Schätzung der Fahrbewegungen bezieht sich auf die Bereiche der Tiefgaragen. Da diese noch nicht vorhanden sind, können die Anzahlen nur geschätzt werden.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Im weiten Umfeld des Plangebietes (statistisches Gebiet Lokstedt 39007) zwischen Emil-Andressen-Straße, Grandweg, Stresemannallee und Vizellinstraße hat die Zahl der privaten PKW zwischen 2012 und 2018 von 1.343 um 39 auf 1.382 zugenommen. Bezogen auf 1.000 Einwohner hat die Zahl im gleichen Zeitraum von 357 auf 341 abgenommen.</p> <p>Es erscheint damit nicht zukunftsorientiert, mehr als die aktuell geplanten Stellplätze herzustellen.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>erhöhten Anzahl von eingesetzten Autos, ebenso wie durch die Einrichtung einer Kita mit dem entsprechenden Bringe- und Abholverkehr oder einer Arztpraxis.</p> <p>Hierauf wurde im Bebauungsplan völlig unzureichend und nur mit Schätzungen und dann verbunden Hoffnungen weit in die Zukunft hineingedachten Trends eingegangen, sich nicht aber mit den Gegebenheiten der aktuellen Realität auseinander gesetzt.</p>	
11.4	<p>Die im Bebauungsplan angesprochene Verbreiterung des Bürgersteiges im Ansgarweg auf der „Kaifu“seite ist völlig unsinnig. Der Fußgängerverkehr hält sich dort in absoluten Grenzen und ist sicherlich nicht zum aktuellen Zeitpunkt gemessen worden. Wenn doch, bitte ich um entsprechende Rückmeldungen.</p> <p>Fußgänger haben auf der bestehenden Bürgersteigbreite genug Platz, und nur wegen einer irgendwann einmal getroffenen Mindestbreitfestlegung besteht überhaupt kein Bedarf, hier eine Veränderung vorzunehmen. Im Gegenteil, auf der Länge der vorgesehenen Verbreiterung stehen 7-9 zum Teil alte und große Bäume, die dem dann weichen müssten, was bei der sowieso schon geplanten Vernichtung von Baumbestand eine Farce und zusätzliche Belastung in ökologischer Hinsicht wäre. Davon sollte dringend abgesehen werden.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Verbreiterung des Gehweges um einen auf die vorgesehene Breite von ca. 2,5 Meter ist sinnvoll, da diese Breite auch einen problemlosen Begegnungsverkehr von Kinderwagen und Rollator ermöglicht, so wie ein nebeneinander Gehen. Die Verbreiterung lässt sich an dieser Stelle, im Gegensatz zu anderen Bereichen des Plangebietes gut und problemlos umsetzen.</p> <p>Die Bäume haben fachlich betrachtet keine hohe Wertigkeit. Siehe hierzu auch vorstehend 11.2.</p>
11.5	<p>Ich möchte zusätzlich anfügen, dass Formeln, auch Formeln und Messungen, die Lärmbelastungen aussagen sollen, oft nur für sich einzelne Tatsachen abbilden.</p> <p>Z.B. ist überhaupt nicht berücksichtigt worden, dass die Straßen und der Stadtteil bereits durch die Fluglärmbelastung erheblich unter Lärmemissionen leiden.</p> <p>Für den Lohkoppelweg nicht unerheblich ist, dass in der Julius-Vosseler-Straße ebenfalls ein großes Neubaugebiet erschlossen wird und für manche Autofahrer sicherlich der Lohkoppelweg (in die Emil-Andresen-Straße mündend) eine bequeme Verkehrsader anbietet, um in die Julius-Vosseler-Straße zu gelangen.</p> <p>Es entsteht der Eindruck, dass die Planung immer nur auf sehr enge Grenzen in Hinblick auf einzelne Faktoren überdacht wurde, aber nicht den Quartierszusammenhang anderer Quellen von Lärm, Verkehr etc. mit bedacht hat.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Berechnung und Prognose des Verkehrslärms ist durch gesetzliche Regelungen und technische Regelwerke vorgegeben. Eine kumulative Betrachtung von unterschiedlichen Lärmarten findet hier nicht statt.</p> <p>Die angeführte Fluglärmbelastung des Gebiets besteht bereits. Die Aufstellung dieses Bebauungsplanes hat darauf keinen Einfluss.</p> <p>Der Lohkoppelweg wird im Jahr 2021 als Tempo-30-Zone ausgebaut. Damit wird diese Wegeverbindung als Wegestrecke für den Durchgangsverkehr weniger attraktiv. Die Belastung durch Verkehrslärm wird sich durch die niedrige Geschwindigkeit verringern.</p>
11.6	<p>In den letzten Jahren erfolgten zahlreiche Hinweise aus dem Bereich der Anwohnerinnen und Anwohner an die zuständigen Stellen und</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Politiker und mir ist aufgefallen, wie wenig Kompromissbereitschaft es in dieser Angelegenheit gegeben hat.</p> <p>Veranstaltungen, die Bürgerinteressen aufgreifen sollten, haben überhaupt nichts bewirkt, ebenso wenig wie die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger bei den öffentlichen Sitzungen im Bezirksamt.</p>	
11.7	<p>Es geht ja nicht darum, überhaupt keine neuen Wohnungen zu schaffen, sondern das Ausmaß auf eine verträgliche Weise zu begrenzen. Und das Ausmaß ist mit den geplanten Wohnungen deutlich überschritten. Die Hälfte der geplanten Wohnungen würde sicherlich eine Belastung weiterhin mit sich bringen, die aber besser tolerierbar wäre und von den meisten Anwohnerinnen und Anwohnern akzeptiert werden würde, z.B. könnte sich die KaiFu auf eines von aktuell zwei neu geplanten Häusern beschränken. Es ist nicht verständlich, warum hier keine Kompromissbereitschaft, insbesondere auch im Dialog zwischen Bauamt und Genossenschaften entstanden ist.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Das geplante Maß der Nachverdichtung wird als verträglich angesehen und ist politisch gewollt.</p> <p>Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Dichte im Quartier dahingehend reduziert, dass nur noch im WA 1 eine Überschreitung der GFZ um 0,2 stattfindet.</p> <p>Dieses entspricht einer Überschreitung von 16% auf einem deutlich untergeordneten Bereich des Plangebietes. Diese Überschreitung wird aufgrund der besonderen Situation des Eckgrundstücks als vertretbar angesehen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Überschreitung nicht beeinträchtigt.</p>
11.8	<p>Gestatten Sie mir einen Hinweis auf meine eigene berufliche Tätigkeit als Stiftungsvorstandsvorsitzende. Wir haben in den vergangenen Jahren insbesondere viel Wohnraum für psychisch kranke Menschen geschaffen. Auch in Gebieten, in denen ganz normale Bürgerinnen und Bürger wohnen. Wir haben immer im Vorwege bei unseren Bauvorhaben auf den Konsens mit unserer Umgebung geachtet und z.B. Baufelder nicht bis ins letzte hin bebaut, obwohl die baurechtlichen Bedingungen es uns ermöglicht hätten.</p> <p>Ich appelliere daher ganz nachdrücklich an alle Beteiligten, hier zu einer Verständigung zu kommen, die nicht zu noch mehr Politverdrossenheit führt und die aktuellen Diskussionen auch um ein gesundes Klima am bestehenden Wohnort aufgreift. Dabei ist gerade aus medizinischen Gründen zu bedenken, dass es nicht nur den Flächenfraß am Rand aus ökologischer Sicht zu begrenzen gilt, sondern auch einen Gesundheitsschutz am direkten Wohnort zur Prävention zahlreicher Erkrankungen nötig ist.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Der Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67 als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 BauGB dient gerade dazu, die Inanspruchnahme von bisher un bebauten Flächen in den Außen- und Randbereichen der Stadt für Wohnungsneubau zu vermeiden. Die Dichte im Plangebiet entspricht in wesentlichen Teilen den baulichen Dichten der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Im WA 1 wird die Geschossflächenzahl um 0,2 geringfügig überschritten. Durch die eng gesteckten Baufelder verbleiben große freie Flächen im Quartier.</p> <p>Durch die mit dem Bebauungsplan ermöglichte Nutzungsdichte werden gesunde Wohnverhältnisse nicht in Frage gestellt.</p>
12.0	<b>Anwohnerin, Ansgarweg</b>	
12.1	<p>hiermit möchte ich fristgemäß Stellung zum ausgelegten Bebauungsplan Lokstedt 67 nehmen.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Wir sind Anwohner des Ansgarwegs und ich möchte mich heute als Anwohnerin, als Bürgerin dieser Stadt und als Mutter an Sie wenden.</p> <p>Viele Sitzungen des Bezirksamts in dieser Sache habe ich besucht in den letzten Jahren und zu keiner Zeit wurde mit den Anwohnern in einen Dialog gegangen. Keine unserer Fragen wurde auch nur ansatzweise beantwortet, geschweige denn auch nur einen mm auf uns zugegangen.</p> <p>Aufs höchste bin ich darüber schockiert und enttäuscht, zumal keiner der Anwohner sich jemals strikt gegen eine Nachverdichtung ausgesprochen hat. Lediglich das Ausmaß der Nachverdichtung wurde kritisiert.</p> <p>Ich brauche Ihnen nicht aufzählen wie viele neue Wohngebiete in Lokstedt in den letzten Jahren entstanden sind und der Verkehrskollaps in Lokstedt ist längst trauriger Alltag. Hat sich je jemand von Ihnen angesehen, was sich morgens zwischen 7:30 und 8:00 Uhr vor der Döhrnstraßenschule, Emil-Andresen-Straße, abspielt? Wie Autofahrer versuchen einander auszuweichen, sich dabei anbrüllen und mittendrin die Grundschüler auf dem Weg in einen Ihrer Lerncontainer. Schon lange ist die Schule völlig überlastet.</p> <p>Das Corveygymnasium hatte in diesem Jahr Aufnahmerecord, die höchsten Anmeldezahlen Hamburgs und die gerade renovierten Räume platzen schon längst wieder aus allen Nähten. Und auch die zumeist radfahrenden Schüler auf dem Weg zum Corveygymnasium quälen und quetschen sich um kurz vor 8:00 Uhr durch die Straßen Lokstedts, ganz besonders spannend ist dabei für unsere Kinder, der Versuch vom Ansgarweg auf den Lohkoppelweg einzubiegen. Vom Ansgarweg aus ist dieser durch die geparkten Autos und Wohnmobile im Lohkoppelweg gar nicht mehr einsehbar. Sie fahren nach Gehör! Wenn sie Glück haben kommt kein Auto aus der gegenüber liegenden Tiefgarage des neuen Wohngebiets "Orange County".</p>	
12.2	<p>Demnächst werden gegenüber dieser Tiefgarageausfahrt dann ja zusätzlich die Eltern der Kinder der neuen KITA parken, wahrscheinlich auf Gehwegen und in zweiter Reihe, da es ja keine Parkflächen gibt. Und mittendrin die Buslinie 281.</p> <p>Wie genau sieht ein konkretes Verkehrskonzept aus im Bereich Emil-Andresen-Straße-Lohkoppelweg-Ansgarweg-Rimbartweg? Und für gesamt Lokstedt?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Der Lohkoppelweg ist mit rund 2.500 Fahrten pro Tag eine wenig belastete Stadtstraße, der Ansgar- und der Rimbartweg sind reine Erschließungsstraßen ohne Durchgangsverkehr, sodass die Notwendigkeit eines Verkehrskonzeptes hier nicht gesehen wird.</p> <p>Der Lohkoppelweg wird im Jahr 2021 als Tempo-30-Zone ausgebaut, so dass die Straße zukünftig für den Durchgangsverkehr</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		weniger attraktiv sein wird.
12.3	Gibt es eigentlich einen Bedarfsplan für diese KITA? Sind doch in den letzten Jahren 4 KITAS im näheren Umfeld entstanden, die im Sommer regelmäßig nach Nachwuchs suchen.	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Grundsätzlich gibt es in Hamburg eine hohe Nachfrage an Betreuungsplätzen für Kinder. Lange Wartelisten in den Kitas dokumentieren dieses. Daher ist ein ausreichendes Angebot wichtig.</p> <p>Mit der geplanten Nachverdichtung im Plangebiet und in der Umgebung werden auch neue Familien in das Gebiet ziehen, sodass zusätzliche Kitaplätze erforderlich werden.</p>
12.4	Wie verhält es sich genau mit dem Grundwasser in unseren Häusern, wenn auf dem Kaifugelände derart große Gebäude entstehen?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Gemäß dem Oberflächenentwässerungskonzept beträgt der Grundwasserflurabstand im Plangebiet bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand (10,5 Meter üNN) mehr als 4 Meter. Da kein Kellergeschoss im Plangebiet eine Höhe von 4 Metern hat, wird das Grundwasser nicht von den Gebäuden beeinflusst. Insbesondere bei den Reihenhäusern und Atriumhäuser außerhalb des Plangebietes hat das Grundwasser keinen Einfluss.</p>
12.5	Wie rechtfertigt man den Verlust dieser wunderbaren alten Bäume? Und wo wird für Ersatz gesorgt? Jawohl nicht in der so gepriesenen grünen "Zunge", die es ja längst gibt.	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Für den Neubau von Gebäuden innerhalb des Plangebiets müssen Bäume gefällt werden. Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens sind dann entsprechende Anträge für die Baumfällungen zu stellen. Dabei findet eine Bewertung des jeweiligen Baums statt und es werden notwendige Ersatzmaßnahmen festgesetzt.</p>
12.6	Wie wird der zusätzliche Verkehrslärm kompensiert? Bedenkt man doch bitte auch den Fluglärm, besonders der Airbusverkehr geht ja genau über unsere Köpfe.	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es bezogen auf den Verkehrslärm am nördlichen Rand des Plangebietes im Bereich des Lohkoppelweges zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwerte (IGW) um bis zu 6 dB(A). In der Verordnung zum Bebauungsplan werden Festsetzungen getroffen, die gesunde Wohnverhältnisse in den Wohnungen sicherstellen. Ein baulicher Schutz von Außenwohnbereichen wird nicht erforderlich. Der Lohkoppelweg wird im Jahr 2021 als Tempo-30-Zone ausgebaut. Damit werden die Belastungen gegenüber der Prognose der schalltechnischen Untersuchung gemindert.</p>
12.7	Was wir auf jeden Fall nicht benötigen ist ein verbreiteter Fußweg, auf keiner Seite des Ansgarwegs. Noch nie gab es Fußgänger die sich	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Verbreiterung des Gehweges um 1 Meter auf die vorgesehene Breite von ca. 2,5 Meter</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	ins Gehege gekommen sind!	ist sinnvoll, da diese Breite auch einen problemlosen Begegnungsverkehr von Kinderwagen und Rollator ermöglicht, so wie ein nebeneinander Gehen.
12.8	<p>Warum wird in unserer Stadt nicht über Flächenfraß nachgedacht?</p> <p>Ich möchte Sie dringend bitten, dieses Konzept nochmals zu überdenken.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Der Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67 als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB dient gerade dazu, die Inanspruchnahme von bisher unbebauten Flächen in den Außen- und Randbereichen der Stadt für Wohnungsneubau zu vermeiden.</p> <p>Mit dem Ziel des Bundes, die neue Versiegelung von Flächen auf unter 30 ha pro Jahr zu senken, wird auch die Freie und Hansestadt angehalten die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren. Gleichzeitig müssen die Bezirke den Verpflichtungen des Vertrags für das Wohnen nachkommen und entsprechend Wohnraum zu ermöglichen. Entsprechend werden in den Hamburger Bezirken die Wohnungsbauprogramme aufgestellt und Innenentwicklungspotentiale ausgewiesen. Mit dem Bebauungsplan Lokstedt 67 wird ein solches Potential planungsrechtlich gesichert und trägt damit zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme bei.</p>
13.0	<b>Anwohnerin, Ansgarweg</b>	
13.1	<p>Die zunehmende Verdichtung Lokstedts in den Letzen Jahren führt zu einigen Problemen - diese werden nun weiter durch den aktuellen Bebauungsplan verstärkt:</p> <p>Die Parkplatzsituation ist jetzt schon so schwierig, dass nach 18:00h auch Flächen bepackt werden, die dafür gar nicht zugelassen sind. Dies macht das Überqueren der Straße insbesondere für die vielen Kinder in der Gegend zunehmend schwierig und gefährlich. Wo sollen denn die weiteren Autos für die neuen Wohnungen hin, wenn doch absehbar ist, dass es durchschnittlich mehr als einen PKW pro Wohnung gibt?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere in Feuerwehreinfahrten, kann die Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 200 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p>mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p> <p>Das geplante Angebot an Stellplätzen orientiert sich auch an den langjährigen Erfahrungen der Genossenschaften, wie viele Stellplätze von ihren Mitgliedern angemietet werden.</p> <p>Im Bereich des Plangebietes (statistischer Bezirk Lokstedt 39007) gab es 2018 2.162 Haushalte. Es waren im gleichen Jahr hier 1.435 Personenkraftwagen zugelassen. Pro Haushalt waren somit 0,66 Autos zugelassen.</p>
13.2	<p>Zudem ist der Grundwasserspiegel stetig gestiegen. Im Herbst vorletzten Jahres floss das Wasser auf unserem Rasen im Garten gar nicht mehr ab, da der Grundwasserspiegel so hoch ist.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Bei dem geschilderten Ereignis handelt es sich um oberflächennahes Stauwasser aufgrund langanhaltenden Regens. Gemäß Entwässerungskonzept beträgt der Abstand zwischen Geländeoberkante und Grundwasser im Planungsraum bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand (10,5 mNHN) mehr als 4 m.</p>
13.3	<p>Auch unter einem soziologischen Aspekt sehe ich die Verdichtung kritisch: Die wunderbare Mischung aus "alt und jung" mit vielen jungen Familien und Senioren Mitbürgern funktioniert so gut, weil es ausreichend Grünflächen gibt, in die sich die Menschen zurück ziehen können und die Geräusche aufnehmen. Wenn diese Grünflächen zu großen Teilen Häusern weichen, fehlt der Rückzugsraum für Mensch und Tier. Ähnliche Probleme wie in der Lenzsiedlung könnten sich anbahnen. Der Charakter Lokstedts als grüne Oase, die im ursprünglichen Bebauungsplan explizit gewünscht war wird hier stark angegriffen. Das hat auch einen wertmindernden Charakter für die Eigenheimbesitzer der Gegend, die im Vertrauen auf den ursprünglichen Bebauungsplan Ihre Immobilie erworben haben.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Ziele des ursprünglichen Bebauungsplans aus dem Jahr 1963 sowie die Voraussetzungen für alle Bürger der Stadt Hamburg haben sich in den letzten 65 Jahren verändert.</p> <p>Die überbaute Fläche innerhalb des Quartiers wird zunehmen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die aktuelle Überbauung der Grundstücke zwischen 13% und 24% beträgt. Der Bebauungsplanentwurf sieht eine mögliche Versiegelung von 25% (WA 3) und 31% (WA 2) vor. Lediglich das WA 1 wird mit 40% stark überbaut, wobei die momentane Versiegelung bei 46% liegt. In den wesentlichen Teilen des Plangebietes wird die Überbauung der Grundstücke nicht über ein Drittel hinausgehen.</p> <p>Die Freiflächen in den WA 2 und WA 3 werden bisher vornehmlich durch Scherrasenflächen definiert. Diese haben keine besonders hohe Aufenthaltsqualität und keine besonderen Naturqualitäten. Im Zuge der Baugenehmigungsverfahren wird jeweils ein Freiflächenkonzept erstellt, das mit dem Bezirk abzustimmen ist. Dieses wird durch einen Städtebaulichen Vertrag abgesichert.</p> <p>Bebauungspläne sollen die Bodennutzung innerhalb des Stadtgebietes langfristig regeln und den Grundeigentümern Planungssicherheit geben. Dennoch ist das Planrecht in einem rechtlich geregelten</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p>Verfahren änderbar, da sonst keine Entwicklung in einer Gemeinde möglich wäre. So hat der Bebauungsplan Lokstedt 1 auf vormaligen Wiesen- und Ackerflächen die Stadtentwicklung in Form von Einfamilienhäusern und Geschosswohnungsbau ermöglicht.</p> <p>Grundsätzlich ist es auch möglich, dass Grundeigentümer durch einen Bebauungsplan eine Wertminderung erfahren können. In solch einem Fall sieht das BauGB die Möglichkeit vor, einen Planungsschaden geltend machen zu können. Eine derartige Situation ist hier nicht gegeben. Durch die Entwicklung der Bauland- und Immobilienpreise in Hamburg ist davon auszugehen, dass die Einfamilienhausgrundstücke in der Nachbarschaft des Plangebietes in den letzten Jahren eine deutliche Wertsteigerung erfahren haben.</p>
