

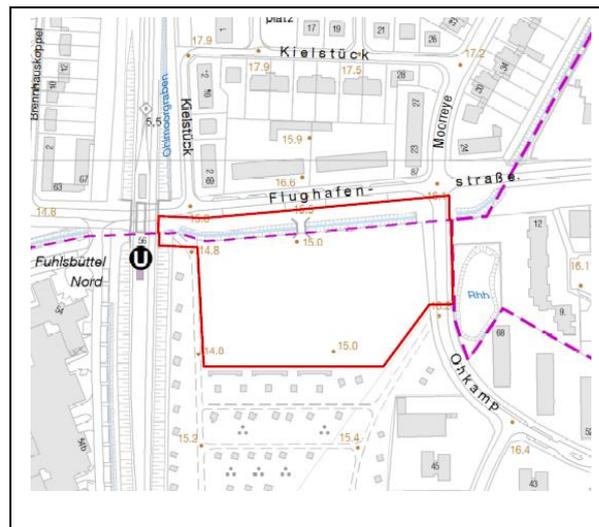
# FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

## ENTWURF

### Begründung

### zum

## Bebauungsplan Fuhlsbüttel 23/Langenhorn 83



Stand: April 2017

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Anlass der Planung</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Grundlage und Verfahrensablauf</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Planerische Rahmenbedingungen</b> .....	<b>4</b>
3.1	Raumordnung und Landesplanung .....	4
3.2	Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen .....	5
3.3	Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen .....	7
3.4	Angaben zum Bestand .....	8
<b>4</b>	<b>Umweltprüfung</b> .....	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Planinhalt und Abwägung</b> .....	<b>15</b>
5.1	Wohngebiet .....	15
5.2	Kerngebiet .....	17
5.3	Straßenverkehrsflächen .....	22
5.4	Stellplätze und Tiefgaragen .....	23
5.5	Gestalterische Festsetzungen .....	24
5.6	Technischer Umweltschutz .....	25
5.7	Wasser und Oberflächenentwässerung .....	30
5.8	Grünflächen .....	32
5.9	Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege .....	32
5.9.1	Baumschutz .....	32
5.9.2	Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen .....	32
5.9.3	Grundwasserschutz .....	35
5.9.4	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft innerhalb des Plangebietes .....	36
5.9.5	Berücksichtigung der Belange des besonderen Artenschutzes .....	36
5.10	Abwägungsergebnis .....	39
5.11	Nachrichtliche Übernahmen .....	39
<b>6.</b>	<b>Maßnahmen zur Verwirklichung</b> .....	<b>40</b>
<b>7.</b>	<b>Aufhebung bestehender Pläne</b> .....	<b>40</b>
<b>8.</b>	<b>Flächen- und Kostenangaben</b> .....	<b>40</b>
8.1	Flächenangaben .....	40
8.2	Kostenangaben .....	40

## **1 Anlass der Planung**

Das Plangebiet liegt östlich der U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttel Nord, südlich der Flughafenstraße und westlich des Ohkamp. Südlich an das Plangebiet grenzen Kleingärten an. Das Plangebiet war ursprünglich gemäß den Ausweisungen des Bebauungsplanes Fuhlsbüttel 4 von 1967 für die Einrichtung einer P+R-Anlage vorgesehen. Diese Nutzung wurde nie umgesetzt, sodass die etwa 1,6 ha große Fläche seit der Abräumung einer Behelfsheimsiedlung in den 1960er Jahren lange brach lag und sich auf ihr ein waldartiger Gehölzbestand entwickeln konnte. Auf dem östlichen Teil des Plangebietes werden aufgrund des akuten Bedarfs auf der Grundlage von § 246 (14) Baugesetzbuch zwei viergeschossige Baukörper errichtet, die für einen befristeten Zeitraum der Unterbringung von Flüchtlingen dienen.

Der vorliegende Bebauungsplan Fuhlsbüttel 23/Langenhorn 83 wird aufgestellt, um das notwendige Planungsrecht dafür zu schaffen, dass der östliche Teil des Plangebietes als allgemeines Wohngebiet festgesetzt und damit dem großen Bedarf an Wohnraum Rechnung getragen wird.

Das westliche Drittel des Plangebietes befindet sich innerhalb der Tag- und mit einem kleinen Teil auch der Nachtschutzzone des Flughafens Hamburg und ist daher nicht für Wohnungsbau geeignet. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Flughafen soll hier ein Kerngebiet ausgewiesen werden, das bevorzugt der Ansiedelung von flughafennahen Betrieben dienen soll.

Die Erschließung des Plangebietes ist über die Flughafenstraße vorgesehen. Das städtebauliche Konzept berücksichtigt durch den Erhalt der äußeren Eingrünung und wertvoller Bäume die grünräumliche Lage und Nachbarschaft des Plangebietes.

## **2 Grundlage und Verfahrensablauf**

Grundlage des Bebauungsplans ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2415), zuletzt geändert am 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722,1731). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs-, abwasserrechtliche und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Der Bebauungsplan-Entwurf Fuhlsbüttel 23/Langenhorn 83 wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Die Anwendungsvoraussetzungen für das beschleunigte Verfahren liegen vor, da der Bebauungsplan der Nachverdichtung bzw. der Wiedernutzbarmachung einer Fläche im Innenbereich dient und die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S 133), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548, 1551) bzw. die festgesetzte Grundfläche weniger als 20.000 m<sup>2</sup> beträgt. Da außerdem keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen, liegen die Voraussetzungen zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB vor. Eine Umweltprüfung mit Umweltbericht nach § 2 Absatz 4 BauGB sowie die Anwendung der Eingriffsregelung sind somit nicht erforderlich.

Planungsziel ist der Bau von Wohnungen und Arbeitsstätten. Nach geltendem Planrecht könnte die Fläche für eine P+R-Anlage genutzt und dazu nahezu vollständig versiegelt werden. Demgegenüber wird die vorgesehene Planung für ein allgemeines Wohngebiet

und Kerngebiet mit dem Erhalt einer breiten randlichen Eingrünung sowie der Festsetzung von verschiedenen Begrünungsmaßnahmen (z.B. zur Dachbegrünung) zu einem wesentlich umfangreicheren Erhalt von Grünanteilen im Plangebiet führen.

Der Bebauungsplan-Entwurf Fuhlsbüttel 23/Langenhorn 83 bereitet kein Bauvorhaben vor, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 95), zuletzt geändert am 21. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2490, 2491) oder dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Hamburg (HmbUVP) vom 10. Dezember 1996 (HmbGVBl. S. 310), zuletzt geändert am 2. Dezember 2013 (HmbGVBl. S. 484), unterliegt.

Der flächenbezogene Artenschutz nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und der Biotopschutz nach § 30 BNatSchG in Verbindung mit § 14 Hamburgisches Gesetz zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (HmbNatSchAG) bleiben unberührt.

Es verbleibt aber die Verpflichtung, die Belange des Naturschutzes in der Abwägung zu beachten (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 a BauGB). Das Vermeidungsgebot ist anzuwenden, auch wenn keine Ausgleichspflicht besteht.

Nach Aussage eines artenschutzfachlichen Gutachtens von 2010, das im Zuge der geplanten Umsetzung der P+R-Anlage erstellt wurde, waren keine besonders oder streng geschützten Arten auf der Vorhabenfläche verbreitet. Die ökologischen Funktionen im Sinne des § 44 (5) Satz 2 BNatSchG bleiben für die vorkommenden Arten in der Umgebung erhalten. Die naturschutzfachlichen Auswirkungen der Planung sind im Verfahren durch ein aktualisiertes ausführliches Artenschutzgutachten sowie einen landschaftsplanerischen Fachbeitrag (2016) ausreichend untersucht worden. Infolge der Gutachten werden zahlreiche Festsetzungen zur Begrünung des Vorhabengebietes getroffen, wie z.B. Dachbegrünung, umlaufende Anpflanzgebote, Begrünung der Stellplätze, Anbringen von Nistkästen für Stare sowie die Verwendung überwiegend einheimischer Gehölze, um die negativen Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft weitestgehend abzumildern.

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss N8/16 vom 19.12.2016 (Amtl. Anz. S. 2290) eingeleitet. Die Bürgerbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung und die öffentliche Auslegung des Plans haben nach den Bekanntmachungen vom 22.03.2016, 30.12.2016 und 21.03.2017 (Amtl. Anz. Nr. 23, S. 559; Amtl. Anz. Nr. 104, S. 2290; Amtl. Anz. Nr. 23, S. 476) stattgefunden.

### **3 Planerische Rahmenbedingungen**

#### **3.1 Raumordnung und Landesplanung**

##### **3.1.1 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg in der Fassung der Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 485) stellt im Bereich des Plangebiets „Grünflächen“ und das Symbol für „P+R-Anlagen“ (parke und reise) dar.

Eine Anpassung des Flächennutzungsplanes ist im Rahmen einer Berichtigung (FB01/16) vorgesehen.

### **3.1.2 Landschaftsprogramm einschließlich Arten- und Biotopschutz**

Das Landschaftsprogramm für die Freie und Hansestadt Hamburg vom 14. Juli 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 363) stellt im Bereich des geplanten Bebauungsplans die Milieus „Parkanlage“, „Gewässerlandschaft“ und „Kleingärten“ mit den milieuübergreifenden Funktionen „Entwicklungsbereich Landschaftsbild“ und „Schutz oberflächennahen Grundwassers/Stauwassers“ dar. Im Westen schließt die U-Bahntrasse als Milieu „Gleisanlagen, oberirdisch“ an.

In der Fachkarte Arten- und Biotopschutz sind die Biotopentwicklungsräume 10a „Parkanlage“, 3a „übrige Fließgewässer“ mit „Verbindung von Biotoptypen der Bäche und Gräben“ und 10b „Kleingärten“ dargestellt. Die U-Bahntrasse ist als Biotopentwicklungsraum 14d „Gleisanlagen“ dargestellt.