13.4	<p>Die Verkehrssituation auf dem Ansgarweg, Rimbartweg und Lohkoppelweg ist nun schon als kritisch zu sehen. Häufig kommen sich Autos entgegen, müssen dann rückwärts fahren oder auf den Gehweg ausweichen, um einander durchzulassen. Dies ist für alle Fußgänger - insbesondere Kinder - gefährlich und führt zu erhöhter Abgasbelastung. Ein weiteres Verkehrsaufkommen - insbesondere um die Kindertagesstätte herum - könnte den Verkehr in den Morgen- und Abendstunden komplett zum Erliegen bringen.</p> <p>Ich bitte um</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Erstellung eines Verkehrsgutachtens in der Zeit von 7:30 - 9:30h und von 16:00-18:00h,</li> <li>• die Erstellung eines Gutachtens zur Parkplatzsituation zwischen 18:30h und 22:00h</li> <li>• die Erstellung eines Gutachtens zur Grundwassersituation.</li> </ul>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Ein Verkehrskollaps im Ansgarweg und Rimbartweg ist gegenwärtig nicht zu erkennen und auch zukünftig nicht zu erwarten. Der Straßenzug ist eine Sammelstraße, die lediglich von Anliegern genutzt wird. Der Lohkoppelweg ist mit rund 2.500 Fahrten pro Tag eine wenig belastete Stadtstraße, sodass die Notwendigkeit eines Verkehrskonzeptes hier nicht gesehen wird. Zudem wird der Lohkoppelweg im Jahr 2021 als Tempo-30-Zone ausgebaut, was diesen als mögliche Durchgangsstraße weniger attraktiv macht.</p> <p>Die Notwendigkeit eines Gutachtens zur Parkplatzsituation wird hier nicht gesehen, da der bestehende Stellplatzschlüssel von 0,4 auch künftig erreicht wird. In den Reihenhäusern und Atriumhäusern westlich des Plangebietes ist der Stellplatzschlüssel 1,0.</p> <p>Die Grundwassersituation ist bereits im Oberflächenentwässerungskonzept ausreichend dargestellt und basiert auf den hydrologischen Untersuchungen zu diesem Konzept, die Aussagen zur Grundwassersituation und zum Umgang mit dem anfallenden Oberflächenwasser treffen.</p>
14.0	<b>Anwohnerin, Lohkoppelweg</b>	
14.1	<p>Der Bebauungsplanentwurf "Lokstedt 67" liegt nun vor. Nach einer Beschlussempfehlung des Ausschusses vom 05.09.2018 (Drucksachen-Nr.: 20-3181) sollte es Smarter, grüner und lebenswerter werden. Leider sind einige Dinge nicht nachvollziehbar: 2016 wurde ein " Vertrag für Hamburg - Wohnungsneubau" zwischen</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Nachverdichtung erfolgt, weil in Hamburg neue Wohnungen dringend benötigt werden. Dieses ist ein wichtiger öffentlicher Belang. Der Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau soll dazu beitragen dieser Anforderung zu</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>dem Hamburger Senat und den 7 Hamburger Bezirken über den Neubau von jährlich 10.000 Wohnungen pro Jahr geschlossen. Der Bezirk Eimsbüttel hat sein Verpflichtungen in Sachen Neubau bereits übererfüllt. Deshalb folgende Fragen :</p> <p>1. Warum wird im Bereich Stresemannallee, Vogt-Wells-Straße, Julius-Vosseler-Straße, Rimbartweg, Lohkoppelweg, Lenzweg so sehr nachverdichtet? Es sind bis 2023 zirka 750 - 1.000 Wohnungen in Planung. 1.000 Wohnungen bedeuten zirka 2.500 bis 3.000 Menschen in einem Umkreis von 1.000 Metern. Der Bebauungsplan Lokstedt 67 ist mit zirka 200 neuen Wohnungen bereits enthalten. Außerdem gab es in den letzten Jahren im unmittelbaren Umfeld bereits umfangreiche Nachverdichtungen sowie Umgestaltungen der bestehenden Siedlungsstruktur.</p>	<p>begegnen.</p> <p>Im Bereich des Plangebietes (statistischer Bezirk Lokstedt 39007) betrug 2018 die durchschnittliche Haushaltsgröße 1,8 Personen. 1.000 neue Wohnungen entsprechen demnach ca. 1.800 neuen Bewohnern.</p>
14.2	<p>2. Wie stehen Sie dazu, dass durch die große Nachverdichtung die Lebensqualität der Menschen sinkt?</p> <p>Viele Menschen können schon heute die Mieten nicht mehr bezahlen, weil die Wohnungen von privaten oder großen Bauträgern (oft ist nicht ersichtlich, wer der Vermieter ist) gebaut werden, welche mit den Wohnungen Geld verdienen wollen. Hamburg gehört schon jetzt zu den 5 teuersten Städten in der BRD. Die Mieten werden steigen! Sollen die Mieten in Zukunft von den Sozialämtern, also durch höhere Steuern von allen Hamburgern, bezahlt werden?? Sie sind unsere gewählten Vertreter und sollten für eine gute Zukunft der Bewohner sorgen.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Nachverdichtung führt nicht unweigerlich zu einer Verschlechterung der Lebensqualität. Es mag von den Nachbarn außerhalb des Plangebietes als Einschränkung empfunden werden, wenn im Plangebiet neue Wohnungen entstehen. Für die Mensch, die dringend eine Wohnung suchen, trägt ein erweitertes Wohnungsangebot zur Lebensqualität bei.</p> <p>Wohnraum kann nur bezahlbar werden, wenn er in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt wird. Von 2011 bis 2017 ist der Sozialwohnungsbestand nach Angaben der Hamburgischen Investitions- und Förderbank um ca. 15.000 Wohneinheiten zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum sind laut Wohnungsbaubericht 2017 jährlich 2.000, also insgesamt 12.000 (und damit 3.000 weniger) öffentlich geförderte Mietwohnungen entstanden. Um dieser Verminderung entgegen zu wirken, werden 50% öffentlich geförderte Wohnungen für den Bebauungsplan Lokstedt 67 angestrebt. Dies erfolgt durch städtebauliche Verträge mit den Grundstückseigentümern, in denen die jeweiligen Anteile von öffentlich geförderten Wohnungen werden.</p> <p>Bei den Grundeigentümern im Plangebiet handelt es sich um drei Baugenossenschaften und eine gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft. Gerade solche Eigentümerstrukturen sind für einen stabilen Wohnungsmarkt mit gemäßigten Mieten notwendig.</p>
14.3	<p>3. Wie wollen Sie die Mobilität der Menschen gestalten? Es fällt auf, das im Umfeld des Be-</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>bauungsplanes Lokstedt 67 Eigentumswohnungen mit genügend Stellplätzen für Autos gebaut wurden. Bei den Mietwohnungen aber die Stellplätze sehr reduziert werden. Beziehungswiese, die Möglichkeiten ein Auto zu parken (in einer Tiefgarage, auf Stellplätzen oder auf öffentlichen Parkplätzen) fast unmöglich sind! Sind Mieter Menschen 2.ter Klasse? Diese Menschen sind es doch, die hier wohnen und in Zukunft wohnen sollen, die hier ihre Steuern bezahlen und so zum Wohle der Stadt beitragen. Ob es nun E-Autos (welche von der Politik gefördert werden) sind oder andere Autos. Die Menschen benötigen diese persönliche Mobilität für den Weg zur Arbeit (oft liegt die Arbeit im Umfeld Hamburgs oder der Arbeitsbeginn / Arbeitsende liegen nicht in den Fahrzeiten des ÖVP). Zum Einkaufen, im Umfeld von Lokstedt 67 gibt es wenige Möglichkeiten, um zu Fuß oder mit dem Fahrrad einen normalen Wocheneinkauf mit Getränkekisten zu erledigen. Übrigens, auch Lastenfahrräder benötigen Parkraum. Wie sieht es mit Freunden und Familie aus? Können diese die Menschen hier in Lokstedt 67 nicht mehr besuchen, weil es keine Parkmöglichkeiten gibt? Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist es doch zum Beispiel schon aus dem Stadtteil Farmsen eine sehr lange zeitliche Angelegenheit um hier in Lokstedt jemanden zu besuchen! Auch die Zugverbindungen, zum Beispiel in den Ferienzeiten, in der gesamten BRD laden nicht gerade dazu ein, um auf das Auto zu verzichten.</p>	<p>Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 200 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p> <p>Das geplante Angebot an Stellplätzen orientiert sich auch an den langjährigen Erfahrungen der Genossenschaften, wie viele Stellplätze von ihren Mitgliedern angemietet werden.</p> <p>Grundsätzlich gibt es keinen Anspruch darauf, seinen privaten PKW auf einem Parkstand im öffentlichen Straßenraum abstellen zu können. In der Tiefgarage nördlich des Lohkoppelweges stehen regelhaft einige Stellplätze leer und werden zur Vermietung angeboten. Die Freiheit des Autobesitzes geht oftmals nicht mit der Eigenverantwortung einher, sich um einen eigenen, legalen Parkplatz zu bemühen.</p>
14.4	<p>Es sollte doch möglich sein, dass auch hier in Lokstedt genügend Parkraum zur Verfügung steht! Zum Beispiel durch ein "Quartiersparkhaus"! Wenn der Bezirk solche Quartiersparkhäuser bauen würde, gäbe es mehr Parkplätze auf einem kleineren Gelände und viele Autos würden von den öffentlichen Parkplätzen verschwinden. Außerdem könnten durch moderate Parkgebühren diese Parkhäuser mitfinanziert werden. Die Park and Ride Möglichkeiten an vielen Bahnhöfen sind ja auch schon bebaut worden und fallen dadurch weg.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Quartiersgaragen können ein sinnvolles Mittel sein, um den ruhenden Verkehr in Quartieren zu organisieren. Im bezirklichen Koalitionsvertrag wurde vereinbart, dass zur Unterbringung von privaten PKW Quartiersparkhäuser entwickelt werden sollen. Innerhalb des Plangebietes werden zwei Tiefgaragen mit ca. 200 privaten Stellplätzen entstehen.</p>
14.5	<p>4. Wie wollen Sie den öffentlichen Nahverkehr im Umfeld von Lokstedt 67 in Zukunft sicherstellen? Seit über 5 Jahren ist die Stresemannallee immer wieder durch Baustellen für den öffentlichen Nahverkehr nicht zu benutzen. Die Busse fahren zum Teil gar nicht oder müssen Umwege fahren. Die Menschen müssen sich zum Beispiel sehr oft für den Arbeitsweg umstellen. Auch für ältere Menschen, die den Bus wirklich benötigen, ist es wirklich sehr beschwerlich. Seit nunmehr 2 Jahren ist die Stresemannallee fast gar nicht zu benutzen</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Sicherstellung des Nahverkehrs sowie die Befahrbarkeit der Stresemannallee sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens und können überdies nicht auf Bebauungsplanebene geregelt oder gesichert werden.</p> <p>Straßenumbaumaßnahmen lassen sich innerhalb der Stadt nicht vermeiden, auch wenn diese Arbeiten mehrere Jahre dauern. Mit dem Ende der Straßenbaumaßnahme in der Stresemannallee ist Ende 2020 zu rechnen.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>und es soll noch ein weiteres Jahr so weitergehen. Es sollen durch Lokstedt 67 und auch andere geplante Bauvorhaben noch mehr Menschen hier wohnen. Das heißt, dass die Straßen wieder aufgerissen werden, weil die Versorgungsleitungen, die nicht mehr ausreichend sind, unter den Straßen liegen. Das heißt, die Busse können wieder nicht fahren. Soll das so weitergehen? Es gibt doch Menschen in den Bezirksämtern, welche sich mit den Baustellen beschäftigen und diese Baustellen so planen, dass nicht ganze Quartiere verkehrsmäßig total abgeschnitten werden.</p>	<p>Dann kann auch der reguläre Busbetrieb wieder aufgenommen werden.</p> <p>Nach Aussage der Hamburger Wasserwerke ist die Wasserversorgung des Gebietes gesichert.</p> <p>Die Planung von Baustellen ist nicht Bestandteil eines Bebauungsplanverfahrens. Baustellen bestehen temporär und sind in einer Stadt notwendig, um auf lange Sicht Verbesserungen zu ermöglichen. Die vorübergehenden Beeinträchtigungen belasten die Nachbarschaft, sind aber nur bedingt vermeidbar.</p>
14.6	<p>5. Wie stellen Sie sich die Zukunft mit der "Fahrradmobilität" vor? Fahrräder sind eine schöne Möglichkeit um von A nach B zu kommen. Im Sommer wird diese Möglichkeit sehr gerne benutzt. Aber es gibt nicht immer Sonnenschein. Bei schlechtem Wetter benutzen die Menschen das Auto oder den ÖVP. Ist das Fahrrad wirklich eine Alternative in Hamburg? In einigen Bereichen bestimmt. Hamburg war und ist keine Fahrradstadt. Diese Stadt ist anders gebaut und auch nicht vergleichbar mit holländischen Städten, die gerne als Beispiel benutzt werden. Die Städte in Holland sind von Anfang an für Fahrräder und Autos gebaut worden. Hamburg nicht. Außerdem "kämpfen" in Hamburg und der ganzen BRD die Fahrradfahrer/innen und Autofahrer/innen gegeneinander. Das Verständnis für den jeweils anderen Verkehrsteilnehmer ist noch nicht so weit, wie es sein sollte. Im Bezirk Eimsbüttel wäre es zum Beispiel möglich, Straßen zu Einbahnstraßen für alle Verkehrsteilnehmer umzustellen. Die Fahrradbenutzer müssten sich dann aber auch an die Einbahnstraßenregelung halten.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Das grundsätzliche Thema „Fahrradmobilität“ ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens und kann nur auf gesamtstädtischer Ebenen bewegt werden.</p> <p>Ebenfalls kann das Verständnis der verschiedenen Verkehrsteilnehmer füreinander nicht durch einen Bebauungsplan gesteuert oder verbessert werden.</p> <p>Die Umorientierung von einer autoorientierten Stadt zu einer Stadt, die Fußgänger und Radfahrer in den Mittelpunkt stellt, ist ein langwieriger Prozess. In Hamburg werden gerade von der Behörde für Verkehrswende und Mobilität viele Projekte gestartet, die die Mobilität für Fußgänger und Radfahrer verbessern sollen.</p> <p>Das Beispiel von Kopenhagen zeigt jedoch, dass es möglich ist, öffentliche (Verkehrs-) Flächen besser für Fußgänger und Radfahrer zu nutzen. So hat sich Kopenhagen seit den sechziger Jahren von einer stark autozugewandten Stadt zur Radfahrerhauptstadt Europas entwickelt, die auch für Fußgänger eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität bietet.</p>
14.7	<p>6. Wie wollen Sie die Versorgung mit Trinkwasser garantieren? Es sollen hier immer mehr Menschen wohnen. Die Stadt Hamburg sucht schon jetzt nach neuen Grundstücken um dort Brunnen anzulegen. Im Statusbericht zur Trinkwasserverordnung (vom 26.07.2016) steht zu lesen, dass 2025 nicht genügend Wasser zur Verfügung steht und bis 2045 gibt es möglicherweise immer weniger. Es wurden in der letzten Zeit zwar 2 neue Brunnen angelegt, aber die Probleme bleiben. Die Bevölkerung wächst. Hamburg bekommt weniger Wasser aus der Nordheide. Diese Fehlmenge ist nicht kompensierbar. Das Wasser aus der Elbe ist noch zu verschmutzt.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>HamburgWasser wurde in die Planung eingebunden und hat mitgeteilt, dass die Trinkwasserversorgung für das Plangebiet auch bei der Umsetzung des Bebauungsplans sicherstellt werden kann.</p> <p>Grundsätzlich ist die Nutzung von Regenwasser (Grauwasser) für WC-Spülungen möglich. Die Häuser müssen technisch jedoch dazu ausgestattet sein. Eine Festsetzung hierzu kann durch den Bebauungsplan nicht getroffen werden.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Es kommen immer mehr Schadstoffe in das Grundwasser. Brunnen müssen immer tiefer gebohrt werden. Das Klima verändert sich. Warum wird Trinkwasser immer noch zum Beispiel für die WC-Spülung benutzt? Könnte dafür Regenwasser benutzt werden? Dieses Regenwasser, mögliches Stauwasser, im Bereich von Lokstedt 67 würde dann auch keine Schäden an den umliegenden Gebäuden anrichten.</p>	
14.8	<p>7. Wie stellen Sie sich die grüne Wegeverbindung an der östlichen Seite des Bebauungsplanes Lokstedt 67 vor? Es handelt sich hier um eine Sackgasse. Diese Sackgasse wird als Feuerwehrezufahrt für das benachbarte Flurstück und Zufahrt für gemietete Parkplätze am Ende der Sackgasse benötigt. Auf der einen Seite dieser Sackgasse stehen bereits sehr schöne grüne Hecken. Diese Sackgasse wird schon jetzt als Verbindungsweg zwischen dem Lohbeckgrünzug und den Kleingärten südlich des Plangebietes genutzt. Warum diese Sackgasse noch mehr begrünen? Am Ende gibt es schöne große Bäume und genug Hecken sind auch schon da. Warum nutzt man diese Sackgasse nicht als multioptionale Fläche? Diese Sackgasse könnte zum Beispiel als "verkehrsberuhigte Zone" (keine Spielstraße) genutzt werden. Ohne Kantsteine und abgegrenzte Bürgersteige. In dieser verkehrsberuhigten Zone könnte zum Beispiel einmal in der Woche ein kleiner Wochenmarkt stattfinden. Oder die Fläche könnte für Anwohnerflohmärkte und vieles mehr genutzt werden. Öffentlicher Parkraum würde auch nicht vernichtet werden. Es fehlen hier in Lokstedt 67 solche Flächen. Eine grüne Erholungsfläche wird hier durch ein paar Hecken nicht geschaffen. Grünflächen gehen durch eine neue Bebauung verloren.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Planungen wurden nach der öffentlichen Auslegung dahingehend geändert, dass nun eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt wird. Damit lassen sich die bestehenden Erschließungsfunktionen für die Bestandsgebäude besser absichern.</p> <p>Ziel ist es hier weiterhin, eine stark durchgrünte Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen, die den Lohbekpark mit der südlich gelegenen Grünanlage verbindet. Die konkrete Ausgestaltung wird im Zuge der Ausführungsplanung entwickelt.</p>
14.9	<p>8. Warum gibt es kein einheitliches Konzept bei der zukünftigen Bebauung im Bezirk Eimsbüttel? Der Bebauungsplan Lokstedt 67 gehört zum Bezirk Eimsbüttel. Im Bezirk Eimsbüttel gibt es viele Bebauungspläne. Diese einzelnen Bebauungspläne betreffen oft nur ein kleines Areal. Dadurch entsteht kein einheitliches Bild. In jedem Bebauungsplan wird geplant und gebaut, wie es dort für richtig gehalten wird. Aber es wird mit den angrenzenden Bebauungsplänen / Flurstücken nicht gesprochen, obwohl die angrenzenden Flächen sehr oft in Mitleidenschaft gezogen werden. Es wird hier ein großer Flickenteppich hergestellt. Eine richtige Gesamtplanung sieht anders aus. Bei einer guten Gesamtplanung würden wahrscheinlich die Menschen hier im Bezirk Eimsbüttel und Lokstedt 67 zufriedener sein.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Bauleitplanung ist formal zweistufig. Auf der gesamtstädtischen Ebene gibt es den Flächennutzungsplan und das Landschaftsprogramm, die die Planungsziele für das gesamte Stadtgebiet formulieren. Auf der bezirklichen Ebene gibt es verschiedene Konzepte zu unterschiedlichen Fachthemen: Das Wohnungsbauprogramm, das Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept und das Gewerbeflächenkonzept. In dem Konzept „Eimsbüttel 2040“ werden die unterschiedlichen Fachthemen in einem Gesamtkonzept für die Bezirksentwicklungsplanung zusammengeführt.</p> <p>Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		Lokstedt 67 werden die vorgenannten Konzepte berücksichtigt.