Eine Anpassung des Landschaftsprogramms und der Karte Arten- und Biotopschutz ist im Rahmen einer Berichtigung (LB01/16) vorgesehen.

### **3.1.3 Senatsbeschlüsse**

Das Plangebiet liegt nach einem auf Grundlage des § 16 FlulärmG a.F. (aktuell § 13 Abs. 2 FluLärmG) gefassten Senatsbeschluss vom 23. September 1996 (Senatsdrucksache 1996/1261 - Siedlungsplanung im fluglärmbelasteten Bereich des Flughafens Hamburg) innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereiches 2. Für diesen Siedlungsbeschränkungsbereich 2 ist die planungsrechtliche Ausweisung neuer Wohngebiete im Regelfall nicht zulässig. Nach dem Senatsbeschluss dürfen aber vorhandene Wohngebiete, die bereits planungsrechtlich abgesichert sind, weiter gesichert und maßvoll arrondiert werden. Zudem können besondere Umstände in außergewöhnlich gelagerten Einzelfällen ein anderes Handeln rechtfertigen. Es ist daher ein Ausnahmebeschluss vom geltenden Senatsbeschluss notwendig, der durch die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau gefasst wurde:

Die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat in ihrer 39. Sitzung am 20. Juli 2016 der planungsrechtlichen Ausweisung der Fläche als allgemeines Wohngebiet durch das Bezirksamt Hamburg-Nord entsprechend dem Bebauungsplan-Entwurf Fuhlsbüttel 23/ Langenhorn 83 im Rahmen der Ausnahmeregelung zum Senatsbeschluss zur Siedlungsplanung im fluglärmbelasteten Bereich des Flughafens Hamburg aus dem Jahre 1996 zum sog. Siedlungsbeschränkungsbereich 2 zugestimmt.

## **3.2 Rechtlich beachtliche Rahmenbedingungen**

### **3.2.1 Bestehende Bebauungspläne**

Im Bebauungsplan Fuhlsbüttel 4 vom 18.04.1967 ist das Plangebiet als Fläche für öffentliche Straßen, Wege, Plätze/Parkflächen mit der Bezeichnung „Parkfläche“ ausgewiesen. Der Raakmoorgraben ist als vorhandene Wasserfläche gekennzeichnet.

Südlich und westlich angrenzend sind öffentliche Grünflächen ausgewiesen, nördlich und östlich grenzen Straßenverkehrsflächen an. Westlich angrenzend sind die U-Bahnanlagen als oberirdische Bahnanlagen ausgewiesen.



Ausschnitt B-Plan Fuhlsbüttel 4

### 3.2.2 Altlastenverdächtige Flächen

Laut Fachinformationssystem Altlasten und Altlasthinweiskataster sind keine Bodenbelastungen und Verdachtsflächen im Plangebiet bekannt.

### 3.2.3 Kampfmittelverdacht

Das Grundstück ist gemäß Stellungnahme der Feuerwehr Hamburg – Referat Gefahrenerkundung Kampfmittelverdacht (GEKV) vom 12.11.2015 ohne Kampfmittelverdacht, es besteht kein Hinweis auf noch vorhandene Bombenblindgänger oder vergrabene Kampfmittel aus dem II. Weltkrieg. Nach der Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittel-VO) vom 13. Dezember 2005 (HmbGVBl. S. 557), zuletzt geändert am 08. Juli 2014 (HmbGVBl. S. 289), ist die Grundstückseigentümerin bzw. der Grundstückseigentümer oder die Veranlasserin bzw. der Veranlasser des Eingriffs in den Baugrund verpflichtet, geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind (§ 6 Absatz 2 Kampfmittel-VO).

### 3.2.4 Fluglärmschutzbereiche

Das Plangebiet liegt nach der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fuhlsbüttel) - Fluglärmschutzverordnung Hamburg (FluLärmHmbV) - vom 21. Februar 2012 (HmbGVBl. S. 77), geändert am 29. September 2015 (HmbGVBl. S. 250, 251) mit seinem nordwestlichen Teil innerhalb der Tagschutzzone 2 und einem kleinen Eckbereich im Nordwesten auch in der Nachtschutzzone des nach § 2 bestimmten Lärmschutzbereichs. Für die Errichtung schutzbedürftiger baulicher Anlagen sowie Wohnungen sind die vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen zu erfüllen.

### 3.2.5 Bauschutzbereich

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel. Für alle baulichen Vorhaben gelten die einschränkenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert am 19. Februar 2016 (BGBl. I S. 254, 271). Die sich aus dem Luftverkehrsgesetz ergebenden Beschränkungen hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung werden durch die getroffenen planerischen Festsetzungen berücksichtigt.

### 3.2.6 Baumschutz

Für die im Plangebiet vorhandenen Bäume und Hecken gilt die Baumschutzverordnung (BaumSchVO) vom 17. Dezember 1948 (Sammlung des bereinigten Hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 359, 369).

Bei geplanten Entnahmen im Gehölzbestand sind die Regelungen der Hamburgischen Baumschutzverordnung einschließlich der üblichen Ersatzregelungen maßgeblich.

### **3.2.7 Gesetzlich geschützte Biotope**

Nach § 30 BNatSchG vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert am 13. Oktober 2016 (BGBl. I S.2258, 2348) in Verbindung mit § 14 HmbBNatSchAG vom 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 402), zuletzt geändert am 13. Mai 2014 (HmbGVBl. S. 167) und der Anlage zum HmbBNatSchAG besonders geschützte Biotope sind im Plangebiet und im angrenzenden Umfeld nicht vorhanden.

### **3.2.8 Artenschutz**

Für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind bei der Umsetzung von Vorhaben die Vorschriften für besonders und streng geschützte Arten gemäß § 44 BNatSchG zu beachten.

### **3.2.9 Besondere Bodenschutzbestimmungen**

Im Plangebiet befinden sich keine schutzwürdigen Böden im Sinne von § 2 Absatz 2 Nummer 2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert am 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474, 1491).

## **3.3 Planerisch beachtliche Rahmenbedingungen**

### **3.3.1 Fachtechnische Untersuchungen und Gutachten**

#### Untersuchungen zu Lärm und Luftschadstoffen

Für die Ermittlung der Lärmbelastung durch bestehende Verkehrslärmemissionen durch den Straßenverkehr (Flughafenstraße und Ohkamp) sowie den Schienenverkehr (U-Bahnlinie U1, U-Bahnhof Fuhlsbüttel Nord) wurde im März 2016 eine Lärmprognose erstellt.

#### Bodenuntersuchungen

Für den Bereich des geplanten allgemeinen Wohngebietes wurde im April 2016 eine Baugrunduntersuchung angefertigt, für die 16 Kleinbohrungen zur Erkundung der Baugrundsichtung bis in rund 10,0 m Tiefe unter Geländeoberkante (GOK) abgeteuft und ausgewertet wurden. Dabei wurden auch Aussagen zu den Grundwasserständen ermittelt. In einer der Kleinbohrungen wurde außerdem eine Wasserprobe entnommen, die im Labor hinsichtlich der Wasserqualität untersucht wurde.

Zusätzlich wurde im Mai 2016 eine orientierende Schadstoffuntersuchung mit Mehrkostenschätzung für belastete Böden erstellt.

Im Mai 2016 erfolgte durch einen Gutachter zusätzlich eine orientierende Schadstofferkundung des Plangebietes. Dabei wurden im Bereich der geplanten Wohnbebauung 11 Kleinrammbohrungen niedergebracht und das Bodenmaterial nach bodenschutzrechtlichen und abfallrechtlichen Gesichtspunkten untersucht und bewertet.

Hierbei wurde aus den Bodenproben des Auffüllungshorizontes (0,0 m – max. 0,8 m uGOK) eine Mischprobe gebildet, so dass eine Bewertung der Untersuchungsergebnisse in Anlehnung an die Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) möglich ist.

### Oberflächenentwässerung

Eine Untersuchung zum Umgang mit dem Niederschlagswasser im Bereich des allgemeinen Wohngebietes wurde im Juli 2016 abgeschlossen.

### Landschaftsplanerische und artenschutzrechtliche Untersuchungen

Zur Aktualisierung der Artenschutzuntersuchung von 2010 für das Plangebiet wurde im März 2016 eine Aktualisierung durch einen Fachgutachter vorgenommen. Eine ergänzende artenschutzrechtliche Untersuchung wurde von Juni bis August 2016 für die Arten der Fledermäuse und Amphibien erarbeitet und im Verfahren berücksichtigt.

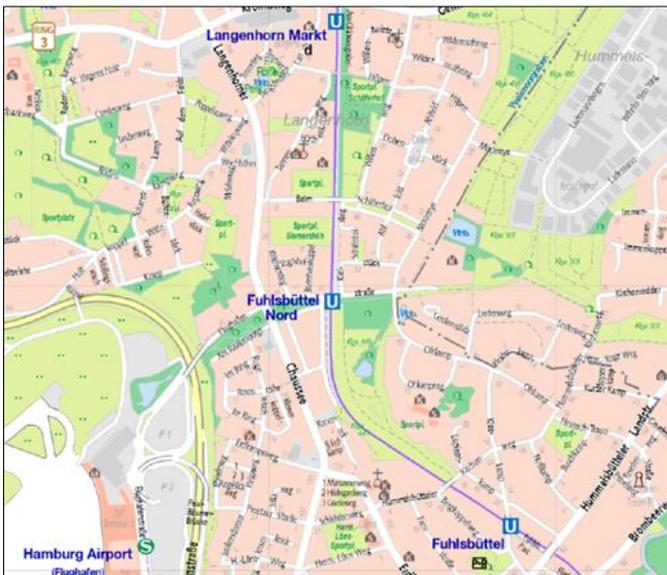
Im April 2016 wurde ein Lage- und Höhenplan mit einer Einmessung der vorhandenen Bäume erstellt.

Im Juli 2009 wurde durch einen Fachgutachter eine landschaftsplanerische Bewertung erarbeitet. Im Oktober 2016 wurde diese durch einen Landschaftsplaner aktualisiert. Die Ergebnisse sind direkt in die vorliegende Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf eingearbeitet worden.

## **3.4 Angaben zum Bestand**

### **3.4.1 Stadträumliche Einbindung des Plangebietes**

Das direkt neben der U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttel Nord zwischen Flughafenstraße, Ohkamp und den südlich angrenzenden Kleingärten gelegene etwa 2 ha große Plangebiet bietet durch seine städtische integrierte Lage und die gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gute Voraussetzungen für die Entwicklung von Wohnungen und Arbeitsstätten. Die Grundstücksfläche liegt seit der Abräumung einer Behelfsheim-siedlung in den 1960er Jahren brach. Das Plangebiet war ursprünglich gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes Fuhlsbüttel 4 von 1967 für die Einrichtung einer P+R-Anlage vorgesehen. Diese Nutzung wurde nie umgesetzt und die Option hierfür inzwischen aufgegeben.



Westlich des Plangebietes befinden sich der Eingangsbereich zu den südlich angrenzenden Kleingärten und Grünflächen sowie die in Hochlage verlaufende Bahntrasse der U-Bahn mit der Haltestelle Fuhlsbüttel Nord. Nördlich grenzen die Straßenverkehrsflächen

der Flughafenstraße an, auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich der südliche Auftakt des zwei- bis dreigeschossigen Wohnquartiers aus den 1950er/1960er Jahren mit integrierten kleinen Geschäften und Gastronomie.

Östlich verläuft der Ohkamp, auf dessen gegenüberliegender Straßenseite, die teilweise schon zum Nachbarbezirk Wandsbek gehört, ein Regenrückhaltebecken und die ersten drei- bis siebengeschossigen Wohngebäude der 1970er Jahre-Siedlung Lentersweg liegen. Südlich angrenzend befinden sich innerhalb der Kleingartenanlage noch drei Deckungsgräben mit Schutzräumen aus dem 2. Weltkrieg. Auf der westlichen Seite der Bahntrasse befindet sich der größere zwei- bis fünfgeschossige Büro- und Gewerbekomplex "Airport-Center" vom Anfang der 1990er Jahre.

### 3.4.2 Gegenwärtige Nutzungen

Die Fläche des Plangebietes liegt derzeit brach, sie ist vollständig unversiegelt. Auf ihr hat sich ein Gehölzbestand, der von Weiden und Pappeln dominiert wird, mit einer zum Teil dichten Strauch- und Krautschicht entwickelt.

Im Norden des Plangebietes verläuft parallel zur Flughafenstraße der Raakmoorgraben, der in der Mitte des Plangebietes von einer Überfahrt gequert wird. Der östliche Anschluss des Raakmoorgrabens im Bereich der Straße Ohkamp sowie der westliche Anschluss im Bereich der U-Bahnunterführung sind verrohrt.

Entlang des Raakmoorgrabens sowie am südöstlichen Rand des Plangebietes befinden sich einige ältere Einzelbäume, vorwiegend Eichen.

Die Flächen des Plangebietes befinden sich im Eigentum der FHH.



### 3.4.3 Erschließung und Infrastruktur

Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe der Schnellbahnhaltestelle Fuhlsbüttel Nord der Schnellbahnlinie U1 (Norderstedt - Ohlstedt/Großhansdorf) sowie der Bushalte-

stelle U-Bahn Fuhlsbüttel Nord der Buslinie 172 (Hummelsbüttel, Lentersweg - U/S-Bahn Ohlsdorf - U/S-Bahn Barmbek - U-Bahn Mundsburg - Mundsburger Brücke) und ist damit ausgezeichnet durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen.

An der Haltestelle Fuhlsbüttel-Nord ist eine bezirkliche Fahrradabstellanlage vorhanden und in der Straße Ohkamp verläuft die Veloroute 4.

Der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel befindet sich in ca. 1 km, die Hamburger Innenstadt in rund 11 km Entfernung.

Zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs befinden sich die nächstgelegenen kleineren Einkaufsmöglichkeiten dem Plangebiet gegenüber in der Flughafenstraße sowie in fußläufiger Entfernung (knapp 1 km) am Lentersweg (Discounter). Eine weitergehende Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs und darüber hinaus kann am Erdkampsweg und in der Tangstedter Landstraße bzw. am Langenhorn Markt gedeckt werden.

Das Plangebiet befindet sich im Einzugsbereich der nahe gelegenen Grundschule Ohkamp. Durch den zusätzlich entstehenden Wohnraum wird ein zusätzlicher Bedarf für die Schulversorgung entstehen. Die bestehenden Einrichtungen sind zur Zeit ausgelastet. Daher sind zusätzliche Angebote zu schaffen.

In der Umgebung des Plangebietes befinden sich Kindertagesheime (Kita), soziale Einrichtungen und Sportplätze.

Für das geplante allgemeine Wohngebiet ergibt sich aufgrund der Wohnungszahl ein Bedarf an 60 zusätzlichen Kita-Plätzen, die im Plangebiet untergebracht werden sollten.

#### **3.4.4 Technische Infrastruktur**

##### Strom:

Im Bereich der vorhandenen öffentlichen Wegeflächen und den an das Verteilnetz angeschlossenen Grundstücken befinden sich diverse Mittel- und Niederspannungsanlagen des Verteilnetzbetreibers, der Stromnetz Hamburg GmbH, zur örtlichen Versorgung.

##### Telekommunikation:

In den neuen Baugebieten besteht bislang keine Versorgung mit Telekommunikationseinrichtungen, diese ist von den Eigentümern zeit- und bedarfsgerecht zu veranlassen.

##### Wasser:

Die an das Plangebiet angrenzenden Straßen (Flughafenstraße und Ohkamp) im betroffenen Bereich sind mit Wasserleitungen bohrt.

Zur Versorgung des Plangebietes mit Wasser ist rechtzeitig vor Beginn der zusätzlichen Bebauung ein formloser Antrag auf Wasserversorgung mit näheren Angaben, aus denen sich der zu erwartende Wasserbedarf ergibt, einzureichen. Zudem muss bei der Festlegung evtl. neuer Straßenabschnitte ausreichender Raum für die Unterbringung der Versorgungsleitungen berücksichtigt werden.

Die bestehenden Anlagen sollten bei der Planung berücksichtigt werden, damit kostspielige Leitungsumlegungen vermieden werden.

Abwasser:

In der Flughafenstraße befindet sich ein Schmutzwassersiel 550/1000, das im Plangebiet anfallendes Schmutzwasser schadlos aufnehmen kann. Zur Einleitung müssen für das Wohngebiet und das Kerngebiet je eine neue Anschlussleitung gebaut werden, die den Raakmoorgraben und eine sich im Bereich des Fuß- und Radweges der Flughafenstraße befindende Schmutzwasser-Druckrohrleitung unterqueren müssen. Aufgrund des lichten Abstands zwischen der Grabensohle und den neuen Schmutzwasserrohren von ca. 55cm sollten die Leitungen im Bereich des Raakmoorgrabens durch Stahlmantelrohre o.ä. geschützt werden, sodass sie bei möglichen Unterhaltungsmaßnahmen im Graben nicht beschädigt werden können.

Das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser kann gedrosselt in das Gewässer Raakmoorgraben eingeleitet werden.

**3.4.5 Topografie, Bodenverhältnisse, Grundwasser**

Das Gelände weist eine mittlere Höhenlage von 15,0 Metern über Normalhöhennull (m ü NHN) auf. Der Geländetiefpunkt liegt mit 14,7 m ü NHN im Westen. Der Ohkamp liegt mit 16,2 m ü NHN ca. 1,20 m über dem Geländeniveau. Der nördlich das Gebiet begrenzende Raakmoorgraben weist eine Einschnittstiefe von ca. 1,20 m - 1,50 m auf. Die weiteren südlich und nördlich angrenzenden Flächen weisen mit Höhen > 15,0 m ü NHN deutlich ablesbar auf die Senkenausbildung des Untersuchungsgebietes hin.

Für das Plangebiet und die Umgebung liegen in der Bohrdatenbank des Geologischen Landesamtes diverse Bohrungen vor. Baugrundaufschlüsse des Geologischen Landesamtes belegen einen Stauwasserhorizont im Sandkörper um 0,9 - 1,9 m unter Geländeniveau. In Abhängigkeit der Niederschläge ist von einem schwankenden Stauwasserstand auszugehen. Mit Flurabständen von 3,06-5,00 m unter Geländeoberkante steht im Sandkörper unterhalb des Geschiebelehm/-mergels ein gespannter Grundwasserspiegel an. Das gesamte Gelände ist daher als stau- bzw. grundwasserbeeinflusst einzustufen.

Gemäß Baugrundaufschlüssen im Geologischen Landesamt stellt sich der geologische Aufbau wie folgt dar: oberflächennaher Sand liegt in einer Stärke von 0,9-3,5 m über Geschiebelehm und Geschiebemergel an. In tieferen Lagen stehen Beckensande und Beckenschluff an. Eine Versickerung sollte im Plangebiet prinzipiell möglich sein.

Die vorhandenen Untersuchungen und neue Ergebnisse werden im Rahmen von Baugrunderkundungen bewertet. Es liegen keine planstörenden geologischen Erkenntnisse vor.

**3.4.6 Oberflächengewässer**

Bei dem im Norden des Plangebietes entlang der Flughafenstraße verlaufenden Raakmoorgraben handelt es sich um ein Gewässer 2. Ordnung. Eine gedrosselte Einleitung von Regenwasser ist bis zu 17 l/s/ha möglich.