15.0	<b>Anwohner, Lohkoppelweg</b>	
15.1	<p>vorab erinnere ich daran, dass der „öffentlichen Auslegung“ - im Rahmen der Bauausschuss-Sitzungen im April und Mai 2019 – von den anwesenden Bürger(innen) vehement widersprochen wurde. Deren Unmut wird nun durch den ausgelegten Entwurf leider nur noch bestätigt.</p> <p>Grundsätzlich wird den Bürgern mit diesem Entwurf ein qualifizierter B-Plan mit Bürgerbeteiligung (im Sinne einer Zielvereinbarung zur „Stadtteil-Entwicklung“) - suggeriert, der bei näherer Betrachtung aber lediglich eine höhere Baudichte für die Grundstücks-Eigentümer in diesem Baufeld erkennen lässt.</p> <p>Eine Nachverdichtung ist im Hinblick auf die Wohnraum-Situation in Hamburg notwendig – aber nicht um jeden Preis – und mit besonderer Beachtung des städtebaulichen Kontexts, in dem diese Maßnahmen stattfinden.</p> <p>Die allgemeine Wohnraumknappheit legitimiert zu keiner Zeit den vollständigen Verzicht auf Lebensqualität und –umfeld.</p>	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>
15.2	<p>Gefühlt hat sich die Einwohnerzahl im näheren Umfeld um den Geltungsbereich des B-Plan-Entwurfs in den letzten 10 – 15 Jahren mehr als verdoppelt (?), ohne dass deshalb angepasste Strukturen entwickelt worden wären.</p> <p>Vom ursprünglich eher ländlich geprägten Wohngebiet (gemischte Bebauung aus Schrebergärten, Reihenhäuser, freistehende Einfamilienhäuser, Stadt-Villen) findet in den letzten Jahren ein Wandel mit zunehmend hoher - und immer höherer – Blockbebauung statt.</p> <p>Zunehmende Kasernenarchitektur a la Speer (mit der Zweckbestimmung: schlafen, essen, sanitär), kann nicht die planerische Auskömmlichkeit einer Stadt-Entwicklungsplanung sein.</p> <p>Genau dies vermittelt aber der B-Plan-Entwurf Lokstedt 67 - hier wird die höhere Wohndichte vor allem anderen gestellt. Abstandsregeln werden - mit innerstädtischer Argumentation - „angepasst“ bzw. auf ein nicht notwendiges Minimum zusammen gequetscht.</p> <p>Für die, die nicht wissen: weder die Spitaler noch die Mönckebergstraße liegen in Lokstedt – ein innerstädtischer Charakter ist hier völlig deplatziert.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Einwohnerzahl im Umfeld des Polargebietes (Lokstedt, statistisches Gebiet 39007) hat zwischen 2008 und 2018 um ca. 30% zugenommen.</p> <p>Der Wandel von Lokstedt hat bereits in den sechziger Jahren begonnen. So hat der Bebauungsplan Lokstedt 1 den Bereich zwischen Julius-Vosseler-Straße, Emil-Andresen-Straße, Lohkoppelweg und Stresemannallee mit dem bestehenden Quartier der sechziger Jahre auf Weiden und Feldern geplant.</p> <p>Im Wohnungsbauprogramm des Bezirks Eimsbüttel wird Lokstedt als Urbanisierungszone eingeordnet. Entsprechend ist die städtebauliche Zielrichtung hier die Entwicklung eines Quartiers, das seiner zentralen Lage im gesamtstädtischen Kontext einer wachsenden Stadt gerecht wird.</p> <p>Die Regelungen des §6 HBauO zu Abstandsflächen werden eingehalten. Diese sind entsprechend im folgenden Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen.</p>
15.3	Exemplarisch:	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis</b>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>die Baugrenze (WA 1) wurde zugunsten einer größeren Bautiefe nahe an den Gehweg - der Haupt-Erschließungsstraße – gelegt. Das IV-geschossige Baufeld hat daher seine Abstandsfläche auf der öffentlichen Verkehrsfläche „Lohkoppelweg“, ergänzend müssen Schallschutzauflagen für teures Geld erfüllt werden (damit das Gebäude überhaupt zum Wohnen genutzt werden kann).</p> <p>Analog die Baumassen (WA 2) am Lohkoppelweg 25-29 und 31a, auch hier eine Voll-Ausnutzung mit viel bautechnischen Hilfsmittel.</p> <p>Hier wird der Grundstein für teures Bauen gelegt - so viel zum Thema bezahlbaren Wohnraum schaffen.</p> <p>A pro pos: die graphische Darstellung des Geltungsbereiches (WA 1) lässt vermuten, dass die Abstandsflächen bis fast auf die andere Seite der Straße reichen werden.</p> <p>Soll die Straßenachse um ein-zwei Meter verschoben werden oder biegt sich die Planung nur über geltendes Recht hinweg (HBauO, § 6 (2) Satz 1 und 2) bzw. was ist explizit vorgesehen (siehe Versprung im Geltungsbereich Lohkoppelweg 27 – 40 a)? Was wird hier bezweckt?</p>	<p><b>genommen.</b></p> <p>Abstandsflächen dürfen regelhaft gem. § 6 HBauO bis zur Mitte der öffentlichen Straßenverkehrsfläche abgebildet werden.</p> <p>Entlang des Lohkoppelwegs werden Beurteilungspegel von bis zu 64/56 dB(A) tags/nachts erreicht. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) tags/nachts können somit an einigen Fassaden nicht eingehalten werden. Diese betreffen das geplante Gebäude im WA 1 an drei Fassaden und drei Gebäude im WA 2 an Teilen der Fassade. Die Mehrheit der geplanten Gebäude / Aufstockungen sind ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen möglich, so dass die geplanten öffentlich geförderten Wohnungen realisiert werden können.</p> <p>Der Lohkoppelweg wird im Jahr 2021 als Tempo-30-Zone ausgebaut, so dass sich die Lärmsituation hier verbessern wird.</p> <p>Die Straßenverkehrsfläche im Lohkoppelweg wird bestandsbezogen ausgewiesen. Der Versprung in der Grenze des Geltungsbereichs ergibt sich aus dem Bestreben eines lückenlosen Anschlusses an den Geltungsbereich des nördlich gelegenen Bebauungsplanes Lokstedt 54. Es kann kein Bezug zwischen der Abgrenzung des Bebauungsplanes an dieser Stelle und dem § 6 HBauO hergestellt werden.</p>
15.4	<p><b>Urbanisierungszone:</b></p> <p>Im Südlichen Lokstedt gibt es einen EDEKA-Laden und einen Kiosk und wer mehr möchte, macht einen Halbtages-Ausflug mit dem ÖPNV zur Hohenluftchaussee, zur Osterstraße oder zu dem als neues „Zentrum“ erklärten Behrmanplatz (immerhin ein ALDI im Umfeld) – Erreichbarkeit z.B. mit einem „kleinen“ Umweg mit der neue Ringbuslinie zu „Hagenbecks Tierpark“.</p> <p>Im Wohngebiet selbst: Café, Kneipe, Restaurant, Bank ...: Fehlanzeige! Nicht einmal der Versuch, eine Fläche für „Zweckbestimmte sonstige Nutzung“ auszuweisen oder zumindest mal im Wohngebiet überhaupt etwas anzubieten.</p> <p>Und nein – Infrastruktur erschöpft sich nicht nur mit der Platzierung eines Ärztehauses!</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Der Bezirk Eimsbüttel kann durch die Bauleitplanung Einzelhandelsbetriebe ermöglichen. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Lokstedt 64 wurde im Bereich Julius-Vosseler-Straße / Emil-Andresen-Straße diese Möglichkeit genutzt. Es sind dort ausschließlich Einzelhandelsbetriebe zulässig, die mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten handeln.</p> <p>Die Ausweisung innerhalb des Plangebietes von Allgemeinen Wohngebieten (WA) gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) ermöglicht eine gebietsbezogene Nahversorgung, auch mit gastronomischen Betrieben. Dies war auch bereits durch die Ausweisung eines Wohngebietes durch den Bebauungsplan Lokstedt 1 gegeben. Der Vorschlag, eine Fläche für „zweckbestimmte sonstige Nutzung“ auszuweisen, erschließt sich daher nicht, zumal die Vorgabe einer Zweckbestimmung nur für öffentliche Nutzungen möglich ist.</p> <p>Bauleitplanung kann Nutzungen nur ermögli-</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		chen und ein Angebot an Grundstückseigentümer und Betreiber von Einzelhandelsbetrieben und Gastronomie machen. Auf die verbindliche Umsetzung hat die Stadt jedoch keinen Einfluss.
15.5	<p>Diese von der Verwaltung offensichtlich erwünschte Erschwerung der Anbindung an „Rest-Hamburg“ scheint wohl sowas wie die Umsetzung der These „Stadt in der Stadt“ (Eimsbüttel 2040) zu sein. Nach der De-Zentralisierungswelle kommt wiederum die Zentralisierung auf die Stadtteile auf die Bürger zu.</p> <p>Diese sollen sich ja auch gefälligst in ihrer „Stadt“ Lokstedt aufhalten und wer brav zu Hause bleibt, braucht ja schließlich auch keine öffentliche Anbindung oder gar ein Auto und beansprucht dann auch keinen Stellplatz (im künstlich verknappten ruhenden Verkehr).</p>	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>
15.6	<p>Insbesondere die älteren – autofreien - Bürger lamentieren nun schon seit mehr als 1½ Jahren über die Einbahnstraßen-Regelung bzw. entfallenen Haltestellen / Buslinie der Stresemannallee. Ende nicht in Sicht – Aktivität der Verwaltung: nicht erkennbar. Also - warten bis die alten Nörgler endlich ausgestorben sind!?</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Baustelle an der Stresemannallee wird voraussichtlich bis Ende des Jahres 2020 bestehen. Danach wird die Busanbindung in der gewohnten Qualität wieder aufgenommen.</p>
15.7	<p>Mehrwert „Grün“:</p> <p>Hiermit soll wohl dem B-Plan ein größeres Gewicht als geplantes Gebiet zugewiesen werden.</p> <p>Das süd-westliche Wohngebiet WA 3 braucht zur Nutzung eine innere Erschließung. Diese wird – auch in einer autofreien Zone - sicherlich den Charakter einer Feuerwehr-Zufahrt haben.</p> <p>Wozu hier auch noch eine öffentliche Anbindung – mit Wegerecht und Verkehrssicherungspflicht zu den Kleingartenanlagen – geschaffen werden soll, ist nicht nachvollziehbar, zumal ca. 70-90 m weiter östlich bereits ein gut ausgebauter Fuß- und Radweg besteht.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Der Sinn der ersten Aussage erschließt sich nicht, zumal das „Hiermit“ nicht erläutert wird.</p> <p>Die innere Erschließung des WA 3 erfolgt ausschließlich durch Fußwege. Die grundstück-internen Feuerwehrezufahrten- und Aufstellflächen werden im Regelfall mit Rasengittersteinen hergestellt.</p> <p>Das geplante Gehrecht soll die Verbindung des Plangebiets zur Vizelinstraße hin durch die südlich angrenzende Kleingartenanlage verbessern. Diese Wegeverbindung dient auch als Schulweg abseits der Straßen zur Grundschule Vizelinstraße.</p>
15.8	<p>Analog die „Parkanlage“ im Südwesten.</p> <p>Wer soll diese nutzen - wofür soll hier Geld ausgegeben werden – womit soll hier eine Enteignung gerechtfertigt werden? Wenn hier eine westliche Lageanbindung der Kleingärten überhaupt Sinn machen sollte, dann doch eher über die Parzelle 2946. Das würde der örtlichen Ost-West –Verbindung mehr entgegenkommen.</p> <p>Diese Grünplanung ist gewaltsam auf die Neuordnung der Baumassen-Verteilung aufgesetzt – und dient nur der graphischen Aufwertung des Entwurfs. Hier ist eine Pflanzgebots-Liste</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die neue grüne Wegeverbindung soll die fußläufige Erschließung und Anbindung des Quartiers nach Südwesten in die Kleingartenanlage verbessert werden. Eine Enteignung ist hierzu nicht notwendig.</p> <p>Mit der Festsetzung einer Grünfläche am süd-westlichen Rand des Plangebiets wird zu diesem Ziel beigetragen.</p> <p>Eine direkte Anbindung nach Westen über das Flurstück 2946 (Ansgarweg 1g) kann durch</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	die sinnvollste - und nutzbringendste – Maßnahme.	diesen Bebauungsplanentwurf nicht ermöglicht werden, da das Flurstück außerhalb des Plangebietes gelegen ist. Zudem handelt es sich hier um ein privates Einzelhausgrundstück.
15.9	<p>Parkanlage WA 2.</p> <p>Auch hier ist die Frage zu stellen, worin der Sinn dieser Grünplanung besteht – außer dem krampfhaften Versuch, den Lohbekgrünzug an den südlich gelegenen Ost-West-Grünzug (Parzelle 4836 / 4837) anzubinden bzw. – ganz real gesehen - eine Legitimation zur weiteren Parkraum-Verknappung (ruhender Verkehr) zu generieren.</p> <p>Wie soll diese öffentliche Parkanlage denn aussehen?</p> <p>Feuerwehr-Rettungsweg und Andienung der Gebäudezugänge am Lohkoppelweg 9 sowie 17-23 erfolgen über diese Stichstraße (mit vermieteten Parkplätzen um den Wendehammer und straßenbegleitendem öffentlichem Parkraum). Ebenso werden die Miet-Parkplätze vor dem Gebäude Lohkoppel 7a von der Stichstraße aus erschlossen.</p> <p>Unter dem Straßenbelag liegen Versorgungsleitungen / Medien zuhauf – Bäume darauf zu pflanzen wäre fahrlässig. Hier werden – ersatzlos - ca. 50 Parkplätze geopfert (teils auf öffentlichem, teils auf privatem Grund).</p> <p>Was soll dort also „grün-planerisch“ geschehen?</p> <p>Zig-tausende Euros für Umverlegungen ausgeben - Rasengittersteine für die Feuerwehrzufahrt - Asphalt grün anstreichen - oder nur im Plan grün anmalen und ansonsten nichts tun.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Planungen wurden nach der öffentlichen Auslegung dahingehend geändert, dass nun eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt wird. Damit lassen sich die bestehenden Erschließungsfunktionen für die Bestandsgebäude besser absichern.</p> <p>Die Erschließung der Miet-Stellplätze vor dem Gebäude Lohkoppelweg 7a erfolgt zukünftig nördlich direkt vom Lohkoppelweg.</p> <p>Die vorhandenen Leitungen unter der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung werden im B-Plan gesichert.</p> <p>Es fallen 16 private Stellplätze und ca. 15 öffentliche Parkstände weg, insgesamt ca. 31 Parkplätze.</p>
15.10	<p>PS:</p> <p>wer lang genug warten will, kann dann in ein paar Jahren die Fällung der Bäume vor den Häuser Nr. 17-23 beobachten (die frisch gepflanzten Bäume liegen direkt an / in der geplanten Baufeldvergrößerung)!</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Bäume vor den Häusern Lohkoppelweg 17 – 23 liegen außerhalb der Baugrenzen. Da die Häuser Lohkoppelweg 17 – 29 gerade umfassend renoviert wurden, ist hier in absehbarer Zeit nicht mit einer Ausschöpfung der geplanten Baugrenzen zu rechnen. Falls es hier in Zukunft doch zu umfangreichen Änderungen kommt, sind die Bäume entsprechend zu berücksichtigen. Eine Bewertung der Situation wird dann auf Grundlage der Hamburgischen Baumschutzordnung stattfinden.</p>
15.11	<p>PSS:</p> <p>Bevor ich wieder belehrt werde:</p> <p>sicherlich besteht keine Verpflichtung neuen öffentlichen Parkraum zu schaffen – sicherlich</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>besteht aber auch keine Verpflichtung die bestehenden Parkplätze rückzubauen (es sei denn, das eigene Parteibuch verlangt es!) – und sicherlich kann auch eine Verwaltung erkennen, dass zusätzlicher Parkraum sinnvoll und notwendig ist.</p> <p>Die Darstellung der südlichen Anbindung an den Rimbartweg ist ebenfalls nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt also 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p> <p>Das geplante Angebot an Stellplätzen orientiert sich auch an den langjährigen Erfahrungen der Genossenschaften, wie viele Stellplätze von ihren Mitgliedern angemietet werden.</p> <p>Im weiten Umfeld des Plangebietes (statistisches Gebiet Lokstedt 39007) zwischen Emil-Andressen-Straße, Grandweg, Stresemannallee und Vizellinstraße hat die Zahl der privaten PKW zwischen 2012 und 2018 von 1.343 um 39 auf 1.382 zugenommen. Bezogen auf 1.000 Einwohner hat die Zahl im gleichen Zeitraum von 357 auf 341 abgenommen.</p> <p>Es erscheint damit nicht zukunftsorientiert, mehr als die aktuell geplanten Stellplätze herzustellen.</p>
15.12	<p>Nur 2 der 9 (?) vorhandenen großen Bäume sind - nach Planer-Meinung – erhaltenswert: Soll der Hain / Miniwald langfristig geopfert werden – muss das Ensemble zugunsten der dargestellten (völlige unnötigen) Geh- und Radwegverbreiterung weichen?</p> <p>Welche „grüne Wegeverbindung“ soll so gestärkt werden, dass es einen städtebaulichen Ausverkauf von Wohnqualität der „Parkanwohner“ rechtfertigt. Der Lohbekgrünzug hat kein zusätzliches Einzugsgebiet erhalten und wird daher auch nur unwesentlich mehr Benutzer finden. Entsprechend Ihrer eigenen Darstellung auf jeden Fall nicht genug, um einen Gehwegübergang zu rechtfertigen. Diese Forderung der Bürger wurde ja vor einiger Zeit – mangels zu erwartenden Nutzermassen –</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass der Baumbestand südlich der Stichstraße Lohkoppelweg mit dem „Hain/Miniwald“ gemeint ist. Die Bäume dort müssen nicht weichen, vielmehr werden sie durch die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche besser geschützt. Eine Geh- und Radwegverbreiterung ist nicht geplant.</p> <p>Der Lohbekgrünzug erhält zwar kein neues Einzugsgebiet, es werden künftig jedoch mehr Menschen – und damit mehr Nutzer für den Grünzug - innerhalb des bestehenden Einzugsbereiches wohnen.</p> <p>Durch die Festsetzung der Stichstraße als öffentliche Grünfläche wird der bisher als Weg ausgeführte Teil des grünen Rings an dieser</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>abgelehnt.</p> <p>Eine zusätzliche Biotop-Bildung - über den Lohkoppelweg und dem anschließenden Kinderspielplatz hinweg – wird es auch in der Parkversion in realistisch nicht geben, auch dann nicht, wenn eine Verwaltung die Stichstraße lapidar zum „Park“ umfirmieren lässt.</p> <p>Wenn Sie wirklich die Absicht haben die Natur in diesem Bereich zu unterstützen, dann sollten Sie eine Schutzauflage auf den Erhalt des Kleingehölz an der Straßeneinmündung und auf die gut 50 m lange Vogel- und Kleintierhecken am Lohkoppelweg 7-11 verfügen.</p>	<p>Stelle geschlossen. Durch die Verbindung der nördlich und südlich angrenzenden Grünzüge werden neue Lebensräume geschaffen und die bestehenden (in angrenzenden Grünzügen) besser erreichbar sein.</p> <p>Der Lohkoppelweg wird im Jahr 2021 als Tempo-30-Zone ausgebaut. Damit ist ein sicherer Übergang vom Plangebiet in den Lohbekpark auch ohne Fußgängerüberweg möglich.</p> <p>Festsetzungen zum Erhalt der Hecke am Lohkoppelweg 7-11 sowie des Kleingehölzes an der Straßeneinmündung sind nicht möglich, da sich beides außerhalb des Plangeltungsbereichs befindet.</p>
15.13	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>dem vorgelegten B-Planentwurf mangelt es an Ausgewogenheit zwischen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander. Die dargestellte Abwägung hat lediglich einen partizipierenden Charakter. Eine behördlich gerechte Abwägung hat nur scheinbar stattgefunden (das Beteiligungsverfahren ist nur formell übergestülpt / aufgesetzt) - die Intension der reinen Nachverdichtung ist offensichtlich – hier entzieht sich die Verwaltung und ihre politischen Vertreter der Verantwortung. Von einer Innenentwicklung ist nichts zu spüren.</p> <p>Der B-Plan-Entwurf wurde aus dem Stadtplan regelrecht ausgestanzt – klein genug, um ganz sicher durch die Maschen des BauGB zu schlüpfen – aber bar jedes städtebaulichen Kontextes.</p> <p>Er soll um jeden Preis eine Nachverdichtung legitimiert bzw. für deren Erzwingen eine Rechtsgrundlage geschaffen werden.</p> <p>Die in der Begründung vorgenommene Erläuterung ist teilweise nur noch als dreist zu beschreiben: „...als Gemeinschaftsgrünflächen genutzt werden“. Wer kann denn da die „Betreten verboten“- Schilder nicht lesen? Privater (Klein-)Kinderspielplatz: der wird doch für das neue Gebäude abgerissen und privat ist nicht öffentlich – hingucken allein taugt nichts!</p> <p>19 öffentliche Parkplätze für wie viele WE im direkten Umfeld?</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Dichten für allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 BauNVO werden bis auf das WA 1 eingehalten. Die Landes- und Bezirkspolitik ist stark an einer ausreichenden Versorgung mit Wohnungen für die Bevölkerung. Dieses ein wichtiger öffentlicher Belang und wird von der Bezirksverwaltung umgesetzt.</p> <p>Das Beteiligungsverfahren wird gem. §§ 3 und 4 BauGB durchgeführt. Obwohl es sich um ein Verfahren nach § 13 a BauGB handelt, bei dem auf eine öffentliche Plandiskussion verzichtet werden kann, wurde eine öffentliche Plandiskussion gemäß § 3 (1) BauGB durchgeführt.</p> <p>Nachverdichtung bestehender Quartiere ist eine Form der Innenentwicklung. Die städtebauliche Entwicklung soll gemäß § 1 (5) Satz 2 BauGB vorrangig durch dergleichen Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.</p> <p>Ziel ist es an dieser Stelle, die Nutzung zu ändern, entsprechend wird die künftige Zielvorstellung beschrieben. Mit der Ausweisung als Parkanlage (FHH) sollen die Flächen künftig öffentlich zugänglich sein. Bei der Beschreibung des privaten Kinderspielplatzes handelt es sich um Angaben zum Bestand.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p>entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p> <p>Das geplante Angebot an Stellplätzen orientiert sich auch an den langjährigen Erfahrungen der Genossenschaften, wie viele Stellplätze von ihren Mitgliedern angemietet werden.</p> <p>Im Bereich des Plangebietes (statistischer Bezirk Lokstedt 39007) gab es 2018 2.162 Haushalte. Es waren im gleichen Jahr hier 1.435 Personenkraftwagen zugelassen. Pro Haushalt waren somit 0,66 Autos zugelassen</p>
15.14	<p>De-Mobilisierung auf breiter Front – ohne wirkliche alternative Angebote und da können Sie so viel schönreden wie Sie wollen - kann nicht zukunftsorientiert bewertet sein.</p> <p>In der Tat gibt es eine Fülle von Menschen, die nicht an einer Haltestelle wohnen und deren Ziele auch nicht in der Innenstadt liegen und daher auf ihre Fahrzeuge angewiesen sind.</p> <p>Private Stellplätze und Garagenhöfe: die Wartelisten sind für die nächsten Jahre voll ausgebucht, zwischenzeitlich werden satte 3-stellige Summen für die Untervermietung von Garagenplätzen gezahlt!</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>In Zukunft kann eine Stadt wie Hamburg nur funktionieren, wenn eine Veränderung der Denkweise aller Bürger in Bezug auf Mobilität erfolgt. Es bestehen bereits viele verschiedene Mobilitätsangebote jenseits des eigenen Autos, die künftig noch stärker ausgebaut werden. Die Veränderung des Modal Split, also der Verteilung der Verkehrsteilnehmer auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, ÖPNV, Car Sharing, MOIA, etc.) wird die Straßen entlasten und auch zu einer Entspannung der Parksituation führen.</p> <p>In der Tiefgarage nördlich des Lohkoppelweges stehen regelhaft einige Stellplätze leer und werden zur Vermietung angeboten.</p>