Der nährstoffreiche Raakmoorgraben ist ständig wasserführend, im Untersuchungsgebiet unverbaut und im Bereich der Überfahrt verrohrt. Durch einen sukzessiven naturnahen Ausbau bzw. Rückbau baulicher Anlagen im Gewässer ist die FHH bestrebt, die gewässerökologische Bedeutung des Grabens wiederherzustellen. So sind im planungsbetroffenen Abschnitt bereits Rückbauten des Sohlprofils erfolgt. Westlich angrenzend, im Bereich des Airport-Centers, ist ein naturnaher Um- bzw. Ausbau realisiert worden. Außerdem wurden im Zusammenhang mit der Oberflächenwassereinleitung, insbesondere der Straßenabwässer, Auflagen zur Vorklärung durchgeführt.

Als Bestandteil des überörtlichen Fließgewässers besitzt der Raakmoorgraben einen hohen gewässerökologischen Wert sowie eine hohe Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere.

### 3.4.7 Natur und Landschaft

Auf dem Grundstück (Flurstück 2236) hat sich ein waldartiger Gehölzbestand mit Dominanz von Weiden und Pappeln entwickelt. Der Bestand ist laut Biotopkartierung als Weiden-Vorwald einzustufen. Es handelt sich jedoch nicht um Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes, da die Fläche zum einen nicht unwesentlich lediglich durch Straucharten geprägt wird und zum anderen die Bestockung unter der Größe liegt, bei der ein den Wald prägendes Bestandsinnenklima vorhanden ist. Aufgrund der geringen Flächengröße mit direkt angrenzenden Verkehrswegen auf drei Seiten und des lichten Baumbestandes ist die Ausbildung eines typischen Waldinnenklimas auf dieser Fläche nicht möglich. Daher ist, unabhängig von der Wertigkeit und einer möglichen naturschutzfachlichen Bedeutung, die Einschätzung der für das Waldgesetz zuständigen Fachbehörde erfolgt, dass es sich in diesem Einzelfall nicht um Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes handelt. Daraus folgt, dass Maßnahmen auf dieser Fläche nicht waldderechtlich zu prüfen sind und Ausgleichsmaßnahmen nach den naturschutzrechtlichen Vorgaben, hier der Baumschutzverordnung, zu erfolgen haben.

Die jungen bis mittelalten Bäume weisen einen Stammdurchmesser von ca. 15-30 cm (Pappeln) und 35-60 cm (Weiden) auf. Häufig sind mehrstämmige Bäume vorhanden, die gelegentlich Stammdurchmesser von 60 - 80 cm erreichen. Eine besonders alte Hybridpappel (Stammdurchmesser ca. 130 cm) befindet sich ungefähr in der Mitte des Grundstücks, eine weitere am Ohkamp (Stammdurchmesser ca. 120 cm). Darüber hinaus befinden sich entlang des Raakmoorgrabens ältere Einzelbäume (Eichen, Erlen, Ahorne, Buchen, Hainbuchen, Birken). Eine besonders alte Eiche (ca. 90 cm Stammdurchmesser und rd. 20,0 m Kronendurchmesser) ist südwestlich der Grabenüberfahrt vorhanden.

Am südöstlichen Rand des Grundstücks, außerhalb des Plangebiets, stehen parallel zum Kleingartenweg fünf ältere Eichen (ca. 45-60 cm), der südlichste Baum erreicht einen Stammdurchmesser von ca. 110 cm und einen Kronendurchmesser von rd. 20,0 m. Die Baumkronen kragen in das Plangebiet hinein. In dem Gehölzbestand ist eine dichte Strauch- und Krautschicht aus Hasel, Weißdorn, Ahorn, Feldahorn, Zierkirsche, Brombeere bzw. Giersch, Sauerampfer und Farnen vorhanden. Im Nordwesten dominiert Brennessel. An der Flughafenstraße hat sich ein dichter Strauchbestand aus Gemeiner Schneebere, Feldahorn, Buche und Weißdorn entwickelt, am Ohkamp überwiegt Ahorn und Feldulme. Südlich der Zufahrt über den Graben befindet sich eine längliche, lichte gehölzfreie Zone mit einer dauerhaften Gras- und Krautflur und Brombeeren.

Der Boden ist an vielen Stellen von einer dicken Schicht geschnittener, teilweise bereits zersetzter Gehölze bedeckt. Im Südosten, gegenüber den Kleingärten wurden größere Mengen Gartenabfälle abgelagert. In diesem Bereich hat sich die Buntnessel stark verbreitet.

Der Raakmoorgraben weist aufgrund der starken Beschattung keine fließgewässertypische Vegetation auf. Lediglich auf den bis zu 1,50 cm hohen und meist recht steilen Böschungen haben sich teilweise nithrophile Staudenfluren mit Dominanzbeständen von Brennessel und Giersch entwickelt. Da das Gewässer zum Zeitpunkt der Kartierung

selbst nach längerer Trockenzeit noch einen Wasserstand von ca. 10 cm aufgewiesen hat, ist davon auszugehen, dass der Raakmoorgraben in diesem Abschnitt dauerhaft wasserführend ist. Der Gewässerabschnitt weist nur kleinflächig im Bereich der Überfahrt Böschungsbefestigungen auf, ansonsten ist das Gewässer durch relativ naturnahe Gewässerränder, naturraumtypische Sohlsubstrate und unterschiedliche Strömungsgeschwindigkeiten gekennzeichnet. Das Gewässer stellt insgesamt einen wichtigen aquatischen Lebensraum dar, eine Bedeutung als amphibischer Lebensraum ist aufgrund steiler Böschungen und fehlender Wasserwechselzonen bzw. Stillwasserzonen nur eingeschränkt vorhanden. Nördlich der Lichtung weisen Erdlöcher auf Kleinsäugetiere hin. Es ist davon auszugehen, dass der waldartige Gehölzbestand Lebensraum zahlreicher Gehölz gebundener Vogelarten ist. Für Fledermäuse stellt der Gehölzbestand im Zusammenhang mit dem Raakmoorgraben und dem hieraus resultierenden Insektenreichtum ein wichtiges Jagd- und Nahrungshabitat dar. Vor allen Dingen die älteren Großbäume können den Fledermäusen im Sommer als Tagesverstecke dienen. Das Vorkommen von Wochenstuben und Winterquartieren kann aufgrund des überwiegend jungen und mittelalten Baumbestands ausgeschlossen werden. Die Fläche ist aufgrund der hohen Grundwasserstände als Areal für terrestrische Winterquartiere für Amphibien nur wenig geeignet. Für Fließgewässer-Libellen ist der größtenteils beschattete und vegetationsfreie Raakmoorgraben nicht optimal.

Insgesamt betrachtet stellt das derzeit kaum zugängliche Untersuchungsgebiet einen wichtigen Rückzugsraum in der ansonsten vornehmlich durch Wohnbebauung und Kleingärten geprägten Umgebung mit intensiv gepflegten Außenanlagen und Gärten dar.

Darüber hinaus ist die Fläche ein wichtiger Bestandteil des Biotopverbundes und liegt im Kreuzungsbereich zweier in Ost-West- und Nord-Südrichtung verlaufender Grünzüge. Entlang des Raakmoorgrabens verläuft ein Grünzug in östlicher Richtung bis zum Raakmoor und weiter bis zur Landesgrenze. In westlicher Richtung bindet dieser Grünzug bis an die Grünflächen der Rad- und Fußwegeverbindung entlang der Flughafenumgehung an.

Der zweite Grünzug verläuft in Nord-Süd-Richtung entlang der U-Bahnstrecke in nördlicher Richtung bis zum Langenhorner Markt und in südlicher Richtung bis zum Hummelsbütteler Kirchenweg.

### **3.4.8 Lokalklima und Lufthygiene**

Der Hamburger Raum wird dem warm-gemäßigtem atlantischen Klimabereich zugeordnet, der durch ganzjährige milde Temperaturen aufgrund des Einflusses von Nordsee und Elbe geprägt ist. Das Klima ist in Hamburg ganzjährig humid und unterliegt nicht so starken Schwankungen wie das Klima weiter landeinwärts. Das langjährige Mittel der Tagestemperatur beträgt in Hamburg 8,6 °C, die durchschnittliche Niederschlagsmenge liegt bei den beiden relevanten Stationen des Deutschen Wetterdienstes bei 768 mm/m<sup>2</sup>/Jahr Durchschnittswert für die Jahre 1971 bis 2000. Die höchsten Niederschlagsmengen fallen im Juni/Juli, der Februar ist der niederschlagärmste Monat. Der Hamburger Stadtkörper wird durch seine windoffene Lage in der norddeutschen Tiefebene relativ gut durchlüftet und weist damit zur überwiegenden Zeit des Jahres günstige Voraussetzungen für die Verteilung von Luftschadstoffen auf.

In der Stadtklimatischen Bestandsaufnahme und Bewertung für das Landschaftsprogramm Hamburg, Karte 1.12 „Planungshinweise Stadtklima“ vom Dezember 2011 erfolgt für das Plangebiet sowie die südlich angrenzende Kleingarten- und Parkanlage die fol-

gende Einstufung: „Grün- und Vegetationsflächen mit hoher bis sehr hoher klimaökologischer Bedeutung. Kaltluftentstehungsgebiete mit Zuordnung zu belasteten Siedlungsräumen. Höchste Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung. Vermeidung von Austauschbarrieren gegenüber bebauten Randbereichen, Emissionen reduzieren, mit benachbarten Grünflächen vernetzen.“ Die direkt an das Plangebiet angrenzende Wohnbebauung ist eingestuft als „Bioklimatisch günstiger Bereich mit einer geringen bioklimatischen Belastung und günstigeren Bedingungen. Mittlere Empfindlichkeit gegenüber nutzungsintensivierenden Eingriffen bei Beachtung klimaökologischer Aspekte. Baukörperstellung beachten, Bauhöhen möglichst gering halten.“

Zum Thema Luftaustausch trifft die Karte keine Aussagen zum Plangebiet.

Die beschriebenen Anforderungen werden durch den Bebauungsplan Fuhlsbüttel 23/Langenhorn 83, soweit dies im Rahmen der Neubebauung möglich ist, erfüllt. Die geplante Siedlungsstruktur ist aufgelockert und öffnet sich zur gegenüber liegenden Bestandswohnbebauung, sodass keine starke Barrierewirkung von ihr ausgehen wird. Mit vier bzw. fünf Geschossen wird die neue Bebauung zudem nur eine gemäßigte Bauhöhe erhalten. Damit stellt die Neubebauung kein gravierendes Hindernis für den Luftaustausch dar und es ist zu erwarten, dass sich die Durchlüftung des Plangebietes und seiner Nachbarschaft auch künftig günstig darstellen wird. Die Planung sieht Grün- und Freiflächenanteile vor, insbesondere eine äußere Eingrünung, die eine Vernetzung mit den angrenzenden Grünflächen - dem nördlich verlaufenden Raakmoorgraben, den östlich angrenzenden Grünflächen sowie den westlich und südlich angrenzenden Grünflächen und Kleingärten - ermöglicht. Insgesamt ist keine gravierende Verschlechterung des Bioklimas zu erwarten.

#### **4 Umweltprüfung**

Der Bebauungsplan wird gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufgestellt. Im Verfahren wird von einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB, vom Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Absatz 4 BauGB abgesehen.

Bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB gelten gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 4 Eingriffe im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1 a Abs. 3 Satz 6 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Daher ist eine Prüfung, ob die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets und eines Kerngebiets gegenüber dem geltenden Planrecht als Park + Ride-Parkplatz zu einem Eingriff in Natur und Landschaft führt, nicht erforderlich und Kompensationsmaßnahmen sind nicht festzusetzen.

Bei Durchführung des vereinfachten Bebauungsplanverfahrens sind jedoch die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu beachten und in der Abwägung zu berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft sowie den Menschen und seine Gesundheit. Die Eingriffsregelung, eine Bilanzierung des Eingriffs und die naturschutzfachliche Abwägung nach der Eingriffsregelung entfallen. Das Vermeidungsverbot ist dennoch anzuwenden.

## 5 Planinhalt und Abwägung

### 5.1 Wohngebiet

#### 5.1.1 Art der baulichen Nutzung

Der östliche, größere Teil des Plangebietes mit einer Flächengröße von ca. 9.900 m<sup>2</sup> wird als allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO), in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548, 1551) festgesetzt, um die hier angestrebte Wohnnutzung zu ermöglichen. Damit wird dem kurzfristigen Bedarf an Wohnraum Rechnung getragen.

Die Fläche des Plangebietes wurde nicht entsprechend ihrer bisherigen planerischen Ausweisungen genutzt, sondern lag die vergangenen Jahrzehnte brach. Die Bereitstellung von Wohnraum auf dieser baulich ungenutzten, bereits erschlossenen und zentral gelegenen Fläche ist ein Beitrag zu einer bodenschonenden Stadtentwicklung und Förderung der Innentwicklung. Der Inanspruchnahme von neuen bislang unbebauten Flächen in peripheren Lagen oder gar im Außenbereich kann entgegengewirkt werden.

Das Plangebiet bietet sich in seiner zentralen und vom öffentlichen Personennahverkehr optimal erschlossenen Lage für den Wohnungsbau an. Die räumliche Nähe zu öffentlichen Parkanlagen und Freiräumen ist für das Wohngebiet von positiver Bedeutung. Durch den Erhalt der äußeren Eingrünung des Wohngebietes sowie die Gestaltung eines begrünten Innenhofes und der Ausstattung der Wohnungen mit Loggien wird ein Beitrag zur Wohnqualität der neuen Wohnanlage geschaffen.

Die Erschließung des allgemeinen Wohngebietes erfolgt über eine Überfahrt des Kerngebietes über den Raakmoorgraben an die Flughafenstraße. Die gemeinsame Nutzung dieser Anbindung wird über ein Geh- und Fahrrecht sowie entsprechende grundbuchliche Eintragungen gesichert (siehe Kapitel 5.3).

Das allgemeine Wohngebiet soll vorrangig dem Wohnen dienen, daher sollen die nach § 4 Absatz 3 Baunutzungsverordnung ausnahmsweise zulässigen Nutzungen ausgeschlossen werden. Durch die Gliederung des Plangebietes in ein allgemeines Wohngebiet und ein Kerngebiet könnten diese Nutzungen größtenteils im Kerngebiet untergebracht werden. Zugleich verbleiben aber auch Spielräume für eine wohngebietsverträgliche Form der Funktionsmischung, sodass die geplante Wohnnutzung sofern gewünscht und eine entsprechende Nachfrage besteht, durch handwerkliche, kulturelle oder soziale Nutzungen ergänzt werden kann.

*§ 2 Nummer 4: Im allgemeinen Wohngebiet werden Ausnahmen nach § 4 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung ausgeschlossen.*

Gemäß den Hinweisen der Fachbehörde zum Bedarf an 60 Kita-Plätzen im Plangebiet ist im allgemeinen Wohngebiet die Unterbringung einer Kindertagesstätte mit 75 Plätzen im südlichen Baukörper vorgesehen. Eine ausreichend große Außenspielfläche ist ebenfalls geplant, sie liegt im südöstlichen Eckbereich des allgemeinen Wohngebietes. Eine planungsrechtliche Ausweisung von Gemeinbedarfsfläche für eine Kindertagesstätte ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich, da diese Nutzung im allgemeinen Wohngebiet zulässig ist.

### 5.1.2 Überbaubare Flächen, Maß der baulichen Nutzung und Bauweise

Für das allgemeine Wohngebiet besteht ein städtebauliches Konzept, das durch Baukörperausweisungen ermöglicht werden soll. Zwei winkelförmige Baukörper, die in dem nordöstlichen bzw. dem südwestlichen Wohngebietsteil angeordnet werden, bilden einen abgeschirmten Innenhof, der ein hohes Maß an Privatheit ermöglicht. Durch den an den Wohngebietsrändern festgesetzten Streifen zur Anpflanzung und zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern (vgl. Kapitel 5.9.2) erfolgt zudem eine starke äußere Eingrünung des Wohngebietes, die sowohl die Außenwahrnehmung als auch das innere Erscheinungsbild positiv prägen wird.

Zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung werden die zulässige Grundflächenzahl (GRZ) als Höchstmaß und die maximale Zahl der zulässigen Vollgeschosse festgesetzt.

Das allgemeine Wohngebiet (WA) erfordert zur Realisierung der geplanten Baukörper einschließlich der erforderlichen Nebenanlagen wie Zuwegungen, Stellplätze und Fahrradstände außerhalb der Gebäude eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4. Damit bleibt die GRZ im Rahmen der nach § 17 Absatz 1 BauNVO für allgemeine Wohngebiete festgelegte Regelobergrenze von 0,4. Das Vorhaben fügt sich somit in die lockere städtebauliche Dichte der angrenzenden Wohngebiete ein.

Für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung sind die Festsetzung der GRZ und der Geschossigkeit in Verbindung mit Baukörperausweisungen ausreichend. Die damit zulässige städtebauliche Dichte entspricht einer rechnerischen Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2. Die Obergrenze des § 17 BauNVO wird damit auch in Bezug auf die ermittelte GFZ eingehalten.

Die festgesetzten Baugrenzen ermöglichen Baukörper mit einer Tiefe von 14m, der südlichen Baukörper erhält in seinem östliche Teil eine Tiefe von 19 m, da hier im Erdgeschoss eine Kindertagesstätte untergebracht werden soll, die ein größeres Raumvolumen benötigt.

Für die Gebäudehöhe wird eine maximale Geschossigkeit von 4 Geschossen festgesetzt. Weitere Geschosse über dem obersten Vollgeschoss (Staffeln) sollen ausgeschlossen werden, damit sich die Bebauung in ihrer Höhenentwicklung in die bestehende Wohnbebauung in der Umgebung einfügt. Um die Errichtung technisch notwendiger Anlagen wie zum Beispiel Fahrstuhlüberfahrten, Zu- und Abluftanlagen zu ermöglichen, in ihrer städtebaulichen Wirkung jedoch nicht zu mächtig werden zu lassen, soll ihre zulässige Höhe auf 1,70 m begrenzt werden. Damit werden eventuelle Dachaufbauten aus der Fußgängerperspektive nicht als dominant wahrgenommen. Für den Fall, dass Dachausstiege für Rettungswege erforderlich sind, können diese ausnahmsweise auch bis zu einer Höhe von 2,90 m, von der betreffenden Dachfläche aus gemessen, zugelassen werden. Damit kann im Falle eines Rettungsweges auch der erforderliche Rauchabzug für einen Dachausstieg untergebracht werden.

*§ 2 Nummer 5: Im Kerngebiet und im allgemeinen Wohngebiet sind über dem obersten Vollgeschoss weitere Geschosse unzulässig. Technische Aufbauten (zum Beispiel Haustechnik, Fahrstuhlüberfahrten, Solaranlagen) sind bis zu einer Höhe von 1,7 m zu-*

*lässig, ausnahmsweise sind für Rettungswege erforderliche Dachausstiege bis zu einer Höhe von 2,9 m oberhalb der betreffenden Dachfläche zulässig.*

In den Obergeschossen der Wohngebäude sollen Balkone für alle Wohnungen ermöglicht werden. Da Balkone hinsichtlich der Abstandsflächen nicht privilegiert sind, wenn sie mehr als ein Drittel der zugehörigen Breite der jeweiligen Außenwand einnehmen, sollen sie durch die Festsetzung § 2 Nr. 6 bis zu einer Tiefe von 2 m in einer maximalen Länge von 7 m außerhalb der Baugrenzen zugelassen werden.