16.0	<b>Anwohner, Rimbartweg</b>	
16.1	<p><b>Grundsätzliches:</b></p> <p>Ja, neuer Wohnraum in Hamburg ist erforderlich. Nachverdichtung ein probates Mittel, aber im Maßen, und nicht so wie aktuell geplant und ausgelegt.</p> <p>Nebenbei ist in den letzten Jahren in direkt angrenzenden Gebieten schon erheblich nachverdichtet worden. Gemeint sind die angrenzenden Gebiete zwischen Lohkoppelweg-Lohbeckstieg-Emil-Andresen-Straße, wie auch zwischen Rimbartweg-Lohkoppelweg-Stresemannallee.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
16.2	Zu o.g. Bebauungsplanentwurf sind Ihnen seit	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>ca. 3 Jahren von den Anwohnern ihre Bedenken, Vorschläge und auch Wünsche vorgetragen worden, insbesondere auch die Reduzierung der Vollgeschosse auf max. 3 – 4 und ohne Staffelgeschosse. Siehe auch die aktuelle Stellungnahme von ■■■■■, wohnhaft Rimbartweg ■■■■■, Hamburg.</p> <p>Aber das Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung ignoriert, stattdessen werden die Maximalforderungen der Kaifu, Wichern, Lehrer Bau und Buchdrucker Genossenschaften hinsichtlich neuer Wohneinheiten fast vollumfänglich übernommen.</p> <p>Ferner ist die Behauptung der Bauträger nicht nachvollziehbar, dass die o.g. vorgeschlagene Reduzierung der geplanten Wohneinheiten zu einer Unrentabilität des Projektes führen würde.</p> <p>Die bereits erfolgreich durchgeführten Baumaßnahmen der Schiffszimmerer-Genossenschaft im Rimbartweg legen einen anderen Schluss nahe.</p> <p>Darüber hinaus, sollte die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens auch nicht Thema für das Fachamt für Stadt- und Landschaftsplanung sein.</p> <p>Das ganze Verfahren zu o.g. Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 - läuft bisher ohne Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Mieter, Wohneigentümer, Anwohner.</p> <p>Ändern Sie das bitte, indem Sie JETZT endlich die Anzahl der Vollgeschosse auf max. 3 – 4 begrenzen, und auf Staffelgeschosse verzichten.</p>	<p>Die Bereitschaft der Grundeigentümer im Plangebiet hier neue Wohnungen zu bauen ist auch im Interesse der Stadt Hamburg, die mit den Bezirken den „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ geschlossen hat, um das Ziel einer guten Wohnraumversorgung in Hamburg umzusetzen.</p> <p>Gegenüber der ursprünglichen Planung wurden die Dichten im Plangebiet nach der öffentlichen Auslegung reduziert. Die Obergrenzen für die bauliche Dichte werden nun – bis auf das WA 1 – durchgängig eingehalten. Dafür sind bereits zur öffentlichen Auslegung im südlichen WA 2 zwei geplante Gebäude entfallen.</p> <p>Die Vier- und Fünfgeschossigkeit und die Staffelgeschosse werden beibehalten, um hier ausreichend Wohnungen herstellen zu können. Städtebaulich fügen sich die Gebäudekörper in die bestehenden Siedlungsstrukturen ein.</p>
16.3	Siehe 1.24	Siehe 1.24
16.4	<p>Es drängt sich hierbei der Verdacht auf, dass es hier hauptsächlich um die Gewinnmaximierung für die Bauträger geht, wohlwollend unterstützt durch eine Wohnflächenmaximierung seitens des Fachamtes für Stadt- und Landschaftsplanung?</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Baugenossenschaften und die gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft haben nicht das Ziel einer Gewinnmaximierung. Wenngleich müssen auch sie ihre Projekte wirtschaftlich umsetzen, um keine Verluste zu machen. Durch die Eigentümerstruktur im Plangebiet werden im Vergleich zum freien Wohnungsmarkt sehr moderate Mieten gesichert.</p> <p>Die Dichten für allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 BauNVO werden bis auf das WA 1 eingehalten. Die Landes- und Bezirkspolitik ist stark an einer ausreichenden Versorgung mit Wohnungen für die Bevölkerung. Dieses ein wichtiger öffentlicher Belang und wird von der Bezirksverwaltung umgesetzt.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
16.5	<p>Laut Hamburger Baurecht darf nur in Ausnahmefällen die Höchstmaße der baulichen Nutzung, hier die Geschossflächenzahl (GFZ) - von max. 1,2 überschritten werden.</p> <p>Diese Ausnahmefälle haben Sie nicht darlegen können!</p> <p>In Ihrem Entwurf zur Begründung zum Bebauungsplan Lokstedt 67, Punkt 5.1.2. „Maß der baulichen Nutzung“, begründen Sie die von Ihnen geplante Überschreitung des Maßes der Baunutzung durch die gute Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz in Form der Bushaltestelle Lohkoppelweg (Linie 181) und die U-Bahnstation Hagenbecks Tierpark (Linie U2).</p> <p>In der Realität, und das kann nur die Basis für eine solche Bewertung sein, ist die Qualität der Anbindung des Plangebietes an das öffentliche Nahverkehrsnetz keineswegs „Gut“ sondern im Vergleich mit dem Hamburger Stadtgebiet und ähnlich hoher Wohnflächennutzung, vergleichsweise „Schlecht“.</p> <p>Es hätte zu Ihren Aufgaben gehört, diesen Istzustand realitätsnah zu recherchieren, unabhängig davon, ob es den potentiellen Bauträgern passt oder nicht.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Bei dem hier angesprochenen Planungsrecht handelt es sich um die Baunutzungsverordnung und damit um ein Bundesgesetz. In § 17(2) BauNVO erfolgt der Hinweis, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn sichergestellt ist, dass die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben. Dies ist im vorliegenden Bebauungsplan Lokstedt 67 der Fall.</p> <p>Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Dichte im Quartier dahingehend reduziert, dass nur noch im WA 1 eine Überschreitung der GFZ um 0,2 stattfindet.</p>
16.6	<p><b>Zum Thema „Parkplätze“:</b></p> <p>Fakt ist, dass man werktags ab ca. 17:00 Uhr kaum bzw. keinen Parkplatz für seinen PKW im Plangebiet mehr findet. Das Problem habe ich an jedem Werktag, wie Jeder, der nach 17 Uhr im Rimbartweg, Ansgarweg oder Lohkoppelweg einen Parkplatz für seinen PKW sucht.</p> <p>Die Halteverbots-Zone in der Kehre Rimbartweg 17 wird regelmäßig über Nacht zugeparkt, und ist somit für Feuerwehr und Krankenwagen nicht mehr passierbar.</p> <p>Die Straßenkreuzung Rimbartweg - Ansgarweg ist regelmäßig von zwei Straßenseiten über Nacht zugeparkt, dass man morgens um ca. 6:30 Uhr dort mit einem PKW kaum bzw. nicht durchfahren kann, sondern wenden muss, um den Rimbartweg in anderer Richtung verlassen zu können. Über Nacht „zugeparkt“ auch der Übergang des Rad- und Wanderweges über den Rimbartweg, Höhe Hausnummer Rimbartweg 17a.</p> <p>Zu meinen, dass man durch eine zukünftige weitere Verschlechterung der Parksituation im Plangebiet den Individualverkehr „maßregeln“ bzw. reduzieren kann, ist utopisch wie ignorant. Fahren sie doch mal mit dem öffentlichen Nahverkehr nach Pinneberg, Haderslebener Straße, dauert ca. 1,5 Stunden, pro Strecke versteht sich, wenn Alles planmäßig fährt. Mit</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Grundsätzlich gibt es keinen Anspruch darauf, seinen privaten PKW auf einem Parkstand im öffentlichen Straßenraum abstellen zu können. In der Tiefgarage nördlich des Lohkoppelweges stehen regelhaft einige Stellplätze leer und werden zur Vermietung angeboten.</p> <p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere in Feuerwehreinfahrten, kann die Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>dem Auto fährt man morgens ca. 20 Minuten.</p> <p>Wer den ÖPNV in Hamburg nutzen kann, der tut dies in der Regel heute schon, sofern das Angebot einer Verbindung stimmt, aber schafft deswegen sein Auto nicht ab.</p> <p>Aktuell ist die Parkplatzsituation im Plangebiet mehr als grenzwertig. Ihre Behörde würde mit o.g. Bauvorhaben die Parkplatzsituation noch weiter drastisch verschlechtern.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie die wirkliche aktuelle Parkplatzsituation im Rimbeweg-Ansgarweg-Lohkoppelweg bei Ihren Planungen. Eine tägliche und zeitintensive Parkplatzsuche trägt definitiv nicht zu einer gesunden Work-Life-Balance bei.</p>	<p>zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p>
16.7	<p><b>FAZIT:</b></p> <p>Bis zum jetzigen Zeitpunkt fühlen wir uns als Anwohner im Planungsgebiet, bzw. in direkter Nachbarschaft nicht wirklich einbezogen, unser Vorschlag zu einer reduzierten (=maßvollen) baulichen Nutzung wurde nicht berücksichtigt. Aber das könnten Sie jetzt ändern.</p> <p>Es gibt keine besonderen Ausnahmefälle, die Höchstmaße der baulichen Nutzung (Hier: GFZ = 1,2) zu überschreiten. Also planen Sie bitte entsprechend um.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</b></p> <p>Gegenüber der ursprünglichen Planung wurden die Dichten im Plangebiet nach der öffentlichen Auslegung reduziert. Die Obergrenzen für die bauliche Dichte werden nun – bis auf das WA 1 – durchgängig eingehalten.</p>
17.0	<b>Anwohnerin, Rimbeweg</b>	
17.1	<p>Als unmittelbare Anwohner des Plangebietes erfuhren unsere Nachbarn und wir im März 2016 zum ersten Mal von Plänen zur Nachverdichtung am Rimbeweg (nur jetziges WA3) bei einer Infoveranstaltung der Baugenossenschaften der Lehrer und Buchdrucker. Seither hat es eine Vielzahl von Veranstaltungen gegeben, seien es freiwillige der weiteren Bauträger, formal vorgesehene wie die Öffentliche Plan-diskussion im März 2018 und auch viele Sitzungen des Stadtplanungsausschusses Eimsbüttel, bei denen über die inzwischen laufend mehr gewordenen Bauvorhaben gesprochen wurde.</p> <p>Parallel liefen auch viele Projekte des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung zu „Lokstedt 2020“ und „Eimsbüttel 2040“ mit Titeln wie ‚Lokstedt Smart City‘, ‚Bürgerbeteiligung‘, ‚Hamburg macht Pläne -planen Sie mit!‘ – jedenfalls alle mit der erklärten Absicht, die bereits hier lebenden Bürger einzubeziehen und bei weiteren Entwicklungen im Zuge der ‚wachsenden Stadt‘ zu einem bestmöglichen allseitigen Interessenausgleich zu finden. Lokstedt soll geradezu als hamburgweiter Modellstadtteil moderner Stadtplanung und Bürgerbe-</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>teilung vorzeigbar sein.</p> <p>Zu einem solch vorzeigbaren Modell gehören dann aber im konkreten Fall auch maßvolle Planungen und echte Ausgleichsmaßnahmen für entstehende Verschlechterungen.</p> <p>Die Bewohner und Anwohner des Plangebietes haben in großer Anzahl von Beginn an konstruktiv in diesem Sinne mitgearbeitet, mehrheitlich nie die Nachverdichtung komplett abgelehnt und frühzeitig viele Punkte eingebracht, die zu einer ‚smarteren, grüneren, lebenswerteren‘ Planung hätten führen können- womit das Bezirksamt dann auch von den Mitgliedern des Stadtplanungsausschusses sogar fraktionsübergreifend beauftragt wurde- vgl. die Protokolle der ÖPD und der Sitzungen des Stadtplanungsausschusses.</p> <p>Aus Sicht der Bewohner und Anwohner ist dieser Auftrag bei weitem nicht hinlänglich eingegangen in den nun vorliegenden Entwurf eines B-Planes Lokstedt 67. Ausdrücklich schließe ich mich den Stellungnahmen von [REDACTED] und [REDACTED] an und möchte aus meiner Sicht noch folgende Punkte ergänzen:</p>	
17.2	<p>Im B-Plan-Entwurf wird die im Wohngebiet maximal vorgesehene Geschossflächenzahl um bis zu 38% überschritten. Zur Begründung wird auf die Direktive verwiesen, vorrangig Innenentwicklung zu betreiben.</p> <p>Innenentwicklung könnte man an dieser Stelle auch betreiben, ohne die vorgesehene GFZ zu überschreiten- für eine Überschreitung bedarf es besonderer städtebaulicher Gründe. Diese sehen wir hier nicht- außer dem politischen Willen, möglichst viele Wohneinheiten zu genehmigen, der aber durch den o.g. erklärten politischen Willen der ‚smarteren‘ Planung für dieses Quartier relativiert werden muss.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Gegenüber der ursprünglichen Planung wurden die Dichten im Plangebiet nach der öffentlichen Auslegung reduziert. Die Obergrenzen für die bauliche Dichte werden nun – bis auf das WA 1 – durchgängig eingehalten.</p> <p>Im WA 1 wird die GFZ um 0,2 überschritten.</p>
17.3	<p>Bei einer geplanten Überschreitung der vorgesehenen GFZ sieht das Gesetz Ausgleichsmaßnahmen vor, die hier durch einen ‚Lückenschluss des Grünzuges im Osten des Plangebietes‘ gegeben sein sollen. Aus unserer Sicht als langjährige Anwohner ist dies keine nennenswerte Verbesserung, die die vielen Verschlechterungen für die bisherigen Bewohner aufwiegen könnte. Praktisch besteht hier eine grüne Wegeverbindung von Lohkoppelweg über Rimbartweg bis zu den Kleingärten im Süden, die intensiv von Fußgängern und Radfahrern, Schulkindern, Senioren, Hundesportlern, Joggern genutzt wird. Dass dieser Bereich schon im heutigen Zustand als grüne Verbindung genutzt wird (und deswegen keinen verbessernden Ausgleich darstellen kann),</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Gegenüber der ursprünglichen Planung wurden die Dichten im Plangebiet nach der öffentlichen Auslegung reduziert. Die Obergrenzen für die bauliche Dichte werden nun – bis auf das WA 1 – durchgängig eingehalten.</p> <p>Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Planung auch weiterhin sichergestellt.</p> <p>Die Planungen für die grüne Wegeverbindung wurden nach der öffentlichen Auslegung dahingehend geändert, dass nun eine Verkehrsfläche mit der besonderen</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>zeigt sich an den Namen, die sich seit Jahrzehnten eingebürgert haben: der Weg vom Rimbeweg nach Süden heißt „der Wanderweg“; vom Rimbeweg zum Lohkoppelweg „der kleine Park“.</p> <p>Selbst wenn hier eine so große Aufwertung der Grünanlage gesehen wird, die die außerordentliche Verdichtung ausgleichen könnte, so ist deren Verwirklichung offenbar nicht zeitgleich möglich, da erst eine Aufgabe des Parkplatzes in der Sackgasse Lohkoppelweg nötig sei oder eine Anbindung an den Rimbeweg.</p> <p>Außerdem würden eine große Zahl an Stellplätzen auf Parkplatz und Straßenraum entfallen und durch den zusätzlichen Parkplatzanfahrverkehr in der Ringstraße Rimbeweg-/ Ansgarweg neue Belastungen entstehen.</p>	<p>Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt wird. Damit lassen sich die bestehenden Erschließungsfunktionen für die Bestandsgebäude besser absichern.</p>
17.4	<p><b>Zur Parkplatzsituation:</b></p> <p>es reicht nicht aus, die in den Straßenzügen gemeldeten Autos zur Basis zu nehmen; zusätzlich zu derjenigen Anzahl gibt es Anwohner, die kein eigenes Auto haben, sondern dauerhaft Firmenfahrzeuge nutzen; auch auswärtige Besucher, Pflegedienste, Spätanlieferer und eben auch die Fahrzeuge des „geänderten Mobilitätsverhaltens“ haben ab dem Nachmittag und am Wochenende Probleme, ihr Fahrzeug abzustellen. Wenn man im für den jetzigen Zustand einen Schlüssel von 0,4 Stellplätzen pro vorhandener WE nennt und es heißt, dass die darüber hinaus gehende Anzahl an Fahrzeugen auf der Straße stehen würde, so ist es eine Fehlberechnung, deswegen zu meinen, dass der Schlüssel von 0,4 auch für und mit den zusätzlichen WE auskömmlich wäre. Der Straßenzug ist nämlich in der jetzigen Situation schlicht ‚voll‘- d.h., die über den Faktor 0,4 hinausgehende Anzahl von Fahrzeugen der 200 neuen WE ist nicht bedacht.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Grundsätzlich gibt es keinen Anspruch darauf, seinen privaten PKW auf einem Parkstand im öffentlichen Straßenraum abstellen zu können. In der Tiefgarage nördlich des Lohkoppelweges stehen regelhaft einige Stellplätze leer und werden zur Vermietung angeboten.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbeweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p>
17.5	<p>Auch im Zuge des beschleunigten Verfahrens ist eine Kinder- und Jugendbeteiligung vorgesehen. Diese hat es explizit für den Planbereich nicht gegeben. Falls die im Rahmen der o.g. stadtteilweiten Projekte dargestellten Ergebnisse hierzu herangezogen werden sollen, bitte ich, die dort zitierte Meinung der Jugendlichen zu beachten, Zitat aus „Lokstedt 2020 Dokumentation der Jugendbeteiligung „Echt Lokstedt!“, Fa. TOLLERORT entwickeln und beteiligen:</p> <p>„Die Jugendlichen setzen sich auch mit dem Thema Wohnen auseinander. Sie dokumentieren Wohngegenden, die für sie typisch sind (Geschosswohnungsbauten). Bevorzugt wird</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Für eine gesonderte Kinder- und Jugendbeteiligung wurde für das Bebauungsplanverfahren keine Notwendigkeit gesehen.</p> <p>Die Beteiligung im Bebauungsplanverfahren Lokstedt 67 erfolgt gemäß BauGB. Dort werden zwei Beteiligungsschritte nach § 3 BauGB vorgesehen, die nicht nach Bevölkerungsgruppen differenzieren, sondern alle Bürger ansprechen. Entsprechend haben im Beteiligungsverfahren auch Jugendliche die Möglichkeit zur Äußerung.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>von ihnen eine eher lockere und luftige Bebauung, z.B. nennen sie als Beispiel für „gute“ Bebauung Einfamilienhäuser am Amsinckpark und als Beispiel für „schlechte“ Bebauung generell Geschosswohnungsbauten.“</p> <p>Eine das vorgesehene Maß der baulichen Nutzung einhaltende Planung wäre in diesem Sinne auch zukunftsfruchtig und nachhaltig, denn angesichts des Empfindens der Jugendlichen könnten sich sonst schneller als gedacht Tendenzen der Stadtflucht entwickeln; aktuell gibt es angesichts des zunehmenden Dichtestresses Bewegungen in diese Richtung.</p>	
18.0	<b>Anwohnerin, Rimbartweg</b>	
18.1	<p>Bei Änderung von bisher reinem Wohngebiet zu allgemeinem Wohngebiet sollen Gartenbaubetriebe und Tankstellen von der ausnahmsweisen Zulassung ausgeschlossen werden. Dies möge bitte auch für Hotels und Gaststätten festgesetzt werden, da auch diese zu Fehlentwicklungen führen können und unnötig belastenden Verkehr erzeugen.</p> <p>Die Änderung von WR zu WA stellt auch deswegen eine Verschlechterung für die jetzigen Bewohner dar, weil gemäß TA Lärm im allgemeinen Wohngebiet sowohl tagsüber als auch nachts nur um jeweils 5 Dezibel höhere Immissionswerte einzuhalten sind als im bisherigen reinen Wohngebiet.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Der Ausschluss von Hotels und Gaststätten wird als nicht erforderlich angesehen, da diese sich in ein allgemeines Wohngebiet im Gegensatz zu flächenintensiven Tankstellen und Gartenbaubetrieben gut einfügen. In einigen Stellungnahmen wurden zudem gastronomische Angebote im Quartier gewünscht.</p> <p>Im Bebauungsplan Lokstedt 1 wird gemäß § 2 Absatz 6 der Verordnung zum Bebauungsplan die überbaubare Fläche nicht wie dargestellt als „reines Wohngebiet“ im Sinne des § 3 BauNVO, sondern als Wohngebiet gemäß Baupolizeiverordnung (BPVO vom 1938) festgesetzt.</p> <p>In einem Wohngebiet „W“ gemäß § 10 Abs. 4 Satz 2 der BPVO sind neben Wohnungen auch kleinere Läden, kleine, nicht störende handwerkliche Betriebe, Wirtschaften“ allgemein zulässig. Die Festsetzung der Allgemeinen Wohngebiete im Bebauungsplan gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) Lokstedt 67 entspricht bezüglich der Art der Nutzung im Wesentlichen den Ausweisungen des Bebauungsplanes Lokstedt 1 und stellt diesbezüglich keine grundlegende Veränderung dar.</p>
18.2	<p>Bei der <b>Lärmschutzuntersuchung</b> wurde der Flugverkehr nicht betrachtet- ein erhebliches Versäumnis angesichts des Flugverkehrs von und nach Fuhlsbüttel und Finkenwerder in großer Nähe bzw. unmittelbar über dem Plangebiet.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die besonders durch Fluglärm belasteten Bereiche des Hamburger Stadtgebietes werden durch die Lärmschutzbereiche des Flughafens Hamburg, hier insbesondere die beiden Tagschutzzonen und die Nachtschutzzone definiert. Der Bereich des Plangebietes liegt deutlich außerhalb dieser Zonen.</p>