*§ 2 Nummer 6: Im allgemeinen Wohngebiet sind an den nach innen gerichteten Gebäudeseiten Balkone bis zu einer Tiefe von 2 m in einer maximalen Länge von je 7 m außerhalb der Baugrenzen zulässig.*

Die Dächer sind als Flachdächer oder flach geneigte Dächer auszubilden, damit die geforderte Dachbegrünung umsetzbar ist. (vgl. Kapitel 5.9.2)

*§ 2 Nummer 9: Die Dachflächen sind als Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 15 Grad herzustellen und im allgemeinen Wohngebiet zu mindestens 70 vom Hundert (v.H.), im Kerngebiet zu mindestens 80 v.H. mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen.*

Aufgrund der auf das geplante allgemeine Wohngebiet einwirkenden Verkehrslärmimmissionen durch den Straßenverkehr auf der Flughafenstraße und dem Ohkamp sowie die in Hochlage verlaufende U-Bahnlinie wird zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse eine Festsetzung zum Lärmschutz getroffen. Sie fordert, durch Anordnung der Baukörper oder durch die Grundrissgestaltung Wohn- und vornehmlich Schlafräume den lärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen (vgl. § 2 Nummer 8). Zu den weiteren Ausführungen siehe Kapitel 5.6.1.

Gemäß § 10 HBauO sind pro Wohneinheit 10 m<sup>2</sup> Kinderspielfläche bereitzuhalten. Bei einer geplanten Anzahl von etwa 124 Wohneinheiten entspricht dies einer bauordnungsrechtlich geforderten Größe von etwa 1.240 m<sup>2</sup> für Kinderspielflächen, die im allgemeinen Wohngebiet nachzuweisen sind.

## **5.2 Kerngebiet**

### **5.2.1 Art der baulichen Nutzung**

Im westlichen Teil des Flurstücks 2236 mit einer Fläche von etwa 6.300 m<sup>2</sup> setzt der Bebauungsplan-Entwurf Kerngebiet (MK) gemäß § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) fest. Damit wird dem mittelfristigen Bedarf an Flächen für Büro- und Gewerbeentwicklungen in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Rechnung getragen. Über die Flughafenstraße ist der Flughafen in kurzer Entfernung direkt zu erreichen. Damit wird die Entwicklung, die auf der anderen Seite des U-Bahnhofes Fuhlsbüttel Nord mit dem Airport-Center stattgefunden hat, fortgesetzt.

Aufgrund der Lage innerhalb der Fluglärmschutzzone des Flughafens (Tagschutzzone 2, siehe Kapitel 5.6.1) sind in diesem Teil des Plangebietes soziale Einrichtungen wie Kin-

dertagesstätten, Altenheime etc. nicht zulässig, für die Errichtung von Wohnungen wären die vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen zu erfüllen. Generell wäre unter dieser Maßgabe in dem Kerngebiet ein untergeordneter Wohnanteil zulässig. Dennoch sollen Wohnungen aus Gründen der Gesundheitsvorsorge im Kerngebiet ausgeschlossen werden, da neben dem Fluglärm dieser Bereich des Plangebietes auch den Lärmemissionen der nebenan in Hochlage verlaufenden U-Bahnlinie ausgesetzt ist. Zudem soll dieser Bereich des Plangebietes vollständig für eine gewerbliche Nutzung zur Verfügung stehen, um den entsprechenden Bedarf im Bezirk Hamburg-Nord zu decken. Durch die Gliederung des Plangebietes in einen Anteil von ca. 60% für Wohnen und einen Anteil von ca. 40% für gewerbliche Nutzungen wird eine städtebaulich sinnvolle Funktionsmischung angestrebt.

*§ 2 Nummer 1: Im Kerngebiet sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nach § 7 Absatz 2 Nummer 6 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548, 1551) sowie sonstige Wohnungen gemäß § 7 Absatz 2, Nummer 7 BauNVO, unzulässig. Ausnahmen nach § 7 Absatz 3 Nummer 2 BauNVO werden ausgeschlossen.*

Um die städtebauliche Entwicklung des Kerngebietes so zu steuern, dass es vorrangig für die gewünschten Nutzungen zur Verfügung steht und eine Verträglichkeit mit der benachbarten vorhandenen und neu geplanten Wohnbebauung sichergestellt wird, wird folgende Festsetzung getroffen:

*§ 2 Nummer 2: Im Kerngebiet sind Einkaufszentren, großflächige Handels- und Einzelhandelsbetriebe gemäß § 11 Absatz 3 der Baunutzungsverordnung, Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen sowie Vergnügungsstätten, Bordelle und bordellartige Betriebe, unzulässig. Ausnahmen für sonstige Tankstellen nach § 7 Absatz 3 Nummer 1 werden ausgeschlossen.*

Die Ansiedelung von Einkaufszentren sowie großflächigen Handels- und Einzelhandelsbetriebe soll im Kerngebiet ausgeschlossen werden, da das Plangebiet außerhalb der in den "Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel" (Beschluss der Stadtkommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 23.01.2014) benannten Zentren liegt. Zudem sind die Grundstücksgröße sowie die Erschließung für derartige Nutzungen nicht ausreichend dimensioniert.

Der Ausschluss von Tankstellen im Kerngebiet soll bewirken, dass wesentliche Beeinträchtigungen der geplanten und vorhandenen Nutzungen durch Luft-, Geruchs- und Lärmbelästigung sowie zusätzlicher Ziel- und Quellverkehr vermieden werden. Durch die Erschließung des Kerngebietes über eine einzige Überfahrt von der Flughafenstraße aus ist eine Tankstellennutzung, die auf eine gute Erreichbarkeit und ein hohes Aufkommen von motorisierten Kunden sowie möglichst eine An- und Abfahrt angewiesen ist, für diesen Standort kaum geeignet. Außerdem würden durch die gemeinsame Erschließung mit dem Wohngebiet und die direkte Nachbarschaft die Ruhebedürfnisse der künftigen Bewohner nicht ausreichend berücksichtigt.

Mit dem Ausschluss von Vergnügungsstätten (insbesondere auch Spielhallen und ähnliche Unternehmen im Sinne von § 1 Absatz 2 des Hamburgischen Spielhallengesetzes (HmbSpielhG) vom 4. Dezember 2012 (HmbGVBl. S. 505)), Bordellen und bordellartigen Betrieben soll eine Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Durch den Betrieb der vorgenannten Vergnügungsstätten lassen sich in der Regel ein hoher Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen realisieren, so dass im Vergleich zu anderem Gewerbe auch höhere Mieten gezahlt werden können. Dies kann zu einer Verdrängung der gewünschten hochwertigeren Kerngebietsnutzungen führen und den Gebietscharakter des Quartiers gefährden. Durch Vergnügungsstätten könnten insbesondere eine Beeinträchtigung des Stadtbildes eintreten, wenn sich solche Nutzungen im Erdgeschoss ansiedeln und mit aggressiver Werbung durch Leuchtreklame und unter Verzicht auf eine ansprechende Schaufenstergestaltung Kunden anzuwerben versuchen. Außerdem soll die an das Plangebiet angrenzende sowie die im Plangebiet vorgesehene Wohnnutzung in ihrer Wohnqualität nicht durch Vergnügungsstätten mit dem damit insbesondere auch in den Nachtstunden einhergehenden zusätzlichen Kraftfahrzeug- und Publikumsverkehr belastet werden. Durch die textlichen Festsetzung § 2 Nummer 2 werden somit solche kerngebietstypischen Nutzungen, die zu städtebaulichen Spannungen führen können, ausgeschlossen.

Um die Entwicklung der Hamburger Zentren, insbesondere des relativ nahe gelegenen Bezirksentlastungszentrum Langenhorn Markt sowie des Stadtteilzentrums Fuhlsbüttel nicht zu beeinträchtigen, werden im Kerngebiet nur Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten zugelassen:

*§ 2 Nummer 3: Im Kerngebiet sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig. Ausgenommen hiervon sind Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten. Nahversorgungsrelevante Sortimente sind: Nahrungs- und Genussmittel, Getränke, Drogeriewaren, Kosmetik, Parfümerie, pharmazeutische Artikel (Apotheke), Schnittblumen, Zeitungen, Zeitschriften.*

Gemäß den "Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel" können ausnahmsweise Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment auch außerhalb von Zentren verwirklicht werden, wenn sie in erster Linie der Deckung der wohnortnahen Grundversorgung dienen. Voraussetzung dafür ist eine maximale Größe von 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, eine eindeutige Ausrichtung auf die Versorgung des unmittelbaren Umfeldes, eine städtebaulich integrierte Lage und die Verträglichkeit mit umliegenden Zentren.

Um sicherzustellen, dass sich im Plangebiet nur Betriebe ansiedeln, die der Versorgung der umliegenden Wohngebiete mit Gütern des täglichen und periodischen Bedarfs dienen, wird mit der Festsetzung § 2 Nummer 3 das Sortiment der Einzelhandelsbetriebe auf nahversorgungsrelevante Kernsortimente beschränkt. Nahversorgungsrelevant im Sinne der Festsetzung sind z.B. Einzelhandelsbetriebe, die mit Nahrungs- und Genussmitteln, Getränken, Drogeriewaren, Kosmetik- und Parfümerieartikeln, pharmazeutischen Artikeln (Apotheken), Schnittblumen sowie Zeitungen und Zeitschriften handeln. Dies entspricht der Hamburger Sortimentsliste, die in den "Hamburger Leitlinien für den Einzelhandel" (Beschluss der Stadtkommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 23.01.2014) aufgeführt ist.