18.3	<p>Im <b>Oberflächenentwässerungskonzept</b> werden keine Auswirkungen auf das Grundwasser</p>	<p><b>Die Fragen werden wie folgt beantwortet:</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>betrachtet, weil der Flurabstand des Grundwasserleiters mit mindestens 4 m im Plangebiet durchgehend ausreichend sei.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Greift denn der Bau von Tiefgaragen nicht in den Grundwasserleiter ein?</li> <li>• Welche Auswirkungen sind hiervon für den Grundwasserleiter möglich sowie für die Gebäude im Umfeld und das Bauvorhaben an sich.</li> <li>• Kann ausgeschlossen werden, dass erst im Zuge der Baumaßnahme festgestellt wird, dass die Tiefgaragen nicht im vorab zu planenden Umfang errichtet werden können?</li> <li>• Ist nicht eine ähnliche Situation denkbar wie 2013 beim Bau der Schiffszimmerergenossenschaft am östlichen Ende des Rimbertweges?</li> <li>• Welche Alternativen sind vorgesehen, falls die nötigen Stellplätze nicht in Tiefgaragen erstellt werden können- oder dann nur Abschlagszahlungen?</li> </ul> <p>Dazu Bericht des Niendorfer Wochenblattes 4.12.2013:</p> <p><i>„Im September hatte das Niendorfer Wochenblatt über die besondere Problematik bei einem Bauvorhaben in Lokstedt berichtet: Für den Neubau der Schiffszimmerergenossenschaft waren fast alle der bisherigen 117 Parkplätze und Garagen entfallen. Und nur ein Teil davon sollte in der geplanten Tiefgarage später wieder zur Verfügung stehen. Um ihre Anzahl zu optimieren, wollten die Schiffszimmerer mit Doppelparker-Stellflächen 20 zusätzliche Plätze schaffen.</i></p> <p><b>Neues Gutachten</b> Doch daraus wird nichts, wie die Genossenschaftsreferentin... mitteilt: Ein geotechnisches Gutachten für das Trockenhalten der Baugrube habe einen alle bisherigen Erfahrungswerte übersteigenden Grundwasserstand ergeben und eine überraschend hohe Eisen- und Zinkbelastung. Zudem seien Torflinsen entdeckt worden: Das unterirdische Mooregebiet führe viel gespeichertes Wasser mit sich, das bei einer Aushebung der Baugrube in der für Doppelparker benötigten Tiefe stetig nachlaufen würde. „Um das abgepumpte Wasser vor Ort wieder ins Siel leiten zu dürfen, wäre eine Aufbereitung nötig“, so F. Doch das sei problematisch: Es fehle vor Ort nicht nur am Platz für solche Anlagen zum Abpumpen, Filtern und Aufbereiten. Auch könne bei diesem Verfahren die Bodenstabilität gefährdet sein – Setzschäden an anliegenden</p>	<p>Gemäß dem Oberflächenentwässerungskonzept beträgt der Grundwasserflurabstand im Plangebiet bezogen auf den mittleren höchsten Grundwasserstand (10,5 Meter üNN) mehr als 4 Meter. Da kein Kellergeschoss im Plangebiet eine Höhe von 4 Metern hat, wird das Grundwasser nicht von den Gebäuden beeinflusst. Insbesondere bei den Reihenhäusern und Atriumhäuser außerhalb des Plangebietes hat das Grundwasser keinen Einfluss.</p> <p>Das wasserwirtschaftliche Konzept macht zum Grundwasser folgende Aussage:</p> <p>„Nachteilige Auswirkungen durch eine Blockierung des Strömungsquerschnitts im Grundwasserleiter durch die geplanten Tiefgaragen sind nicht zu erwarten, da der maßgebliche Grundwasserabstrom in größeren Tiefen erfolgt.“</p> <p>Daher ist auch davon auszugehen, dass es bei der Herstellung der geplanten Tiefgaragen keinen Probleme geben wird.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p><i>Häusern wären eine mögliche Folge. Abgesehen davon würde die Aufbereitung mindestens 200 000 Euro kosten und so die Baukosten für die Tiefgarage extrem in die Höhe treiben. Diese Verkettung von Problemen sei für die Genossenschaft nicht tragbar, so Friedrich. Die Risiken und Zusatzkosten seien so gravierend, dass das Bauvorhaben der Doppelparker-Tiefgarage eingestellt werden müsse. Das heißt, dass es am Ende doch nur 97 Stellplätze geben wird – also 20 weniger als vor dem Bau – bei zugleich 40 Familien mehr im Quartier. Für jeden nicht gebauten Platz ist eine Ablösesumme in Höhe von 6000 zu zahlen.“</i></p>	
18.4	<p>Angesichts des Klimawandels empfinden wir den vorgelegten B-Plan-Entwurf nicht als nachhaltig, sondern sehen erhebliche Beeinträchtigungen der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse.</p> <p>Allein in den wenigen Wochen der Auslegung des B-Plan- Entwurfes Lokstedt 67 gab es wiederholt mehrere aufeinanderfolgende Tage mit amtlichen Warnungen vor Hitze, bspw. am 24./25.07.2019: „Am Mittwoch wird eine starke Wärmebelastung erwartet. Am Donnerstag wird eine starke Wärmebelastung erwartet. Die Hitze wird alte und pflegebedürftige Menschen extrem belasten. An beiden Tagen ist mit einer zusätzlichen Belastung aufgrund verringerter nächtlicher Abkühlung insbesondere im dicht bebauten Stadtgebiet von Hamburg zu rechnen.“</p> <p>Der vorliegende B-Plan- Entwurf lässt außer Acht, dass schon durch den Klimawandel die Wärmebelastung für die Bewohner bei der jetzigen Bebauung steigen wird und schafft Bedingungen, die diese Belastung zukünftig noch erhöhen- zum einen durch die höhere – und übermäßige - Gebäudedichte, zum anderen, weil sehr viele große Bäume gefällt werden müssen und als Ersatz niedrige Hecken möglich sind.</p> <p>Das Gutachten „Stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg“, Karte 2.9 der GEO-NET Umweltconsulting GmbH im Auftrag der FHH, BSU, Dezember 2011 ordnet das Plangebiet schon auf Basis der jetzt vorhandenen Bebauungsdichte ein als Siedlungsfläche, die in Zukunft von Wärmebelastung am Tag besonders betroffen sein wird. Für diese Flächen wird deswegen dort als nötig erachtet: eine“ Erhöhung des Vegetationsanteils, Erhalt aller Freiflächen, Entsiegelung und ggf. Begrünung von Blockinnenhöfen, Fassaden und Dächern. Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Freien</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Das Plangebiet ist aktuell mit bis zu 20% sehr gering überbaut. Mit der durch den Bebauungsplan festgesetzten engen Baugrenzen wird in den wesentlichen Teilen des Plangebietes (WA 2 und WA 3) eine Überbauung um bis zu 30 % ermöglicht. Damit bestehen noch ausreichende Freiflächen für eine Freiraumgestaltung mit Bäumen und Hecken. Das Plangebiet liegt innerhalb eines weitläufigen Kaltlufteinwirkungsbereiches.</p> <p>Die Klimaanalysekarte 1.8 (Klima-Gutachten 2017 zum Lapro) stellt für das Plangebiet einen mäßigen Wärmeinseleffekt fest.</p> <p>Durch die Festsetzung von Gründächern wird der Aufheizung entgegengewirkt und ein Beitrag zur natürlichen Kühlung von Gebäuden und Freiflächen geleistet. Gleiches gilt für die Anordnung der privaten Stellplätze in Tiefgaragen, wodurch die Bodenversiegelung minimiert und zur Kühlung des Quartiers durch Vegetation beigetragen wird.</p> <p>In der hier erwähnten Bewertungskarte, die Anlage des Gutachtens „stadtklimatische Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg“ ist, werden die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Lokstedt 67 in „Magenta“ dargestellt. Damit wird deutlich gemacht, dass hier eine Veränderung des Kleinklimas bis 2046 - 2055 zu erwarten ist. Entsprechend sind bei der Planung in diesen Bereichen Maßnahmen zu treffen, die positiv auf das Kleinklima einwirken bzw. den Ist-Zustand nicht verschlechtern. Durch die Festsetzung von Tiefgaragen und Gründächern wird diesem Umstand Rechnung getragen.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	z.B. durch zusätzliche Straßenbäume.“	
19.0	<b>Sammelstellungnahme</b> <b>Anwohnerin, Rimbartweg</b> <b>Anwohner, Rimbartweg</b> <b>Anwohnerin, Rimbartweg</b>	
19.1	1) Gehwegverbreiterung Ansgarweg  Dies sehen wir als nicht notwendig und als eine unverhältnismäßig große Maßnahme im Verhältnis zur Nutzung und der Anzahl der diesbezüglichen Fußgänger	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>  Die Verbreiterung des Gehweges wird als sinnvoll erachtet und lässt sich ohne große Einschnitte für das Plangebiet umsetzen.  Die Verbreiterung des Gehweges um einen auf die vorgesehene Breite von ca. 2,5 Meter ist sinnvoll, da diese Breite auch einen problemlosen Begegnungsverkehr von Kinderwagen und Rollator ermöglicht, so wie ein nebeneinander Gehen. Die Verbreiterung lässt sich an dieser Stelle, im Gegensatz zu anderen Bereichen des Plangebietes gut und problemlos umsetzen.
19.2	2) Stichstraße Lohkoppelweg (Flurstück 2598)  Dies sehen wir als komplett überflüssige Maßnahme, da hierdurch notwendige Parkplätze wegfallen. Für diese Art der zusätzlichen Begrünung an dieser Stelle - zum Ausgleich womöglich woanders gefällter Bäume? - besteht unseres Erachtens keine Notwendigkeit	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>  Die Planungen für die grüne Wegeverbindung wurden nach der öffentlichen Auslegung dahingehend geändert, dass nun eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt wird. Damit lassen sich die bestehenden Erschließungsfunktionen für die Bestandsgebäude besser absichern.
19.3	3) Nahversorgung  2 x ausschließlich Edeka in Laufnähe - dies allerdings nicht für alte Leute. Es ist jetzt schon nicht vertretbar, dass Edeka hier dieses Monopol hat, was durch die neu hinzuziehenden Bewohner nur noch verstärkt würde. Andere Einkaufsmöglichkeiten sind für die im Verhältnis vielen alten Leute (und es werden ja auch nicht nur junge Menschen hierher ziehen) nicht erreichbar.	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>  Der Bezirk Eimsbüttel kann durch die Bauleitplanung Einzelhandelsbetriebe ermöglichen. Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Lokstedt 64 wurde im Bereich Julius-Vosseler-Straße / Emil-Andresen-Straße diese Möglichkeit genutzt. Es sind dort ausschließlich Einzelhandelsbetriebe zulässig, die mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten handeln.  Bauleitplanung kann Nutzungen nur ermöglichen und ein Angebot an Grundstückseigentümer und Betreiber von Einzelhandelsbetrieben und Gastronomie machen. Auf die verbindliche Umsetzung hat die Stadt jedoch keinen Einfluss.
19.4	4) Geschosshöhen  Die Geschosshöhen passen nicht in dieses Quartier - zum Vergleich Orange County und Max-Tau-Straße - alles 4-geschossig!	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b>  Innerhalb des Plangebietes gibt es drei- bis viergeschossige Zeilenbebauung und neugeschossige Punkthäuser. Das Umfeld setzt sich ebenfalls aus einer ein- bis neugeschossigen

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p>Bebauung zusammen. Dieses wird in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt.</p> <p>Die geplante Nachverdichtung mit 4 bis 5 Geschossen und die ergänzenden Neubauten fügen sich in die vorhandene Baustruktur ein.</p>
20.0	<b>Anwohnerin, Rimbartweg</b>	
20.1	<p>Hiermit erhebe ich Einspruch gegen o.g. Planungen der Nachverdichtung. Erstens darf hier nicht so hoch gebaut werden, höchstens 4 Geschosse ohne Staffelgeschosse. Zweitens bitte kein Abriss und Neubau der Reihen Rimbartweg 16d und e und 18d und e. Außerdem kein zusätzlicher Bau der Wicherngesellschaft. Es wird hier sonst einfach zu eng und zu laut. Eine Minderung unsere Wohnqualität durch Ihre Pläne ist nicht akzeptabel! Am besten nur die Garagenhöfe, da diese Plätze schon versiegelt sind. Das ist ein Kompromiss, mit dem man leben könnte.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>In der Begründung ist dargestellt, dass die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnungen ein wichtiger öffentlicher Belang ist. Daher soll im Plangebiet eine entsprechende Anzahl von Wohnungen ermöglicht werden. Um möglichst viel freie Flächen zu erhalten, wird in Teilbereichen des Plangebietes auch eine Bebauung mit fünf Vollgeschossen und Staffelgeschossen ermöglicht. Die bauliche Dichte entspricht in weiten Teilen des Plangebietes den Obergrenzen von § 17 BauNVO. Die hier gewählte Dichte stellt somit keine außerordentliche Belastung für die bestehende Wohnbevölkerung dar.</p>
20.2	<p>Zu guter Letzt bin ich gegen die Verbreiterung des Fußweges am Ansgarweg. Dieses Grundstück gehört uns Genossenschaftsmitgliedern und ich weiß von den dortigen direkten Anwohnern, dass das absolut nicht gewünscht wird. Es wird dann auch zu Parksituationen kommen, die nicht in Ordnung sind.</p> <p>Ich bitte um Eingangsbestätigung meiner Email, vielen Dank im Voraus.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Verbreiterung des Gehweges um einen auf die vorgesehene Breite von ca. 2,5 Meter ist sinnvoll, da diese Breite auch einen problemlosen Begegnungsverkehr von Kinderwagen und Rollator ermöglicht, so wie ein nebeneinander Gehen. Die Verbreiterung lässt sich an dieser Stelle, im Gegensatz zu anderen Bereichen des Plangebietes gut und problemlos umsetzen.</p> <p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere auf Gehwegen, kann die Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.</p>
21.0	<b>Anwohnerin, Rimbartweg</b>	
21.1	<p>Meine Familie und ich wohnen seit knapp 20 Jahren in einer Parterrewohnung der Kaifu-Genossenschaft im Rimbartweg 20b mit Blick auf den Ansgarweg. Ich persönlich bin hier geboren und aufgewachsen. Gegen die geplante Verbreiterung des Fußweges am Ansgarweg erheben wir Einspruch, da wir aus dem Alltag berichten können, dass auf diesem Fußweg hier täglich geparkt wird, mal kürzer und mal länger (ein paar Fotos anbei). Die geplante Verbreiterung soll ja angeblich dafür sorgen, dass sich hier (O-Ton <span style="background-color: black; color: black;">          </span>): "Kinderwagen und Rollstuhlfahrer begegnen</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Verbreiterung des Gehweges um einen auf die vorgesehene Breite von ca. 2,5 Meter ist sinnvoll, da diese Breite auch einen problemlosen Begegnungsverkehr von Kinderwagen und Rollator ermöglicht, so wie ein nebeneinander Gehen. Die Verbreiterung lässt sich an dieser Stelle, im Gegensatz zu anderen Bereichen des Plangebietes gut und problemlos umsetzen.</p>

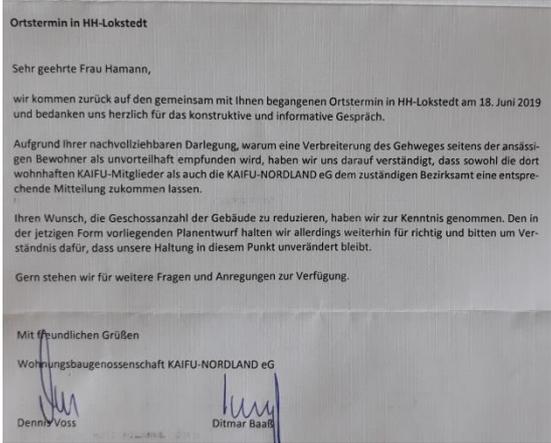
Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>können", das hätten ihm die Menschen in der Grelckstraße (!?) bei einer Befragung gesagt. Auf die Idee, die Argumente und Erfahrungen der direkten Anwohner des Ansgarweges und Rimbertweges umzusetzen, kam keiner.</p> <p>Die Verbreiterung wird dazu führen, dass die Autos erst recht hier parken, denn dann müssen sie nicht so ein schlechtes Gewissen wie bisher haben, da die Fußgänger dann ja noch Platz auf dem Weg haben. Die geplante Breite des Weges auf 2,65 m wird sich durch parkende Fahrzeuge mit einer durchschnittlichen Breite von 1,80 m auf ca. 1,15 m (jetzt 1,50m) reduzieren, ausgehend davon, dass die Autos dicht am Kantstein stehen, da sie sonst die Straße versperren. Somit hätten wir sogar eine Verschlechterung des Ist-Zustandes.</p> <p>Halteverbotsschilder werden nichts bringen, da in der Not auch aktuell überall geparkt wird. Zur ständigen Kontrolle fehlt der Polizei bekanntermaßen das Personal. Und Metallbügel erschweren in einem Notfall der Feuerwehr das Durchkommen. Ein kleines Beispiel aus dem hier vor unseren Fenstern täglichen Ärger: ein Fahrzeug stand für mehrere Stunden mit allen vier Rädern komplett auf dem Fußweg. Die frühzeitig von uns informierte Polizeiwache reagierte nicht.</p>	<p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere auf Gehwegen, kann die Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.</p>
21.2	<p>Ebenfalls weisen wir darauf hin, dass unsere Balkone und Schlafzimmer zum Ansgarweg liegen. Mit dem jetzigen Abstand zum Fußweg und mit nur kurz parkenden Fahrzeugen ist das Wohnen bisher erträglich, obwohl einige Hundebesitzer dicht an die Wohnungen herankommen ohne Rücksicht auf unsere Privatsphäre. Wenn aber die Verbreiterung kommt, werden wir Anwohner des Rimbertweges 20 a-d eine massive Reduzierung unserer Wohnqualität haben. Und das nur, damit die seinerzeit Befragten in der Grelckstraße ihre Wünsche durchgesetzt bekommen? Menschen, die hier gar nicht leben? Wo ist da die Verhältnismäßigkeit? Und Gerechtigkeit?</p> <p>Zusätzlicher Lärm durch die Benutzung eines breiteren Fußwegs ist nicht hinnehmbar, zumal diese Idee ein unzumutbarer Eingriff in unsere Wohnqualität ist. Wir haben hier keine speziellen Lärmschutzfenster und Außenrollläden sind seitens der Genossenschaft nicht erlaubt.</p> <p>Außerdem weisen wir darauf hin, dass dieses Grundstück der Genossenschaft der Kaifu gehört und somit uns Genossenschaftsmitgliedern (Steuerzahler, Wähler etc.).</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Eine Störung der Privatsphäre der Anwohner wird nicht gesehen, da der zwischen Gehweg und Gebäuden liegende Vorgartenbereich in einer Breite von rund 9 Metern erhalten bleibt. Die dort angeordneten Balkone befinden sich im Hochparterre, so dass hier ein zusätzlicher Abstand zum Vorgarten besteht.</p> <p>Die Verbreiterung eines Fußweges führt nicht zu einer höheren Lärmbelastung.</p> <p>Die Erweiterung geplante Erweiterung des Gehweges erfolgt in Abstimmung mit der Grundstückseigentümerin.</p>
21.3	<p>Schlussendlich sind wir bei den geplanten Neubauten für eine einheitliche Geschosshöhe,</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b> Baugenossenschaften haben nicht das Ziel</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>orientierend an den Häusern Rimbartweg 16 - 20 mit 4 Etagen inkl. Parterre. Das ist für diese kleine Ecke hier in Lokstedt mehr als genug und ein guter Kompromiss für alle Beteiligten. Und bitte achten Sie hier mal ausnahmsweise mal nicht auf das Geld (eine Genossenschaft darf eh nicht gewinnorientiert sein), es ist doch unerheblich, ob sich der Bau etwas später amortisiert. Auf das Ergebnis, mit dem wir und unsere nachfolgenden Generationen leben müssen, kommt es an. Machen Sie uns unser Lokstedt nicht kaputt, indem Sie es so zubauen, dass es nicht mehr lebenswert ist. Handeln Sie so wie einst Fritz Schumacher, Hamburgs legendärer Oberbaudirektor: "Menschen brauchen Wohnverhältnisse, die Licht, Luft und ein grünes Umfeld garantieren. Nur so könne man anständig und gesund leben. Wichtigste Merkmale: Platz für Grünanlagen, erleichtere Sonneneinstrahlung in die Wohnungen und maximal drei bis vier Geschosse."</p> <p>Zum Thema grünes Umfeld fällt in Ihren Plänen auf, dass alle fünf Bäume (Nr. 39 bis 43) vor unseren Wohnungen am Ansgarweg von Gutachtern als "nicht erhaltungswürdig" bzw. "unbedeutend" eingeschätzt wurden. Das klingt doch sehr nach einem Gefälligkeitsgutachten, damit der Verbreiterung auch wirklich nichts im Wege steht. Diese Bäume sind für uns Anwohner keineswegs unbedeutend, im Gegenteil, sie stehen seit Anbeginn der 60er Jahre hier und machen uns Freude. Nehmen Sie uns die nicht auch noch weg.</p> <p>Ich bitte Sie um eine Eingangsbestätigung meiner Email, falls diese nicht automatisch verschickt wird. Vielen Dank.</p> 	<p>einer Gewinnmaximierung. Wenngleich müssen auch sie ihre Projekte wirtschaftlich umsetzen, um keine Verluste zu machen.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes gibt es drei- bis viergeschossige Zeilenbebauung und neugeschossige Punkthäuser. Das Umfeld setzt sich ebenfalls aus einer ein- bis neugeschossigen Bebauung zusammen. Dieses wird in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt.</p> <p>Die geplante Nachverdichtung mit 4 bis 5 Geschossen und die ergänzenden Neubauten fügen sich in die vorhandene Baustruktur ein.</p> <p>Gegenüber der ursprünglichen Planung wurden die Dichten im Plangebiet nach der öffentlichen Auslegung reduziert. Die Obergrenzen für die bauliche Dichte werden nun – bis auf das WA 1 – durchgängig eingehalten.</p> <p>Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch die Planung auch weiterhin sichergestellt.</p> <p>Die fünf benannten Bäume (Nr. 39 bis 43) wurden vom Baumgutachter aufgrund ihres Zustandes als stark geschädigt bzw. absterbend eingestuft, bei denen Sicherungsmaßnahmen oder die Fällung erfolgen sollten. Die zum Teil fortgeschrittene Fäule der Bäume schränkt die Verkehrssicherheit deutlich ein, sodass die Fällung ohnehin früher oder später notwendig wird.</p> <p>Im Rahmen des Anpflanzgebots (§ 2 Nr. 8 der Verordnung) werden zur Durchgrünung des Quartiers zusätzliche / neue Bäume oder Hecken gepflanzt werden.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		
22.0	<b>Anwohnerin, Rimbartweg</b>	
22.1	<p>Bezüglich der Ablehnung gegen die Verbreiterung des Fußweges am Ansgarweg sende ich Ihnen ein Schreiben des Vorstandes der Kaifu-Genossenschaft zu. Darin wird ersichtlich, dass auch die KAIFU gegen die Verbreiterung ist und nicht bereit ist, unser Grundstück einfach an die Stadt abzutreten.</p> <p>Insgesamt bitte ich erneut um eine deutliche Reduzierung der geplanten Wohnungen. Unsere kleinen Wege (Rimbartweg und Ansgarweg) stehen ja aktuell schon vor dem Problem der Parkplatznot und der Enge, wenn verbotenerweise geparkt und gehalten wird. Und die Autos werden ja dann nicht weniger, da werden auch der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und Autoverleihs etc. nichts ändern. Diese Hoffnung starb bereits mit Einführung der Mineralölsteuer. Ein eigenes Auto bedeutet Freiheit und das lässt sich der Bürger auch nicht nehmen. Auch wenn er noch so stark gegängelt wird. Das ist die Realität!</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Verbreiterung des Gehweges um einen auf die vorgesehene Breite von ca. 2,5 Meter ist sinnvoll, da diese Breite auch einen problemlosen Begegnungsverkehr von Kinderwagen und Rollator ermöglicht, so wie ein nebeneinander Gehen. Die Verbreiterung lässt sich an dieser Stelle, im Gegensatz zu anderen Bereichen des Plangebietes gut und problemlos umsetzen.</p> <p>Die Erweiterung geplante Erweiterung des Gehweges erfolgt in Abstimmung mit der Grundstückseigentümersin und wird über einen städtebaulichen Vertrag abgesichert.</p> <p>Grundsätzlich gibt es keinen Anspruch darauf, seinen privaten PKW auf einem Parkstand im öffentlichen Straßenraum abstellen zu können. In der Tiefgarage nördlich des Lohkoppelweges stehen regelhaft einige Stellplätze leer und werden zur Vermietung angeboten. Die Freiheit des Autobesitzes geht oftmals nicht mit der Eigenverantwortung einher, sich um einen eigenen, legalen Parkplatz zu bemühen.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere auf Gehwegen, kann die</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.