Eine Verdrängung dieses Einzelhandels durch Einzelhandel mit zentrenrelevanten Kernsortimenten soll damit gleichermaßen verhindert werden. Diese Gefahr besteht, weil sich durch zentrenrelevante Sortimente im Vergleich zu anderen Einzelhandels- und Gewerbenutzungen in der Regel höhere Flächenumsätze und Gewinnmargen realisieren lassen, so dass höhere Mieten bzw. Bodenpreise gezahlt werden können.

Um den im Plangebiet entstehenden Einzelhandelsbetrieben trotz der gewünschten Ausrichtung auf die Nahversorgung eine Umsetzung der heute üblichen Verkaufskonzepte z.B. mit Aktionsware aus den Bereichen Bekleidung oder Hobby-/Freizeitbedarf zu ermöglichen, sind im Sinne der Festsetzung § 2 Nummer 3 zu den nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten auch zentrenrelevante Sortimente zulässig, sofern sie lediglich Randsortimente sind. Randsortimente sind üblicherweise dadurch definiert, dass sie in der Regel nicht mehr als 10 bis 15 % der Verkaufsfläche eines Betriebs in Anspruch nehmen. Dies ermöglicht den Unternehmen, durch wechselnde Warensortimente auf saisonal schwankende Kundenwünsche und Jahresthemen einzugehen. Die Anbieter können zudem mit Sonderaktionen auf sich aufmerksam machen. Bezüglich der zentrenrelevanten Sortimente wird auf die Hamburger Sortimentsliste 2014 (s.o.) verwiesen.

Mit der Festsetzung der zulässigen Warensortimente soll dem Spannungsverhältnis zwischen dem Interesse der Einzelhändler an der Sicherung der eigenen wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit einerseits und der Erhaltung der Urbanität und des Versorgungsniveaus bestehender Geschäftszentren im Einzugsbereich des Kerngebiets andererseits Rechnung getragen werden. Einzelhandel, der in Konkurrenz mit den Geschäften im Bezirksentlastungszentrum Langenhorn Markt sowie im Stadtteilzentrum Fuhlsbüttel tritt, soll verhindert werden, weil dies dem Bemühen um die langfristige Funktionsfähigkeit und Stabilität zentraler Versorgungsbereiche zuwider laufen würde. Die Festsetzung § 2 Nummer 3 dient damit neben der Sicherung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung auch dem Schutz der bestehenden Zentren.

### **5.2.2 Überbaubare Flächen, Maß der baulichen Nutzung und Bauweise**

Im Bebauungsplan erfolgt für das Kerngebiet keine Baukörperausweisung, da derzeit noch keine Kenntnis über den oder die späteren Nutzer besteht. Daher wird ein Baufenster festgesetzt, innerhalb dessen ein oder auch mehrere Baukörper angeordnet werden können, um ein möglichst hohes Maß an Flexibilität zu erhalten.

Die Abstandsflächen gemäß HBauO sind einzuhalten. Es wird darüber hinaus empfohlen, bei dem Entwurf der Gebäude im Kerngebiet hinsichtlich der Lage und Höhenentwicklung besonderes Augenmerk auf die Belichtung/Besonnung des benachbarten Wohnungsbaus zu legen.

In der nordwestlichen und der nordöstlichen Ecke des Baufensters im Kerngebiet erfolgt eine Abschrägung der Baugrenze, um wertvollen Baumbestand südlich des Raakmoorgrabens zu erhalten. Im Nordwesten wird eine dichte, vitale Baumgruppe aus 5 Bäumen im Eingangsbereich des Grünzugs erhalten und trägt allein aufgrund der Biomasse zu einer landschaftsgerechten Eingrünung des geplanten fünfgeschossigen Baukörpers bei. Im Nordosten wird eine alte, vitale und landschaftsbildprägende Eiche mit einem Kronendurchmesser von rd. 20 m erhalten. Sie setzt den zukünftigen Baumassen im Kerngebiet ein adäquates Grünvolumen entgegen.

Durch den an den Kerngebietsrändern festgesetzten Streifen zur Anpflanzung und zum Erhalt von Bäumen und Sträuchern (vgl. Kapitel 5.9.2) erfolgt insgesamt eine starke äußere Eingrünung, die sowohl die Außenwahrnehmung als auch das innere Erscheinungsbild positiv prägen wird.

Für das Kerngebiet wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 festgesetzt. Damit wird für die Grundstücksfläche eine ausreichende, aber nicht zu hohe bauliche Dichte ermöglicht, die sich an die Nachbarschaft des neuen Wohngebietes städtebaulich anfügt. Die Obergrenze des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Absatz 1 der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548, 1551) wird damit nicht ausgeschöpft.

Für das Kerngebiet wird zusätzlich eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,8 festgesetzt. Da für dieses Baugebiet noch keine konkreten Baukörper geplant sind, wird ein Baufeld festgesetzt, das eine zusätzliche Regelung des Maßes der baulichen Nutzung erfordert. Die festgesetzte GFZ unterschreitet ebenfalls die Obergrenze des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Absatz 1 BauNVO und nimmt damit Bezug auf die benachbarte geplante und bestehende Wohnbebauung in aufgelockerter Bauweise.

Die Geschossigkeit wird im Kerngebiet auf ein Höchstmaß von fünf Vollgeschossen festgesetzt. Über dem obersten Geschoss liegende weitere Geschosse (Staffeln) sollen ausgeschlossen werden, damit sich der bzw. die Baukörper in die Umgebung einfügen können (vgl. § 2 Nummer 5).

Mit der Gebäudehöhe kann ein positiver Effekt zur Abschirmung der Lärmemissionen der U-Bahn für die neue östliche Wohnbebauung erreicht werden.

Die Dächer sind als Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 15 Grad auszubilden, damit die geforderte Dachbegrünung umsetzbar ist und die Anordnung von Solar- oder Photovoltaik-Anlagen ermöglicht wird (vgl. § 2 Nummer 9). Im Kerngebiet wird eine Dachbegrünung von mindestens 80 vom Hundert der Dachflächen gefordert, da die bauliche Ausnutzbarkeit bei einer Grundflächenzahl von 0,6 liegt und somit ein größerer Ausgleich für den Verlust an offenen Bodenflächen erzielt werden kann.

Um einen Ausgleich für die bauliche Ausnutzung des Kerngebietes zu erzielen und die städtebauliche und freiraumplanerische Qualität für die Arbeitsstätten zu erhöhen, werden weitere Festsetzungen getroffen, die Begrünungsmaßnahmen für die Tiefgaragen- und Stellplatzflächen fordern (vgl. § 2 Nummern 11,12). Sie werden in Kapitel 5.9.2 erläutert.

Die Erschließung des Kerngebietes erfolgt über eine gemeinsame Zufahrt mit dem Wohngebiet über die Flughafenstraße und eine Querung über den Raakmoorgraben. Die gemeinsame Zufahrt der Baugebiete ist dem Kerngebiet zugeordnet, im Rahmen der Verkaufsverträge wird ein Wegerecht zu Gunsten des Wohngebietes dinglich und vertraglich gesichert. Im Bebauungsplan wird ein Geh- und Fahrrecht zu Gunsten des allgemeinen Wohngebietes festgesetzt. (siehe Kapitel 5.3, vgl. § 2 Nummer 10)

### 5.3 Straßenverkehrsflächen

Der Bebauungsplan stellt die angrenzenden Straßenverkehrsflächen von Flughafenstraße und Ohkamp bestandsgemäß dar. Die Straßen sind ausreichend dimensioniert, um den zusätzlich durch die neue Wohn- und Kerngebietsnutzung entstehenden motorisierten Verkehr aufnehmen zu können.

Im Bike + Ride (B+R)-Entwicklungskonzept der FHH, das die P+R Betriebsgesellschaft mbH im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) erarbeitet hat, wird an der Haltestelle Fuhlsbüttel-Nord ein Ausbau auf ca. 100 Fahrradstellplätze empfohlen. Der Flächenbedarf liegt bei insgesamt ca. 275 m<sup>2</sup>. Ein Teil kann in der vorhandenen Straßenverkehrsfläche untergebracht werden, trotzdem soll die planerische Sicherung einer zusätzlichen Erweiterung der Straßenverkehrsfläche im Bereich der FHH-Parkanlage unmittelbar an der Haltestelle erfolgen. Die vorhandene Fahrradabstellanlage entspricht nicht dem zukünftigen B+R Qualitätsstandard, so dass von einem vollständigen Neubau an dieser Haltestelle auszugehen ist.

Daher wird im Bebauungsplan für die Sicherung einer zusätzlichen B+R-Anlage die Straßenverkehrsfläche östlich der U-Bahnhaltestelle zu Lasten der öffentlichen Grünfläche um etwa 95 m<sup>2</sup> erweitert. Mit dem gewählten Flächenzuschnitt wird für den angrenzenden Eingang in die öffentliche Parkanlage der FHH eine Breite von über 4 m gesichert.

Die offizielle Belegenheit des Grundstücks (Flurstück 2236) ist der Ohkamp, da nördlich entlang der Flughafenstraße die Gewässerparzelle des Raakmoorgrabens verläuft. Aufgrund der vorgesehenen Aufteilung des Grundstücks in ein Kerngebiet im Westen und ein Wohngebiet im Osten, die durch die Fluglärmschutzzonen begründet ist, soll die Erschließung jedoch von der Flughafenstraße aus erfolgen. Hier kann die bestehende Zufahrt über den Raakmoorgraben, die bereits heute ungefähr mittig das Grundstück erschließt, genutzt werden.