22.2	<p>Streichen Sie bitte auch die Planungen bezüglich des Abrisses und Neubaus der Eingänge Rimbeweg 16 c,d,e und 18 c,d,e. Diese dann erlaubte Bebauung hinterlässt ein Unbehagen der dortigen Bewohner, da sie jederzeit ihr Zuhause verlieren könnten. Außerdem verhandelt es die optische Harmonie der Gebäude zueinander. Vor der Sanierung der Häuser im Jahre 2012 hatte übrigens sogar der Denkmalschutz Interesse bekundet!</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Der Rückbau und ein Neubau im Rimbeweg 16 c,d,e und 18 c,d,e bietet die Möglichkeit, hier moderne und barrierearme Wohnungen zu erstellen, die über Fahrstühle problemlos zu erreichen sind. Das Gebäude ist insbesondere durch Feuchtigkeit in den Kellerbereichen. In einem schlechten Zustand, der einer Instandsetzung nicht sinnvoll erscheinen lässt, zumal dann die veralterten und engen Grundrisse beibehalten würden. Mit einem Neubau an gleicher Stelle wird auch mobilitätseingeschränkten Menschen die Möglichkeit eröffnet im Quartier Wohnen zu bleiben.</p> <p>Die neu geplanten Baukörper fügen sich in die Struktur der Sechziger-Jahre-Siedlung gut ein.</p> <p>Die Gebäude stehen nicht unter Denkmalschutz.</p>
22.3	<p>Bezüglich der geplanten Vernichtung des alten Baumbestandes sind Hecken als Ersatz indiskutabel. Das wird Ihnen jeder Fachmann in diesem Gebiet bestätigen können.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Seitens der Fachbehörde wurde diese Maßnahme vorgeschlagen, da Hecken ein bevorzugter Lebensraum für einige Vogelarten sind.</p>
22.4	<p>Und bitte verzichten Sie auch auf die zusätzliche Bebauung von der Wichern-Gesellschaft.</p> <p>Am Ende würde ich gerne wissen, warum Sie bei Ihrer Planung nicht bereits alle im Vorfeld bekannten Einwände und Kompromissvorschläge berücksichtigt haben. So sind wir erneut gezwungen, alles noch einmal vorzutragen. Bei uns Bürgern kommt es dann so an, als ob alle Veranstaltungen bisher nur eine Farce waren, sozusagen eine Beruhigungsspielle. In der Hoffnung, dass wir am Ende keine Kraft mehr haben, gegen die Pläne noch einmal vorzugehen. So eine Vorgehensweise und Denke gehört sich in meinen Augen nicht!</p> <p>Lokstedt wurde in den letzten Jahren genug nachverdichtet, jetzt muss es auch mal gut sein! Hamburg insgesamt wird zugebaut, wir entwickeln uns zurück. Irgendwann wollen die Menschen nur noch ganz oben wohnen, da nur noch dort Licht und frische Luft zu bekommen sind und diese begehrten Wohnungen können sich dann nur noch die Reichen leisten. Klingt vielleicht nach einem schlechten Sciencefiction</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Der Wandel von Lokstedt hat bereits in den sechziger Jahren begonnen. So hat der Bebauungsplan Lokstedt 1 den Bereich zwischen Julius-Vosseler-Straße, Emil-Andresen-Straße, Lohkoppelweg und Stresemannallee mit dem bestehenden Quartier der sechziger Jahre auf den damals vorhandenen Weiden und Feldern geplant.</p> <p>Diese damals eingreifende Veränderung hat vor 60 Jahren die Möglichkeit geschaffen, dass es heute ein Wohnquartier gibt, in dem Menschen gerne leben. Auch sie ist vielleicht von den damaligen Nachbarn als nicht sachgerecht empfunden worden. Stadt ist geprägt durch Veränderung und Wandel. In der jetzigen Phase des Wachstums soll der Bebauungsplan die Möglichkeit schaffen, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen.</p> <p>Im Wohnungsbauprogramm des Bezirks Eimsbüttel wird Lokstedt als Urbanisierungszone</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Film, könnte aber irgendwann bittere Realität werden. Wir wollen hier auch noch Lebensqualität haben und nicht nur inmitten eines Häusermeeres hausen. Viele Menschen auf dichtem Raum bedeuten auch mehr Konflikte, auch nicht zu vergessen mehr Einsätze von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten. Auch Pflegedienste und zunehmende Paketdienste müssen eingeplant werden.</p> <p>Lokstedt möchte kein zweites Ottensen werden, was uns ja der Architekt der Kaifu so gerne als Beispiel brachte. Wenn man dicht gedrängt wohnen möchte, kann man ja da gerne hinziehen, aber wir wohnen bewusst in Lokstedt, weil es eben (noch) diesen grünen Charakter hat. Und kommen Sie hier bitte nicht mit Dachbegrünung oder so. Das sieht ja eh keiner von unten.</p> <p>Übernehmen Sie Verantwortung, handeln Sie weise und gegen die Senatsvorgabe mit 10.000 Wohnungen im Jahr. Vorgeben kann man viel, irgendwann ist auch eine Grenze erreicht. Ungebremstes Wachstum ist unnatürlich. Und diese Realität muss man doch äußern und umsetzen können. Oder geht es letztendlich wie immer nur um Geld und Macht?! Das wäre sehr enttäuschend. Es geht schließlich um die Zukunft Hamburgs!</p> 	<p>eingeorordnet. Entsprechend ist die städtebauliche Zielrichtung hier die Entwicklung eines Quartiers, das seiner zentralen Lage im gesamtstädtischen Kontext einer wachsenden Stadt gerecht wird.</p> <p>Der Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67 als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB dient dazu, die Inanspruchnahme von bisher unbebauten Flächen in den Außen- und Randbereichen der Stadt für Wohnungsneubau zu vermeiden. Die Dichte im Plangebiet entspricht in wesentlichen Teilen den baulichen Dichten der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Im WA 1 wird die Geschossflächenzahl um 0,2 geringfügig überschritten. Durch die eng gesteckten Baufelder verbleiben große freie Flächen im Quartier.</p> <p>Durch die mit dem Bebauungsplan ermöglichte Nutzungsdichte werden gesunde Wohnverhältnisse nicht in Frage gestellt.</p> <p>Bei dem genannten „Vertrag für Hamburg _ Wohnungsneubau“ handelt es sich nicht um eine Senatsvorgabe, sondern um einen Vereinbarung der Landespolitik mit der Bezirkspolitik. Die Ziele werden somit auch von der lokalen Politik mitgetragen und sollen durch die Bezirksverwaltung umgesetzt werden.</p>
23.0	<b>Genossenschaft</b>	
23.1	<p>Während des Auslegungszeitraumes können Stellungnahmen zu dem oben genannten Bebauungsplan-Entwurf beim Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung vorgebracht werden.</p> <p>Dieses möchten wir hiermit tun und teilen zunächst mit, dass wir den Bebauungsplan-Entwurf in der vorliegenden Fassung sehr begrüßen.</p> <p>Durch die Innenentwicklung wird es möglich sein, dringend benötigten zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Gleichzeitig können bei einer</p>	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Umsetzung des Bauvorhabens Wohnungsangebote gemacht werden, die es langjährigen älteren Bewohnern möglich machen, in ihrer vertrauten Umgebung zu verbleiben.</p> <p>Es ist aus unserer Sicht erforderlich, dass keine weitere Reduzierung der Nachverdichtung erfolgt, um ein sozial und wirtschaftliches Projekt zu ermöglichen. Auch vor dem Hintergrund des geplanten Linienverlaufs der U 5 ist das Projekt an dieser Stelle sinnvoll. Der überwiegende Teil der geplanten Bebauung findet auf bereits versiegelten Flächen statt.</p>	
23.2	<p>Wir möchten jedoch an dieser Stelle zwei Punkte anbringen, die uns wichtig sind:</p> <p>Gemäß des Entwurfs ist derzeit geplant, dass auf der östlichen Seite des Ansgarwegs die öffentliche Straßenverkehrsfläche um einen Meter erweitert wird, um hier eine Gehwegbreite von 2,65 Meter zu erreichen.</p> <p>Uns haben viele Anrufe von dort wohnenden Mitgliedern erreicht, die große Bedenken zu diesen Planungen geäußert haben. Insbesondere wird befürchtet, dass noch mehr KFZ den Gehweg als Parkplatz benutzen und die dort befindlichen Wohnungen an Attraktivität verlieren. Diese Bedenken können wir nachvollziehen und bitten um entsprechende Abwägung und ggf. einen Verzicht auf die geplante Verbreiterung.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die Verbreiterung des Gehweges um einen auf die vorgesehene Breite von ca. 2,65 Meter ist sinnvoll, da diese Breite auch einen problemlosen Begegnungsverkehr von Kinderwagen und Rollator ermöglicht, so wie ein nebeneinander Gehen. Die Verbreiterung lässt sich an dieser Stelle, im Gegensatz zu anderen Bereichen des Plangebietes gut und problemlos umsetzen.</p> <p>Der Eingriff in das Grundstück beträgt lediglich 1 Meter. Eine Störung der Privatsphäre der Anwohner wird nicht gesehen, da der zwischen Gehweg und Gebäuden liegende Vorgartenbereich in einer Breite von rund 9 Metern erhalten bleibt. Die dort angeordneten Balkone befinden sich im Hochparterre, so dass hier ein zusätzlicher Abstand zum Vorgarten besteht.</p> <p>Auch die von den Anwohnern geschätzten Bäume werden durch die Verbreiterung nicht in Frage gestellt.</p> <p>Die teilweise der StVO widersprechende Parkweise, insbesondere auf Gehwegen, kann die Bauleitplanung nicht verhindern, sondern kann nur durch regelmäßige Kontrolle und Ahndung durch das zuständige Polizeikommissariat unterbunden werden.</p> <p>An der Verbreiterung des Fußwegs wird daher festgehalten.</p>
23.3	<p>Zu den Maßnahmen zur Verwirklichung gehört ebenfalls die Verpflichtung, eine Kita mit ca. 70 Plätzen zu errichten. Gern werden wir mit einem Partner die Kita realisieren. Aufgrund der geringen Außenflächen benötigen wir hinsichtlich der Platzzahl jedoch ein wenig Flexibilität nach unten. Wir halten eine Zahl von 60 Kitaplätzen für definitiv umsetzbar und weisen an dieser Stelle darauf hin, dass 70 Plätze aufgrund der knappen Außenflächen planerisch nicht garantiert werden können. Auch hier bitten wir um entsprechende</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird gefolgt.</b></p> <p>Vor dem Hintergrund, dass auf dem Grundstück ausreichende Freiflächen von 6 m<sup>2</sup> pro Kita-Platz, notwendige Stellplätze für die Kita und die Zufahrt zu den privaten Garagen der benachbarten Wohnungseigentümergeinschaft bereit gestellt werden müssen, wird die Zahl der Kita-Plätze im städtebaulichen Vertrag auf 60 reduziert. Damit ist sichergestellt, dass die Notwendige Außenspielfläche von 360 m<sup>2</sup> auf</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	Berücksichtigung.	dem Grundstück hergestellt werden können.
24.0	<b>Anwohnerin</b>	
24.1	<p>Hiermit möchte ich fristgerecht Einspruch zum ausgelegten Bebauungsplan Lokstedt 67 einreichen.</p> <p>Die Straßen Ansgarweg und Rimbartweg sind zu schmal, um den Verkehr, der durch 200 neue Wohnungen und eine Kita entstehen wird, aufnehmen zu können.</p> <p>Die zunehmende Lärmbelästigung ist für die Anwohner nicht hinnehmbar und das erhöhte Verkehrsaufkommen für die Kinder eine Gefahr.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die öffentliche Straßenverkehrsfläche am Ansgarweg und Rimbartweg hat durchgängig einen Querschnitt von 10 Metern, wobei jeweils beidseitig als Gehwege drei Betonplatten á 0,5 Meter gelegt sind. Inklusive Hochbord und Erde ergeben sich eine Gehwegbreite von ca. 1, 8 Meter und eine Straßenbreite von 6,4 Metern. Es ist durchgängig Tempo 30 ausgewiesen.</p> <p>Die Durchfahrt geht vom Lohkoppelweg in den Lohkoppelweg. Die Straße dient somit nicht als Abkürzung und wird demnach ausschließlich von Anliegern befahren.</p> <p>Vom Charakter her handelt es sich um eine Wohnstraße (Erschließungsstraße, E SV) gemäß Rast. Die Straßenbreite von knapp über 6 Metern ermöglicht einen Begegnungsverkehr von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen. Straßenbegleitendes Parken ist gemäß Straßenverkehrsordnung möglich. Eine Untermaßigkeit ist mit Bezug auf die Richtlinien zum Straßenausbau nicht zu erkennen.</p> <p>Die Immissionsgrenzwerte werden nur im Lohkoppelweg überschritten. Im übrigen Teil des Plangebietes werden die Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) ausnahmslos eingehalten und teilweise deutlich unterschritten.</p>
25.0	<b>Anwohnerin</b>	
25.1	<p>Folgende Punkte sind für mich ungeklärt oder sprechen gegen die derzeitige Plan-Vorlage der Baumaßnahme, bzw. die Menge / Anzahl der Häuser die gebaut werden sollen:</p> <p>1. - jahrzehntelang gewachsenes Grün (Bäume, Rasenfläche, Gebüsch, Kleingehölz,...) diese Flächen sollen / müssen weichen damit die Neubauten entstehen können.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• wie kann / soll das bitte ersetzt werden?</li> <li>• Selbst wenn es Ausgleichsflächen gibt, wo sind diese? Uns hier in unserem Viertel nützen sie direkt, so wie die jetzt noch vorhanden Flächen, nichts.</li> </ul> <p>Leider ist das Bauvorhaben der beiden Genossenschaften, wie wir im Laufe der Zeit erfahren haben, nicht das einzige. Und überall in unserer direkten Nachbarschaft findet Grünfraß statt.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Der Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67 als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 BauGB dient gerade dazu, die Inanspruchnahme von bisher unbebauten Flächen in den Außen- und Randbereichen der Stadt für Wohnungsneubau zu vermeiden. Die Dichte im Plangebiet entspricht in wesentlichen Teilen den baulichen Dichten der Baunutzungsverordnung (BauNVO).</p> <p>Der Verlust von altem Baumbestand kann durch Neupflanzung gemindert, jedoch nicht gänzlich ersetzt werden. Um die Eingriffe in die Natur zu mindern, ist im Bebauungsplan (§ 2 Nr. 8 der Verordnung) ein Anpflanzgebot für Bäume oder Hecken festgesetzt. Die Fällung von Bäumen wird im Rahmen eines Fällantrags geprüft. Die erforderliche Ersatzpflanzung wird dann unter anderem</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		über die Wertigkeit des Altbaumes definiert.
25.2	<p>2. - die derzeitige Grünfläche zwischen den beiden Häusern der Genossenschaften (Rimbeweg 17 und 19) sind DIE EINZIGEN FLÄCHEN, DIE FREI VON HUNDE - KOT UND DEREN SONSTIGEN HINTERLASSENSCHAFTEN (Löcher in der Erde, niedergetrampelte Anpflanzungen etc.) sind. Es gibt außer unser Grundstück hier im Viertel kein Stückchen Erde das nicht von Hunden verunreinigt ist.</p> <p>Hier haben alle kleinen Tiere und Tierchen noch einen Schutzraum gegen die Hunde- Halter. Dieser Schutzraum würde komplett wegfallen.</p> <p>Ich sehe hier ein großes Umweltthema, im kleinen Rahmen zwar, aber es ist nicht von der Hand zu weisen, dass kostbarer Lebensraum zerstört wird.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Für den Neubau von Gebäuden innerhalb des Plangebiets müssen Bäume gefällt werden. Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens sind dann entsprechende Anträge für die Baumfällungen zu stellen. Dabei findet eine Bewertung des jeweiligen Baums statt und es werden notwendige Ersatzmaßnahmen festgesetzt.</p> <p>Die Grundflächenzahl in diesen Bereich des Plangebietes liegt momentan bei unter 0,2. Durch die zusätzliche Bebauung auf dem Grundstück wird zusätzliche Fläche versiegelt. Durch die eng gesteckten Baufenster verblieben hier jedoch noch große Freiflächen die eine Gestaltung mit Gehölzen und Bäumen ermöglicht.</p> <p>In der Verordnung zum Bebauungsplan sind entsprechende Pflanzgebote für Bäume und Hecken festgesetzt.</p>
25.3	<p>3. - Dass Wohnungsknappeit herrscht ist nicht von der Hand zu weisen. Aber bitte schön, warum müssen Grünflächen weichen?</p> <p>z.B. das Nedderfeld, das in der Nachbarschaft liegt, dort finden wir fast ausschließlich AUTO-Häuser, einstöckig, unzählig viele Quadratmeter sind zugepflastert für AUTOHÄUSER.</p> <p>Nicht etwa Wohnungen! Und das ist leider nicht nur im Nedderfeld so. Auch in der z.B. Kollaustraße oder Lokstedter Steindamm/ Hoheluftchaussee befinden sich mehrere AUTO-HÄUSER. Wieso werden innerstädtisch kostbare Quadratmeter Fläche für AUTOHÄUSER erlaubt? anstatt auf diesen Grundstücken Wohnraum zu schaffen.!?</p> <p>Aber das Grün muss weichen um Platz für Wohnraum zu schaffen. Das ist mir unbegreiflich.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Um neue Wohnungen bauen zu können muss auf bisher unbebaute Flächen zurückgegriffen werden. Damit nicht auf Flächen im Außenbereich eingegriffen werden muss, werden bereit bebaute Grundstücke im Innenbereich der Stadt nachverdichtet.</p> <p>Bei den hier beschriebenen Flächen, wie zum Beispiel an der Straße Nedderfeld, handelt es sich um Gewerbeflächen. Im Sinne einer gemischten Stadt müssen auch Flächen für gewerbliche Nutzungen bereitgehalten werden, die nicht durch Wohnnutzungen verdrängt werden sollen. Am Nedderfeld befinden sich verschiedene Gewerbebetriebe, nicht ausschließlich Autohäuser, die unter anderem auch in innovativen, mehrgeschossigen Gebäuden untergebracht sind.</p> <p>Siehe 1.25 in Verbindung mit. 1.16</p>
25.4	<p>4. - Die ungeklärte Situation, die Mobilität betreffend. Es ist schon seit geraumer Zeit sehr schwer einen Parkplatz zu finden.</p> <p>Wir sollen auf den Öffentlichen Nahverkehr umsteigen?! Dazu müsste es eine verbindliche Linie geben, die nicht schon morgens vor neun Uhr nur noch alle 20 Minuten fährt.</p> <p>Ebenso am Abend wird um ca. 19 Uhr wird der Betrieb auf 20 Minuten und sogar noch schlechter umgestellt. Von Ottensen benötigt man mindesten 75 Minuten um hier her zu kommen.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Versorgung des Plangebietes mit Stellplätzen wird als ausreichend angesehen.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbeweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p>Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Im weiten Umfeld des Plangebietes (statistisches gebiet Lokstedt 39007) zwischen Emil-Andressen-Straße, Grandweg, Stresemannallee und Vizellinstraße hat die Zahl der privaten PKW zwischen 2012 und 2018 von 1.343 um 39 auf 1.382 zugenommen. Bezogen auf 1.000 Einwohner hat die Zahl im gleichen Zeitraum von 357 auf 341 abgenommen.</p> <p>Das Plangebiet ist durch die Buslinie 181 erschlossen. Mit Ausnahme der Randzeiten wird die Strecke im 10-Minuten-Takt bedient. Eine Andienung des Gebietes durchgängig im 10 Minutentakt ist wirtschaftlich nicht möglich, da in den Randzeiten die Frequentierung zu gering ist. Die U-Bahnstation „Hagenbecks Tierpark“ kann als Alternative fußläufig innerhalb von 15 Minuten erreicht werden und bietet auch in den Randzeiten eine gute Taktfrequenz.</p>
25.5	<p>5. - Wir wünschen uns, dass weniger bebaut wird. <u>Weniger Häuser, weniger hoch, weniger Grünflächen verschwinden.</u></p> <p>Die Genossenschaften argumentieren mit Wirtschaftlichkeit. Das können sie u.a. nur, weil ein Baum keine Lobby hat, das können sie nur weil Kleingehölze keine Lobby haben, das können sie nur weil frei lebende Tiere (Insekten inbegriffen) keine Lobby haben, was zur Folge hat, dass dieses Verschwinden von Umwelt, lebenswertem Umfeld, bei der Errechnung der Wirtschaftlichkeit nicht mit berechnet wird.</p> <p>Ich kann es nachvollziehen, dass durch den Bau von vielen Wohnungen die Kosten pro Wohnung sinken. Diese Rechnung geht aber auf Kosten von Umwelt und Mensch, konkret mein Wohlbefinden, das meiner Familie, meiner Nachbar*innen drum herum und dieser Faktor wird nicht eingerechnet. Warum muss bei Wohnungsnot die Natur anstatt der bereits bestehenden Betonwüsten weichen?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die Bereitstellung von Wohnungen ist für die hamburgische Landes- und Bezirkspolitik ein wichtiges Ziel und stellt daher einen wichtigen öffentlichen Belang dar.</p> <p>Die Nachverdichtung in bereits bebauten Teilen des Siedlungsgefüges ermöglicht, dass auf bisher unbebauten Flächen im Außenbereich, wie zum Beispiel dem Niendorfer Gehege, Flächen für notwendige Bebauung erstmals in Anspruch genommen werden muss.</p> <p>Im Quartier am Ansgarweg und Rimbartweg ist die Überbauung mit einer GRZ von aktuell bis zu 0,2 gering. Auch mit der neuen Bebauung wird in den wesentlichen Teilen des Plangebietes eine GRZ von maximal 0,3 erreicht. Das bedeutet 70% des Grundstückes bleiben unbebaut und bieten Raum für eine Freiflächengestaltung.</p> <p>Das Plangebiet und dessen Umfeld sind mit dem Lohbekpark, den umgebenden Kleingartenflächen und der Durchgrünung im Quartier weit von einer „Betonwüste“ entfernt. Daran wird sich auch durch die zusätzliche Inanspruchnahme von Grundstücksteilen für eine Nachverdichtung nichts ändern.</p>
25.6	<p>6. - Ich wünsche mir, dass die neuen Häuser Gründächer haben, dass die Außenwände begrünt werden.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</b></p> <p>Im Bebauungsplan sind Gründächer festgesetzt. Eine Festsetzung von begrünten</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		Fassaden wird in Hamburg gegenwärtig nur bei eher fensterlosen Gewerbebauten vorgesehen. Einer freiwilligen Begrünung der Fassaden durch den Eigentümer steht der Bebauungsplan nicht entgegen.
25.7	7. - Ich wünsche mir, dass die neuen Häuser nicht 5 an der Zahl sein werden, und dass die neuen Häuser nicht 5 + hoch gebaut werden.	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b>
25.8	8. - Ich wünsche mir, dass der öffentliche Nahverkehr zuverlässig, (nicht erst in 15 Jahren oder noch länger bis die neue U-Bahn kommt), gestaltet wird.	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b> Fragen zur Zuverlässigkeit und zur Durchführung des ÖPNVs sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans und gehören entsprechend nicht zu den Regelungsinhalten. Die Zuverlässigkeit des Betriebs kann nur durch den Betreiber sichergestellt werden.
25.9	9. - Ich wünsche mir, dass dieses Viertel, in das ich vor nun fast neunzehn Jahren gezogen bin, um dem Wahnsinn in Eimsbüttel zu entkommen, weiterhin echtes Grün und echte Bäume und durch die gewachsene Nachbarschaft lebenswert bleibt.	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b> Im Rahmen der Überlegungen zur Nachverdichtung wurde auf eine auch weiterhin angemessene Ausstattung mit Grünflächen geachtet. Darüber hinaus ermöglicht es die Realisierung von neuen barrierearmen oder --freien Wohnungen, im Alter im Quartier zu bleiben. Auch dieses stellt für die Betroffenen Personen Lebensqualität dar.
25.10	Dass Wohnraum, bezahlbarer Wohnraum knapp ist, liegt im Versäumnis der Politik und der Verwaltung.  Wohnhäuser / Wohnungen sind aus der Bindung genommen worden und es wurde kein Ersatz dafür geschaffen und jetzt ist es so, dass man auf den öffentlichen Veranstaltungen angeprangert wird, wenn man sich kritisch gegen die Bauvorhaben ausspricht. Wieder einmal werden wir nicht gehört. Bei jeder Sitzung (sie wissen selbst am besten wie viele es waren) wurden wir, die Bürgerinnen und Bürger, die hier in den Straßen wohnen, und sich mehr als konstruktiv an dem Prozess beteiligt hatten, diffamiert. Unter anderem damit, dass wir angeblich gegen Wohnungsbau seien. Bitte bedenken sie alle: sind die Bäume gefällt, sind die Kleingehölze entfernt, sind die Rasenflächen dem Beton gewichen ist es zu spät. Es dauert mindestens 57 Jahre bis die Grünfläche wieder so sein könnte wie sie jetzt noch ist. Sie haben die Möglichkeit diesen Raubbau diesen Wahnsinn zu beeinflussen, nämlich, dass auch innerstädtisch Natur und Umwelt möglich sind.	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>  Wohnungen fallen – je nach gewähltem Förderweg - nach einer bestimmten Zeit aus der Bindung. Entsprechend muss ein neues Angebot geschaffen werden. Der Senat hat zur Erfüllung seines Ziels, jährlich 10.000 Wohneinheiten zu genehmigen, die Notwendigkeit einer städtischen Verdichtung („Mehr Stadt in der Stadt“) formuliert. Dies betrifft alle innenstadtnahen Bereiche mit guter Anbindung an den ÖPNV. Nur so kann es gelingen, dem stetig wachsenden Defizit an bezahlbaren Wohnungen entgegen zu wirken.  Die Nutzung von bereits bebauten Flächen im Innenbereich zur Nachverdichtung dient gerade dazu, bisher noch naturnahe Flächen in den Außenbereichen vor einer Inanspruchnahme zu schützen.
26.0	<b>Anwohnerin</b>	

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
26.1	<p>In den Rahmenbedingungen „Bestehende Baupläne“ werden nur die mehrgeschossigen Gebäude genannt, nicht erwähnt wird, dass die, an die geplanten Bauflächen angrenzende Bebauung im Rimbeweg und Ansgarweg aus Bungalows bzw. Reihenhäusern mit nur einem Obergeschoss besteht, welches somit ein anderes Gesamtbild gibt und bei der Bauplanung berücksichtigt werden sollte.</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</b></p> <p>Die Beschreibung „Bestehende Baupläne“ bezieht sich, wie dort dargestellt, nur auf das Plangebiet selbst.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes gibt es drei- bis viergeschossige Zeilenbebauung und neugeschossige Punkthäuser. Das Umfeld setzt sich ebenfalls aus einer ein- bis neugeschossigen Bebauung zusammen. Dieses wird in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt und ist bei der Planung berücksichtigt worden.</p>
26.2	<p>Laut BauGB §1 Abs.5 sollen Baupläne u.a. dazu beitragen das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten.</p> <p>Wie ist das mit den Plänen der Überschreitung vorgesehener Obergrenzen von Geschossflächenzahlen und Grundflächenzahlen sowie einer Überschreitung der Baugrenzen für Balkone und Terrassen vereinbar?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Die durch den Bebauungsplan mit seinen engen Baufenstern vorgegebenen Bebauungsmöglichkeiten fügen sich in die Struktur der bestehenden Sechziger-Jahre-Siedlung gut ein. Dieses wird in der Begründung erläutert.</p>
26.3	<p>Die Verkehrs- und Parkplatzsituation hat sich in den Bereichen Lohkoppelweg, Rimbeweg, u. Ansgarweg in den vergangenen Jahren deutlich verschlechtert. Mehr Anwohner, eine Kita und ggf. Arztpraxen, welches im Grunde alles positiv zu bewerten ist, werden die Situation noch verschärfen. Die geplanten Tiefgaragenplätze werden den Wegfall der z.Z. bestehenden Plätze und den künftigen Bedarf an Parkplätzen nicht auffangen können. Wenn es kein Auto ist, dann ist es ein Motorrad, ein E-Bike, ggf. mit Kinderkarre, oder ein E-Mobil für Behinderte, welches irgendwo geparkt werden muss. Auch der bestellte Handwerker oder ein Besucher freut sich über einen Parkplatz.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Maßnahmen, abgesehen vom Bau der Tiefgaragen, sind zur Entlastung der Verkehrs- und Parkplatzsituation bis zum Eintritt des prognostizierten rückläufigen Platzbedarfs geplant?</li> </ul>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbeweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p>
26.4	<p>Die geplanten Baumaßnahmen werden den Wohncharakter des Gebiets verändern und nicht zum Erhalt der Identität des Stadtteils beitragen. Letzteres hatte der Bezirk Eimsbüttel aber u.a. als Leitlinie für sein Wohnungsbauprogramm ausgegeben.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die neu geplante und durch den Bebauungsplan Lokstedt 67 ermöglichte Bebauung fügt sich baulich in die Struktur der bestehenden sechziger Jahre Siedlung ein.</p> <p>Das Wohnungsbauprogramm macht folgende Aussage:</p> <p>„Der Bezirk Eimsbüttel setzt sich aus neun</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		<p><i>Stadtteilen zusammen, die jeweils unterschiedliche Identitäten, stadträumliche Merkmale und besondere Angebote aufweisen. Diese neun Stadtteile werden in drei geografische Teilräume unterteilt: Kerngebiet, Urbanisierungszone und äußere Stadtteile.</i></p> <p><i>Mit der Urbanisierungszone werden die Stadtteile Lokstedt und Stellingen bezeichnet. Stadtteile der Urbanisierungszone können von der Lage fast als zum Kerngebiet zugehörig definiert werden, unterscheiden sich aber von diesem vielfach durch die Bebauungsstruktur. Der große Wohnungsdruck ist mittlerweile auch in diesen Stadtteilen spürbar.“</i></p> <p>Insbesondere der südliche Rand mit dem Plangebiet ist deutlicher zu dem Kerngebiet orientiert. Dieses macht sich auch an der städtebaulichen Entwicklung dort deutlich.</p>
27.0	<b>Anonym</b>	
27.1	<p><b>Bebauungsplan Lokstedt 67: Erhebliche Zweifel an der Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse bestehen</b></p> <p>Im Grundsatz ist die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum in Hamburg zu begrüßen. Auch ist gemäß den Grundsätzen der Bauleitplanung die Innenentwicklung eine wesentliche Maxime der städtebaulichen Entwicklung. Durch die zentrale Lage bietet sich Eimsbüttel und hier im Detail Lokstedt an. Auch besteht bei den ausgewiesenen Flächen die Besonderheit, dass die nachzuverdichtenden Grundstücke sich bereits im Eigentum der Genossenschaften befinden und es bspw. keiner Eigentumsübergänge bedarf.</p> <p>Jedoch ist es wichtig und unabdingbar, dass Lokstedt und hier insbesondere das Nahgebiet des Bebauungsplans Lokstedt 67 für alte und neue Bewohner urban, grün und gesund bleibt. Am aktuellen Entwurf bestehen aufgrund der Gutachten und vorgebrachten Argumente erhebliche Zweifel, dass der Plan gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Bewohner gewährleisten kann bzw. nicht in erheblichem Maß einschränkt.</p> <p>Es ist daher entscheidend, dass wesentliche Maßnahmen, die geeignet sind die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu sichern in einem städtebaulichen Vertrag verbindlich festzuhalten sind, sofern diese nicht im Bebauungsplan festzulegen sind bzw. festgelegt werden können. Aber auch durch ganz konkrete Anpassungen des Bebauungsplans Lokstedt 67 (Entwurf), kann die Gesamtsituation im</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>Quartier im Interesse aller verbessert werden.</p> <p>Im Einzelnen bitten wir Sie zu folgenden Punkten im Detail Stellung zu nehmen bzw. diese Punkte im weiteren Verfahren aktiv zu adressieren und zu bedenken:</p>	
27.2	<p><b>Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse:</b></p> <p>Auf Seite 13 in Unterkapitel 5.4 verweist die Begründung zur Verordnung darauf, dass in Zukunft mit der Veränderung des Mobilitätsverhaltens gerechnet und der Rückgang des privaten KfZ-Besitzes prognostiziert wird. Leider geben Sie für diese Aussage keine Quelle an. Wir bitten Sie daher, diese Annahme detailliert herzuleiten.</p> <p>Gemäß der öffentlich zur Verfügung stehenden Daten ist es in der Tat so, dass wir in Hamburg – wie in den übrigen Großstädten in Deutschland – eine Zunahme an PKW verzeichnen. So ist die Zahl von PKW in Hamburg von 783.255 auf 794.618 von 2018 auf 2019 angestiegen, was einem Anstieg von 1,45% entspricht.[1] Der Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundesministeriums für Verkehr rechnet mit einem Zuwachs von 2010 auf 2030 im motorisierten Individualverkehr von 9,9 %.[2] Auch macht die Grafik auf Seite 56 des Bundesverkehrswegeplans 2030 deutlich, dass sich die Zahl der PKW proportional zur Einwohnerentwicklung entwickelt.[3] Nimmt die Anzahl der Einwohner im Quartier zu, so ist analog von einer proportionalen Zunahme an PKW auszugehen.</p> <p>Mithin ist nicht ersichtlich, wie der Bebauungsplan und die Planung für den städtebaulichen Vertrag von einem Rückgang des privaten PKW-Besitzes ausgehen kann und damit die Belange der Parksituation und die Auswirkungen auf die Lebensqualität im Quartier nicht im angezeigten Maß reflektiert.</p> <p>[1] <a href="https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255132/umfrage/bestand-an-pkw-in-hamburg/">https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255132/umfrage/bestand-an-pkw-in-hamburg/</a></p> <p>[2] Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 55 f, abrufbar unter: <a href="https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/V/erkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile">https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/V/erkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile</a></p> <p>[3] Ebenda</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Der Bundesverkehrswegeplan 2030 betrachtet die Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen und lässt damit nur bedingt Aussagen über die innerstädtischen Verkehre in Hamburg zu. Die Betrachtungsweise ist hier sehr grobkörnig. So ist Hamburg bei der Prognose für die Entwicklung des Verkehrs von 2010 bis 2030 die Kategorie 0-10% eingeordnet.</p> <p>Im weiten Umfeld des Plangebietes (statistisches gebiet Lokstedt 39007) zwischen Emil-Andressen-Straße, Grandweg, Stresemannallee und Vizellinstraße hat die Zahl der privaten PKW zwischen 2012 und 2018 von 1.343 um 39 auf 1.382 zugenommen. Bezogen auf 1.000 Einwohner hat die Zahl im gleichen Zeitraum von 357 auf 341 abgenommen.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p>
27.3	<p>Dies wiegt umso schwerer als dass 20% bis 30% des Stadtverkehrs durch Parkplatzsuche entstehen.[4] 5% bis 15% der verkehrsbedingten Stickoxidbelastung können durch umweltsensitives Verkehrsmanagement vermieden</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Die zitierte Werbebroschüre für eine Verkehrsmanagement- und Parkplatz-Suche-Applikation zitiert unterschiedlichste Anteile für den Parksuchverkehr von „bis zu 30%“ und</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>werden – dazu gehört auch die Planung einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen.[5]</p> <p>Folglich ist es u.E. unabdingbar, im städtebaulichen Vertrag eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen, d.h. proportional zur Anzahl der neu gebauten Wohnungen vorzusehen. In Anbetracht der wegfallenden Garagenhöfe sind bei 200 neuen Wohnungen mindestens 200 Tiefgaragenparkplätze zzgl. der wegfallenden Parkplätze auf den Garagenhöfen verbindlich im städtebaulichen Vertrag festzuschreiben.</p> <p>Neben der Frage der Verkehrsbelastung und der verkehrsbedingten Emissionen, die sich direkt auf die gesunden Wohnverhältnisse auswirken, sind die Auswirkungen des Bebauungsplanentwurfs auf die Frage der polizeilichen Belange zu erörtern und aktiv abzubilden.</p> <p>[4]EY: Smart City. Smart City Applikationen für die Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten. Beispiel Smart Parking, S.2, abrufbar unter: <a href="https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-smart-city-beispiel-smart-parking/\$File/ey-smart-city-beispiel-smart-parking.pdf">https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-smart-city-beispiel-smart-parking/\$File/ey-smart-city-beispiel-smart-parking.pdf</a></p> <p>[5]Ebenda</p>	<p>„18% - 40%“für innerstädtische Verkehre. Die Herleitung ist nicht ersichtlich.</p> <p>Die ausreichende Versorgung mit privaten Stellplätzen ist vorangehend in 27.2 dargestellt.</p> <p>Gemäß der lärmtechnischen Untersuchung gibt es aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen keine problematischen Auswirkungen, da die Immissionsgrenzwerte hier eingehalten und teilweise deutlich unterschritten werden.</p>
27.4	Siehe 2.19	Siehe 2.19
27.5	Siehe 2.20	Siehe 2.20
27.6	Siehe 2.21	Siehe 2.21
27.7	Bitte nehmen Sie im Detail dazu Stellung, wie ein nachhaltiges und den tatsächlichen Gegebenheiten und erwarteten Entwicklung der PKW Anzahl angemessenes Verkehrs- und Parkplatzkonzept für das Quartier und insbesondere das Areal des Bebauungsplans Lokstedt 67 realisiert werden kann.	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Siehe 27.2</p>
27.8	<p><b>Städtebauliches Konzept:</b></p> <p>Es entsteht in nicht unerheblichem Maß der Eindruck, dass mit dem Bebauungsplan Lokstedt 67 ein Maximalkonzept verabschiedet werden soll, innerhalb dessen (d.h. in den unterschiedlichen Baugebieten WA 1 bis WA 3) mit unterschiedlichem Maß gemessen wird.</p> <p>Für das Baugebiet WA 3 wurden ein Architekturwettbewerb veranstalten und in dessen Ergebnis wurden Ausnahmen im Bebauungsplanentwurf verankert. So bspw. auch der Verzicht auf Staffelgeschosse festgeschrieben.</p> <p>Es stellt sich also die Frage, warum auf diese in WA 1 und WA 2 nicht analog verzichtet wird. Führt man sich vor Augen, dass die Bebauung</p>	<p><b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Das Wohnquartier am Ansgarweg und Rimbertweg ist zu Beginn der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts entstanden. Gemäß dem damaligen Zeitgeist wurde eine Vielzahl von typischen Wohnformen umgesetzt: Eingeschossige Reihen- und Atriumhäuser, drei- bis viergeschossige Zeilenbauten, am südöstlichen Rimbertweg auch fünfgeschossige Zeilenbauten. Diese Zeilenbauten sind im Regelfall rechtwinklig zueinander angeordnet, wobei meist eine Kombination aus drei- und viergeschossigen Häusern und drei- und fünfgeschossigen Häusern besteht. Darin eingestreut sind drei neugeschossige Punkthochhäuser und östlich angrenzend an das Plangebiet eine neugeschossige Hochhaus-</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>um das Plangebiet des Bebauungsplans Lokstedt 67 zu rd. 75% aus eingeschossigen, zweigeschossigen Häusern und Schrebergärten besteht und die übrige angrenzende Bebauung viergeschossig ausgeprägt ist, stellt sich die Frage, warum – auch bei einem differenzierten Höhenkonzept – auf die Staffelgeschosse nicht verzichtet wird. Auch um ein eklatantes Höhengefälle der Baukörper zu vermeiden.</p>	<p>scheibe.</p> <p>Im Plangebiet und darum herum findet sich eine sehr diverse Baustruktur, die nicht nur aus ein- bis viergeschossigen Gebäuden besteht.</p> <p>Die geplante Nachverdichtung mit 4 bis 5 Geschossen und die ergänzenden Neubauten fügen sich in die vorhandene Baustruktur ein.</p>
27.9	<p>Auch heute gibt es große Höhenunterschiede zwischen den Punkthochhäusern und der übrigen Bebauung. Diese werden jedoch durch einen alten – und damit ebenfalls hohen – Baumbestand abgemildert. Die Abstände sind – auch durch die Garagenhöfe – groß. Werden die Bäume entfernt verändert sich der Charakter des Areals erheblich.</p> <p>Gerade auch im Kontext der Verkehrslage und bereits bestehenden Bebauungsdichte im Quartier (Max-Tau-Straße, Lohkoppelweg aber auch weitere Baumaßnahmen, die Einfamilienhäuser in Mehrfamilienhäuser wandeln und so mehr Wohnraum schaffen) scheint ein Verzicht auf Staffelgeschosse verhältnismäßig.</p> <p>Auch stellt sich die Frage, warum für den Bauabschnitt WA 3 ein Architekturwettbewerb mit konkreten Vorgaben zur Bedingung gemacht wurde und die Bauabschnitte WA 1 und WA 2 im Sinne von Maximalkonzepten verabschiedet werden sollen.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die Planung wurde nach der öffentlichen Auslegung geändert. Die Dichten für allgemeine Wohngebiete gemäß § 17 BauNVO werden bis auf das WA 1 eingehalten. Damit entspricht die Planung der von der BauNVO vorgesehenen Dichte für allgemeine Wohngebiete. Seitens der Bezirksverwaltung wird hierin kein Maximalkonzept gesehen.</p>
27.10	<p>Gemäß Unterkapitel 5.1.2 der Begründung zur Verordnung wird in Hinblick auf das Maß der baulichen Nutzung ausgeführt, dass die vorgesehen Obergrenzen der Geschossflächenzahl von 1,2 um bis zu 0,46 mindestens jedoch 0,24 überschritten werden. Dies entspricht einer Überschreitung von 20% bis 38%! Begründet wird dies damit, dass aus städtebaulichen Gründen, die städtebauliche Entwicklung Vorrangig durch Innenentwicklung zu erfolgen hat.</p> <p>17 BauNVO Abs. 2 Satz 1 legt fest, dass die Obergrenzen des Absatzes 1 aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Dichte im Quartier dahingehend reduziert, dass nur noch im WA 1 eine Überschreitung der GFZ um 1,2 stattfindet.</p> <p>Durch die Nachverdichtung des Quartiers wird der Planungsgrundsatz ‚Innen- vor Außenentwicklung‘ verfolgt und damit die Versiegelung bisher un bebauter Flächen im Außenbereich vermieden (schonender Umgang mit Grund und Boden). Auf diese Weise leistet dieser B-Plan einen wertvollen Beitrag zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt.</p>
27.11	Siehe 2.40	Siehe 2.40

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
27.12	Schließend möchten wir noch einmal betonen, dass die Schaffung von mehr Wohnraum sehr wünschenswert ist und Lokstedt hier grds. gut geeignet ist. Jedoch ist es zwingend erforderlich, die bestehenden Realitäten im Quartier zu beleuchten und zu reflektieren und diesen mittels eines dezidierten Lösungskonzepts und einer Reflektion des Maßes der Bebauung zu begegnen.	<b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b>
27.13	<b>Konkrete Bitten und Vorschläge sind:</b> Bitte nehmen Sie im Detail zur Parkplatz- und Verkehrssituation im Quartier (über die Grenzen des Bebauungsplans hinaus, da der Verkehr im gesamten Quartier zirkuliert) Stellung und erarbeiten Sie ein Lösungskonzept, das die Anpassung der Verkehrswege an die geltenden Vorschriften (ReStra) erlaubt.	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b> Die Stellplatzsituation wird voranstehend unter 27.2 dargestellt.
27.14	Verbindliche Vereinbarung von 200 Tiefgaragenstellplätze zzgl. der Anzahl die in den Garagenhöfen entfallen werden im städtebaulichen Vertrag. Ggf. kann hier in Kombination mit den Mobilitätsangeboten der Stadt ein Vorbildcharakter geschaffen werden (bspw. dezidierte Switch-Parkplätze).	<b>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</b> In den städtebaulichen Verträgen werden ca. 200 private Stellplätze gesichert. Eine darüberhinausgehende Zahl wird vor dem Hintergrund, dass im weiten Umfeld des Plangebietes den letzten Jahren knapp 40 neue PKW angemeldet wurden als nicht notwendig erachtet.  Darüber hinausgehende Angebote auf den privaten Grundstücken der für Car-Sharing-Angebote werden mit den Genossenschaften geprüft.
27.15	Bitte prüfen Sie, dass neue Mobilitätsangebote wie bspw. MOIA die erforderliche Infrastruktur vorfinden, so dass diese im Quartier intensiv genutzt werden können (bspw. Haltebuchten).	<b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b> Die neuen Mobilitätsangebote wie z.B. MOIA, Drive Now oder Car2Go nutzen die vorhandene Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum.
27.16	Reduktion der Überschreitung der GFZ. Das aktuell vorgeschlagene Maß der Nachverdichtung überschreitet die Kapazitäten der bestehenden Infrastruktur und gefährdet durch ein fehlendes Verkehrskonzept bzw. Lösungsmodell zum Thema Parkverkehr die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Diese Bitte wiegt umso schwerer, als dass der Eindruck durch die vorgelegte Begründung und Gutachten entsteht, dass dieses Thema nicht im Detail untersucht wurde.  Wir bitten um die konstruktive Beachtung der von uns vorgebrachten Punkte, Bitten und Fragen.	<b>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</b> Nach der öffentlichen Auslegung wurde die Dichte im Quartier dahingehend reduziert, dass nur noch im WA 1 eine Überschreitung der GFZ um 1,2 stattfindet.  Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden durch den Bebauungsplan nicht in Frage gestellt. Die verkehrstechnische Untersuchung hat dargestellt, dass es bis auf den Bereich des Lohkoppelweges keine Belastungen durch Verkehrslärm gibt. Im Bereich des Lohkoppelweges können durch entsprechende Festsetzungen in der Verordnung zum Bebauungsplan ruhige Innenraumpegel hergestellt werden.
28.0	<b>Anonym</b>	

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
28.1	<p>Mir ist klar, dass Wohnraum in Hamburg knapp ist und verfügbarer Platz bestmöglich genutzt werden muss. Deshalb bin ich auch FÜR eine Nachverdichtung.</p> <p>Verfügbaren Platz bestmöglich nutzen, heißt für mich jedoch eine maßvolle Nachverdichtung, die für alle Seiten verträglich ist. Und genau da zweifle ich an dem jetzigen Bebauungsplan-Entwurf. Hier wurde einfach ein Maximum an Wohnraum geplant, ohne alle Belange ausreichend zu prüfen.</p> <p>Des Weiteren finde ich es erschreckend, dass im Entwurf auf keine der von den Anwohnern vorgetragenen Bedenken eingegangen wurde. Man gewinnt den Eindruck, dass öffentliche Sitzungen nur zum Schein gehalten werden, um einen vorgegebenen Ablaufplan zu erfüllen und die Bedenken der Anwohner gar nicht interessieren. So ist es kein Wunder, dass sich in der Gesellschaft Politik-Verdrossenheit einstellt.</p> <p>Zum Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 habe ich Bedenken, welche die folgenden Punkte betreffen:</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
28.2	<p><b>1. Die Anzahl der geplanten Wohnungen</b></p> <p>Der Ansgarweg / Rimbeweg ist eine kleine 30er Zone. Geplant ist auf einer Strecke von nicht einmal 300 Metern 200 weitere Wohnungen "dazwischen zu quetschen". Nur einmal zum Vergleich: die hier bestehenden Hochhäuser haben jeweils 45 Wohnungen. Rein von der Wohnungsanzahl werden auf ca. 300 Metern also weitere 4-5 Hochhäuser gebaut.</p> <p>Auf viel größeren, noch komplett unbebauten Lokstedter Arealen werden zum Teil weniger Wohnungen auf deutlich größerer Fläche gebaut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Niendorfer Str.25: 14.000 qm = 141 Wohnungen</li> <li>• Julius Vosseler Siedlung: 20.000 qm = 240 Wohnungen</li> <li>• Süderfeld Park: 4,6 Hektar: 380 Wohnungen</li> </ul> <p>Mit was rechtfertigen Sie also eine solch starke Nachverdichtung auf dieser kleinen Fläche?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>In Hamburg besteht ein dringender Bedarf an neuen Wohnungen. Dieser Mangelsituation soll durch den „Vertrag für Hamburg – Wohnungsneubau“ begegnet werden,</p> <p>Der Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67 als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 BauGB dient dazu, die Inanspruchnahme von bisher unbebauten Flächen in den Außen- und Randbereichen der Stadt für Wohnungsneubau zu vermeiden. Die Dichte im Plangebiet entspricht in wesentlichen Teilen den baulichen Dichten der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Im WA 1 wird die Geschossflächenzahl um 0,2 geringfügig überschritten. Durch die eng gesteckten Baufelder verbleiben große freie Flächen im Quartier.</p>
28.3	<p><b>2. Die Bauhöhe</b></p> <p>Die neuen Häuser sind mit bis zu 5 Vollgeschossen geplant. Warum?</p> <p>Die beiden Hochhäuser mal ausgenommen, die ja heutzutage städtebaulich nicht das Maß</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Das Wohnquartier am Ansgarweg und Rimbeweg ist zu Beginn der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts entstanden. Gemäß dem damaligen Zeitgeist wurde eine Vielzahl von</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>aller Dinge seien dürften, haben alle umliegenden Gebäude höchstens 1-4 Geschosse.</p> <p>Die allermeisten direkten Nachbarn haben jedoch nicht einmal 2 Vollgeschosse (die Bungalows im Rimbartweg sowie die Reihenhäuser im Ansgarweg haben nur 1 Vollgeschoss).</p> <p>Auch die Neubauten in etwas weiterer Umgebung wie Orange County oder die Neubauten am Anfang des Rimbartwegs haben nur 3-4 Geschosse. Wieso plant man also ausgerechnet hier mit 5 Geschossen?</p>	<p>typischen Wohnformen umgesetzt: Eingeschossige Reihen- und Atriumhäuser, drei- bis viergeschossige Zeilenbauten, am südöstlichen Rimbartweg auch fünfgeschossige Zeilenbauten. Diese Zeilenbauten sind im Regelfall rechteckig zueinander angeordnet, wobei meist eine Kombination aus drei- und viergeschossigen Häusern und drei- und fünfgeschossigen Häusern besteht. Darin eingestreut sind drei neugeschossige Punkthochhäuser und östlich angrenzend an das Plangebiet eine neugeschossige Hochhaus-scheibe.</p> <p>Im Plangebiet und darum herum findet sich eine sehr diverse Baustruktur, die nicht nur aus ein- bis viergeschossigen Gebäuden besteht.</p> <p>Die geplante Nachverdichtung mit 4 bis 5 Geschossen und die ergänzenden Neubauten fügen sich in die vorhandene Baustruktur ein.</p>
28.4	<p><b>3. Verkehrsplanung und Parkplatzsituation</b></p> <p>Der Ansgarweg und der Rimbartweg sind eine schmale 30-er Zone und die Parkplatzsituation ist jetzt schon katastrophal. Besonders abends oder am Wochenende stehen die Autos schon jetzt so, dass Rettungsfahrzeuge oder Feuerwehren im Notfall ihr Ziel nicht mehr erreichen können. Von der Müllabfuhr mal abgesehen. Ich bitte Sie, sich mal ein Bild von dieser Situation zu machen.</p> <p>Die geplanten neuen Wohnungen entstehen zum größten Teil auf Garagengrundstücken der bestehenden Wohnungen. Hier entfallen zunächst einmal rund 123 Garagen- und Stellplätze. Insgesamt sollen durch die neuen Tiefgaragen aber nur 190 Parkplätze entstehen. Das heißt für 200 neue Wohnungen gerade einmal 67 Plätze.</p> <p>Dieses Verkehrskonzept wird in der Planung als "in die Zukunft geplant" beschrieben. Das hört sich erst einmal fortschrittlich an, wir leben jedoch in der Gegenwart und in dieser nimmt der motorisierte Individualverkehr laut Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums von 2010 auf 2030 um 9,9% zu.</p> <p>Sie sprechen also von einer Zukunft in der die meisten von uns schon nicht mehr leben. Wie wollen Sie also ein Chaos in der Gegenwart verhindern?</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Im weiten Umfeld des Plangebietes (statistisches Gebiet Lokstedt 39007) zwischen Emil-Andressen-Straße, Grandweg, Stresemannallee und Vizellinstraße hat die Zahl der privaten PKW zwischen 2012 und 2018 von 1.343 um 39 auf 1.382 zugenommen. Bezogen auf 1.000 Einwohner hat die Zahl im gleichen Zeitraum von 357 auf 341 abgenommen.</p> <p>Im gesamten Ansgarweg und Rimbartweg waren im November 2018 368 private Kraftfahrzeuge angemeldet. Dem gegenüber stehen 295 private Stellplätze in Tiefgaragen, Garagen und offen ebenerdig gegenüber. In dem gleichen Straßenzug sind zudem 115 Straßenverkehrsordnungskonforme Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorhanden.</p> <p>Zurzeit bestehen im Plangebiet bei ca. 310 Wohnungen rund 130 private Stellplätze. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. Mit Umsetzung sämtlicher mit diesem B-Plan zu schaffenden Baurechte können bis zu 200 zusätzliche, insgesamt ca. 510 Wohnungen im Plangebiet entstehen. Bei ca. 205 privaten Stellplätzen entspricht dies weiterhin einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4. An der grundsätzlichen Situation der Versorgung mit privaten Stellplätzen ändert sich somit nichts.</p>
28.5	<p><b>Die Infrastruktur in Lokstedt</b></p> <p>Sie nennen als Grund für die massiven Planungen in Lokstedt die gute Infrastruktur. Fußläufig</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Mit der Bauleitplanung kann kein Einfluss auf</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	<p>erreichbar seien Schulen, Kitas, Sportvereine, Ärzte und Supermärkte. Und das stimmt. Jedoch nur für die, die einen Platz bekommen.</p> <p>In den vergangenen 10 Jahren ist so stark verdichtet worden, wie in kaum einem anderen Stadtgebiet.</p> <p>Allein im südöstlichen Teil Lokstedts sind in den vergangenen Jahren mehr als 2.000 neue Wohnungen entstanden.</p> <p>Über 1.000 weitere sind gerade in der Fertigstellung oder der Planung (Niendorfer Str. 25, Julius-Vosseler-Str.98, Julius-Vosseler-Siedlung, Lokstedter Höhe, Süderfeld Park).</p> <p>Das hat zur Folge, dass die Infrastruktur schon jetzt überlastet ist.</p> <p>Ein Beispiel:</p> <p>Mein 9-jähriger Sohn besucht die Grundschule Döhrnstr. Diese bricht aus allen Nähten. Die ehemals 3-zügige Schule ist inzwischen 5-zügig. Bisher konnten die neuen Klassen durch das Streichen von Fachräumen aufgefangen werden. Letztes Jahr wurde schließlich ein Container für die künftigen Erstklässler aufgestellt.</p> <p>Die Kinder essen in mehreren Schichten, zum Teil im Flurbereich, weil sonst kein Platz ist. Die 4. Klasse meines Sohnes ist übrigens erst um 14.00 Uhr dran!</p> <p>Für einen Platz beim Lokstedter Kinderarzt musste mein Sohn über ein Jahr auf der Warteliste stehen. Ebenso für einen Platz im Fußballverein.</p> <p>Wo sollen all die neuen und alten Anwohner einkaufen?</p> <p>Wo kann man Essen gehen?</p> <p>Wo gehen die Menschen zum Arzt?</p> <p>Wo gehen die Kinder zur Schule, wo in die Kita? Es reicht doch nicht, immer mehr Wohnungen zu schaffen, wenn das Umfeld nicht hinterher kommt.</p> <p>Wie kompensiert man zunehmenden Verkehr?</p>	<p>die Ansiedelung von Nahversorgern, Restaurants oder Ärzten genommen werden.</p> <p>Im Bereich der Julius-Vosseler-Straße und Emil-Andressen-Straße ist mit dem Bebauungsplan Lokstedt 64 im Jahr 2018 insbesondere die Möglichkeit zu einer Nahversorgung im näheren Umfeld des Quartiers am Rimbert- und Ansgarweg ermöglicht worden.</p> <p>Im Rahmen des Schulentwicklungsplanes ist der Ausbau der Schule Dörnstraße bereits in Planung, die Schule Vizelinstraße nimmt am Schulversuch „6-jährige Grundschule“ teil und soll ebenfalls ausgebaut werden. Der Schulentwicklungsplan geht davon aus, dass unter Berücksichtigung der derzeitigen Geburtenraten und der bekannten Neubauvorhaben alle Schülerinnen und Schüler der Region mit den geplanten Schulerweiterungen versorgt werden können.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanes Lokstedt 67 wird über einen Städtebaulichen Vertrag geregelt, dass im WA 1 eine Kita gebaut wird, die den Bedarf aus der Nachverdichtung im Plangebiet aufnimmt.</p> <p>Der Iohkoppelweg ist mit 2.500 Fahrten pro Tag eine wenig belastete Stadtstraße. Durch den Umbau zu einer Tempo-30-Zone im Jahr 2021 ist davon auszugehen, dass die Straße damit für den Durchgangsverkehr weniger attraktiv wird.</p> <p>Für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sind Tiefgaragen geplant. Siehe auch 28.4.</p>
28.6		
28.7	<p>Mit einer Verengung der Grandwegs? Hier kommt inzwischen der Verkehr regelmäßig zum Erliegen, da sich die Autos zwischen den Parkplätzen so festgefahren haben, dass weder die eine noch die andere Seite vorwärts kommt? Mit einer Buslinie, die ab 20.00 Uhr nur noch 3x die Stunde verkehrt? Mit einer teuren Umgestaltung der Stresemannallee zur</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Die Ausgestaltung des Grandwegs sowie der Stresemannallee haben keinen Einfluss auf die Verkehrssituation im Plangebiet.</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
	Fahrradstraße?	
28.8	Wie sieht das Lokstedt der Zukunft aus? Wo ist das Gesamtkonzept für den Bezirk?	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Die räumliche Planung im Bezirk Eimsbüttel ist auf der bezirklichen Ebene abgestimmt. Die Bebauungspläne werden jeweils aus dem übergeordneten Flächennutzungsplan entwickelt, der durch das Landschaftsprogramm auch die naturräumlichen Aspekte mit einbringt. Flankiert wird dieses Planungskonzept durch verschiedene, mit der Politik abgestimmte Konzepte.</p> <p>So wurde 2018 mit dem Leitbild „Eimsbüttel 2040“ ein Gesamtkonzept für den Bezirk Eimsbüttel aufgestellt, das die unterschiedlichsten Lebensbereiche betrachtet und ein Regiebuch für die Schwerpunkte der Stadtentwicklung bis zum Jahr 2040 darstellt.</p> <p>Die bezirkliche Nahversorgung wird in dem „Einzelhandelskonzept 2018 – Bezirk Eimsbüttel“ strukturiert.</p> <p>Bei konkreten quartiersbezogenen Planungen können in jedem Gebiet die jeweiligen Gegebenheiten analysiert und entsprechend darauf mit der Planung reagiert werden.</p>
28.9	<p><b>5. Grünflächen und Baumbestand</b></p> <p>Viele der über 60 Jahre alten Bäume wurden im Entwurf als nicht erhaltungswürdig angesehen. Wer bestimmt so etwas? Die alten Bäume prägen den grünen Charakter des Quartiers. Sie leisten einen erheblichen Beitrag zum Lärmschutz (Nähe Flughafen, U-Bahn, Hauptverkehrsstraße Koppelstraße). Außerdem bieten sie einen guten Sichtschutz für die Hochhäuser am Rimbartweg. Wer bestimmt, dass diese Bäume nichts wert sind? Wer, dass man sie durch Hecken ersetzen kann?</p> <p>Im Bebauungsplanentwurf Lokstedt 67 soll die Stichstraße Lohkoppelweg (Flurstück 2598) aufgegeben und zu einer Parkanlage ausgebaut werden. Diese soll als Ausgleich für andere wegfallende Grünflächen gelten. Dieser Plan ist eine reine Umbenennung auf dem Papier, denn wenn man sich diese Fläche heute ansieht, stellt man fest, dass es bereits eine grüne Parkanlage ist.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet:</b></p> <p>Der Baumbestand im Plangebiet wurde durch zwei Ingenieurbüros, die als „Beratende Ingenieure für Bäume und deren Umfeld“ sowie als Sachverständige tätig sind, bewertet. Dabei sind die Gehölzart, der Stammdurchmesser in 1,30 m Höhe, der Kronendurchmesser, der allgemeine Baumzustand, der Zustand des Kronen-, Starkast-, Stamm- und Wurzelbereichs, die Schadstufe des jeweiligen Baumes nach den Empfehlungen für die Schadstufenbestimmung für Bäume an Straßen und in der Stadt (FLL) bewertet worden.</p> <p>Die Stichstraße Lohkoppelweg ist eine asphaltierte Straße mit einem Wendehammer. Einen Parkcharakter hat lediglich die schmale Fußwegverbindung zwischen dem Wendehammer und dem Rimbartweg.</p> <p>Die Planungen wurden nach der öffentlichen Auslegung dahingehend geändert, dass nun eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt wird. Damit lassen sich die bestehenden Erschließungsfunktionen für die Bestandsgebäude besser absichern.</p> <p>Ziel ist es hier weiterhin, eine stark durchgrünte Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen, die den</p>

Nr.	Adresse, Stellungnahme	Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung
		Lohbekpark mit der südlich gelegen Grünanlage verbindet. Die konkrete Ausgestaltung wird im Zuge der Ausführungsplanung entwickelt.
28.10	<p><b>6. Oberflächen- und Grundwasser</b></p> <p>Durch die Versiegelung der Flächen und durch die neuen Tiefgaragen wird das Grundwasser ansteigen. Wer garantiert, dass die Keller der Anwohner trocken bleiben? Wer kommt für Schäden auf?</p> <p>Selbst die beauftragte Ingenieurgemeinschaft Reese + Wulff GmbH stellt fest, dass „eine schadlose Überflutung an der Oberfläche ... nicht nachgewiesen werden“ kann (Oberflächenentwässerungskonzept Feb. 2019, Seite 10) und dass Ihnen fundierte Informationen seitens der Behörde fehlen, um abschließend eine manifeste Bewertung beizubringen.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Im Plangebiet und dessen Umfeld steht eine wasserundurchlässige Schicht an, die eine Versickerung von Oberflächenwasser in das Grundwasser verhindert. Die teilweise auftretende Vernässung von Kellern im und um das Plangebiet herum sind durch diese Situation bedingt. Mögliche Schäden diesbezüglich haben keine Ursache in dem Bebauungsplan, sondern bestehen jetzt bereits aufgrund der geologischen Situation.</p> <p>Laut Oberflächenentwässerungskonzept muss aufgrund der fehlenden Möglichkeit zur Versickerung das Regenwasser im Plangebiet abgeleitet werden. Da nur eine gedrosselte Einleitung in die Vorflut von 17l/s*ha möglich ist, muss das Regenwasser auf dem Grundstück zwischengespeichert werden. Zu diesem Zweck sind zunächst unterirdische Speicherrigolen vorgesehen. Im Rahmen der Entwässerungsplanung sind jedoch Optimierungsmöglichkeiten gegeben. Die Ableitung des Oberflächenwassers führt zu einer Reduktion der Vernässung der Grundstücke, sodass sich die derzeitige Entwässerungssituation im Bereich des Plangebietes verbessern wird.</p>
28.11	<p><b>7. Umsetzung der Planungen</b></p> <p>Wie will man den Bau solcher Wohnungsmassen auf so kleinem Raum überhaupt bewältigen? Es handelt sich hier um schmale 30er Zonen, in denen man jetzt schon auf den Gehweg ausweichen muss, wenn sich 2 PKW begegnen?</p> <p>Wo sollen die Anwohner während der Bauphase parken? Sollen sie über Jahre auf einer Baustelle leben?</p> <p>Wer zahlt, wenn die Straßen durch die schweren Baufahrzeuge kaputt gehen und erneuert werden müssen? Werden die Anwohner der Reihenhäuser und Bungalows hier wohl möglich zur Kasse gebeten?</p> <p>Ich möchte Sie ernsthaft bitten, meine Bedenken in Ihrem weiteren Bebauungsplanverfahren zu prüfen und zu berücksichtigen. Viele der angesprochenen Probleme ließen sich schon durch eine maßvollere Bebauung lösen.</p>	<p><b>Die Frage wird wie folgt beantwortet.</b></p> <p>Während der Bauphase wird mit Einschränkungen im Umfeld des Plangebietes durch Baustellenverkehr zu rechnen sein. Diese sind temporär und von den Anwohnern hinzunehmen.</p> <p>Die konkrete Planung der Bauausführung ist nicht Bestandteil eines Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Grundsätzlich sind die Straßen im Plangebiet auch für Lastkraftwagen ausgelegt. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass durch den baustellenverkehr Straßenschäden entstehen. Ansonsten gilt in einem solchen Fall das Verursacherprinzip.</p>
29.	<b>Anonym</b>	
	Keine inhaltliche Stellungnahme	Wird nicht berücksichtigt.

Bebauungsplan-Entwurf Lokstedt 67  
Auswertung der Stellungnahmen zur öffentlichen Auslegung

<b>Nr.</b>	<b>Adresse, Stellungnahme</b>	<b>Antwort Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung</b>
------------	-------------------------------	--