Dazu ist eine Ertüchtigung der privaten Gewässerquerung über den Raakmoorgraben erforderlich. Bei einer Verbreiterung soll möglichst das Rückhaltevolumen des Grabens nicht oder kaum verringern werden. Eine Verbreiterung sollte auf 10 m Breite erfolgen, damit der Begegnungsfall PKW/LKW (Fahrbahn 6,0 m) ermöglicht wird, zumindest ein barrierefreier Fußgängerzugang in 2,50 m Breite gewährleistet ist und noch ausreichend Spielraum für Brüstung und Konstruktion verbleibt. Bei dem angestrebten Ausbau der Gewässerquerung in einer Brückenform, die keine Verrohrung des Grabens erfordert, sondern die bisher mit Widerlagern verbauten Grabenböschungen freistellt und Sohl- und Böschungsbefestigungen entfernt, wird sich das Rückhaltevolumen des Grabens gegenüber dem heutigen Zustand trotz der Verbreiterung nicht verschlechtern. Die lineare Durchgängigkeit und naturnahe Gestaltung des Fließgewässers kann verbessert werden. Die Verbreiterung der Gewässerquerung soll zudem unter Minimierung des Eingriffs in den Baumbestand erfolgen. Daher soll die Verbreiterung gegenüber dem Bestand in westliche Richtung erfolgen, um den Baumbestand am Raakmoorgraben so wenig wie möglich zu beeinträchtigen und die Fahrbahn mittig zwischen den vorhandenen Straßenbäumen in die Flughafenstraße zu führen. Die Breite der Überfahrt darf 6 m nicht überschreiten.

Die Überfahrt über den Raakmoorgraben erhält die Festsetzung als Kerngebiet. Darüber ist die Erschließung des Kerngebietes an die öffentliche Straßenverkehrsfläche der Flug-

hafenstraße gesichert. Zur Erschließung des allgemeinen Wohngebietes wird ein Geh- und Fahrrecht zu dessen Gunsten ergänzt. Eigentumsrechtlich muss eine entsprechende Dienstbarkeit im Grundbuch eingetragen werden.

*§ 2 Nummer 10: Das auf der Kerngebietsfläche festgesetzte Geh- und Fahrrecht umfasst die Befugnis der Grundstücksberechtigten des allgemeinen Wohngebietes, die private Fläche zu begehen und zu befahren. Weiterhin umfasst es die Befugnis für die Entsorgungsträger, die Fläche zu befahren.*

Zur Erreichbarkeit für die Müllabfuhr müssen die betrieblichen Belange der Stadtreinigung gewahrt bleiben. Die Ein- und Ausfahrten sowie Kurvenradien sind gemäß PLAST auszuführen. Der Fahrbahnunterbau muss auf die Belastungen der Transport-/ Sammelfahrzeuge (Gesamtlast 26 t bzw. Einzelachslast 12 t) abgestellt sein, und die Fahrbahn eine Breite von 3,50 m sowie eine Durchfahrts Höhe von 4,0 m erhalten. Wendeanlagen für Sammelfahrzeuge wären gem. PLAST 7 zu planen.

Die Anforderungen der Feuerwehr sind zu beachten und im Rahmen der Bauanträge abzustimmen und nachzuweisen.

In der Umgebung des Plangebietes besteht bereits heute ein Mangel an öffentlichen Stellplätzen. Es ist im Rahmen des Verfahrens geprüft worden, ob an der Flughafenstraße oder am Ohkamp zusätzliche Besucherparkstände durch Senkrecht- oder Schrägparken untergebracht werden können. In der Flughafenstraße können nicht mehr Stellplätze untergebracht werden, da hier bereits Senkrechtparkstände vorhanden sind. Im Ohkamp könnten Schrägparkplätze nur bei einer Erweiterung der Straßenverkehrsflächen untergebracht werden. Da diese aber zu Lasten des vorhandenen und zu erhaltenden Baumbestandes gehen würde, der die Qualität der Grünstrukturen prägt, und es außerdem einen starken Geländeversprung gibt, kann eine Neuordnung nicht umgesetzt werden. Die überaus gute Anbindung des Plangebietes an den Öffentlichen Personennahverkehr lässt erwarten, dass auch eine große Zahl der Besucher mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen wird.

#### **5.4 Stellplätze und Tiefgaragen**

Für den Wohnungsbau sind aufgrund des hohen Grundwasserstandes und der damit verbundenen Herstellungskosten sowie auch der guten Anbindung an den ÖPNV keine Tiefgaragenstellplätze vorgesehen.

Es sind zwei oberirdische kleine Stellplatzanlagen mit zusammen etwa 27 Plätzen geplant, davon 12 im Eingangsbereich und 15 an der westlichen Grundstücksgrenze.

In den beiden Baukörpern des Wohngebietes sind Fahrradabstellanlagen im Kellergeschoss vorgesehen, jeweils zum Eingangsbereich des kleinen Quartiers hin orientiert. Sie umfassen zusammen 300 Abstellplätze für Fahrräder. Zusätzlich sind zahlreiche oberirdische Fahrradabstellplätze vor den Hauseingängen vorgesehen, die Besuchern zur Verfügung stehen

Im Kerngebiet müssen entsprechend der sich dort ansiedelnden Nutzungen ausreichende Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher/Kunden hergestellt werden. Hierzu wird sich trotz der höheren Baukosten die Errichtung einer Tiefgarage oder eine Parkebene im Erdgeschoss anbieten. Ebenerdig können aufgrund der begrenzten Fläche nur einige Kunden-

parkplätze errichtet werden. Eine ausreichende Zahl an Fahrradabstellplätzen ist ebenfalls vorzuhalten.

Damit die Tiefgaragen ökonomisch erstellt und auf möglichst kurzem Weg an die öffentlichen Verkehrsflächen angebunden werden können, soll ermöglicht werden, dass sich die Flächen für Tiefgaragen teilweise auch außerhalb der überbaubaren Flächen befinden dürfen. Dafür wird die Festsetzung getroffen, dass Tiefgaragen auch außerhalb der überbaubaren Flächen zulässig sind. Diese Tiefgaragen sind so anzuordnen, dass hierdurch die Qualität der Freiflächen und ggf. der Wohnlage nicht beeinträchtigt wird. Dabei ist unbedingt zu beachten, dass die Flächen zum Erhalt und zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern hiervon ausgenommen sind, sie dürfen nicht unterbaut werden.

*§ 2 Nummer 7: Tiefgaragen sind auch außerhalb der festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, nicht jedoch in den Flächen für Anpflanzung und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern.*

Um die Freiflächenqualität zu erhöhen, sind die nicht überbauten Flächen auf den Tiefgaragen zu begrünen (vgl. § 2 Nummer 10, Kapitel 5.9.2).

Zur Eingrünung und Einbindung der ebenerdigen Stellplatzanlagen wird festgesetzt, dass für je vier Stellplätze ein Baum zu pflanzen ist (vgl. § 2 Nummer 11, Kapitel 5.9.2).

Um die Versickerungsmöglichkeiten für das Oberflächenwasser zu verbessern wird folgende Festsetzung getroffen:

*§ 2 Nummer 16: Auf den privaten Grundstücksflächen sind Geh- und Fahrwege, ebenerdige Stellplätze und Terrassen sowie Feuerwehruzufahrten und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen.*

Mit dieser Festsetzung werden die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung ausgeschlossen, um die Versickerungsmöglichkeiten für das Oberflächenwasser zu verbessern und die Versiegelung des Bodens auf ein ökologisch vertretbares Maß zu reduzieren. Die Auffahrten zu Tiefgaragen und die Gehwege zu Hauseingängen sind von dieser Festsetzung ausgenommen.

## **5.5 Gestalterische Festsetzungen**

Es werden im Bebauungsplan Fuhlsbüttel 23/Langenhorn 83 keine gestalterischen Festsetzungen getroffen.

Da das Plangebiet allseitig von überörtlichen Grünzügen umgeben ist und grüne Wegeverbindungen direkt an ihm vorbeiführen, sollte die Einbindung der zukünftigen Bauflächen zur Aufrechterhaltung der Naherholungsqualität und visuellen Erlebbarkeit mittels einer transparenten und landschaftsverträglichen Einfriedung in möglichst nicht mehr als 1,50 m Höhe erfolgen. Wenn Zäune zur Einfriedung verwendet werden, sollten diese nach Möglichkeit nach außen eingegrünt werden.

## 5.6 Technischer Umweltschutz

### 5.6.1 Lärmschutz

#### **Straßen- und Schienenverkehr**

Das Plangebiet liegt in einem durch Lärmimmissionen bereits vorbelasteten Siedlungsbe-  
reich. Westlich des Plangebiets verläuft die Trasse der U-Bahnlinie U1 in Hochlage auf  
einem Bahndamm, direkt auf der Höhe des Plangebietes befindet sich die Haltestelle  
Fuhlsbüttel Nord. Nördlich des Plangebietes verläuft die Flughafenstraße und östlich der  
Ohkamp, der auf diesen Straßen stattfindende Verkehr führt ebenfalls zu Lärmemissio-  
nen.

In urbanen Verdichtungsräumen wie Hamburg sind situationsbedingt erhebliche Lärm-  
vorbelastungen vorhanden, welche die Planung von der Wohnnutzung dienenden Gebie-  
ten erschweren. Es ist das Ziel der Freien und Hansestadt Hamburg, bisher ungenutzte  
Standorte mit besonderen Lagequalitäten z.B. an Parkanlagen oder im Einzugsbereich  
von Haltestellen für den Wohnungsbau zu aktivieren. Solche potenziellen Flächen inner-  
halb des bestehenden Siedlungsgefüges sind häufig durch Immissionen von benachbar-  
ten Verkehrswegen vorbelastet. Gerade in diesen Gebieten kann jedoch ein berechtigtes  
Interesse bestehen, neue Baugebiete auszuweisen, um der bestehenden Nachfrage nach  
Wohnraum zu entsprechen und damit eine Abwanderung von Bevölkerungsteilen in länd-  
liche Gebiete zu vermeiden.

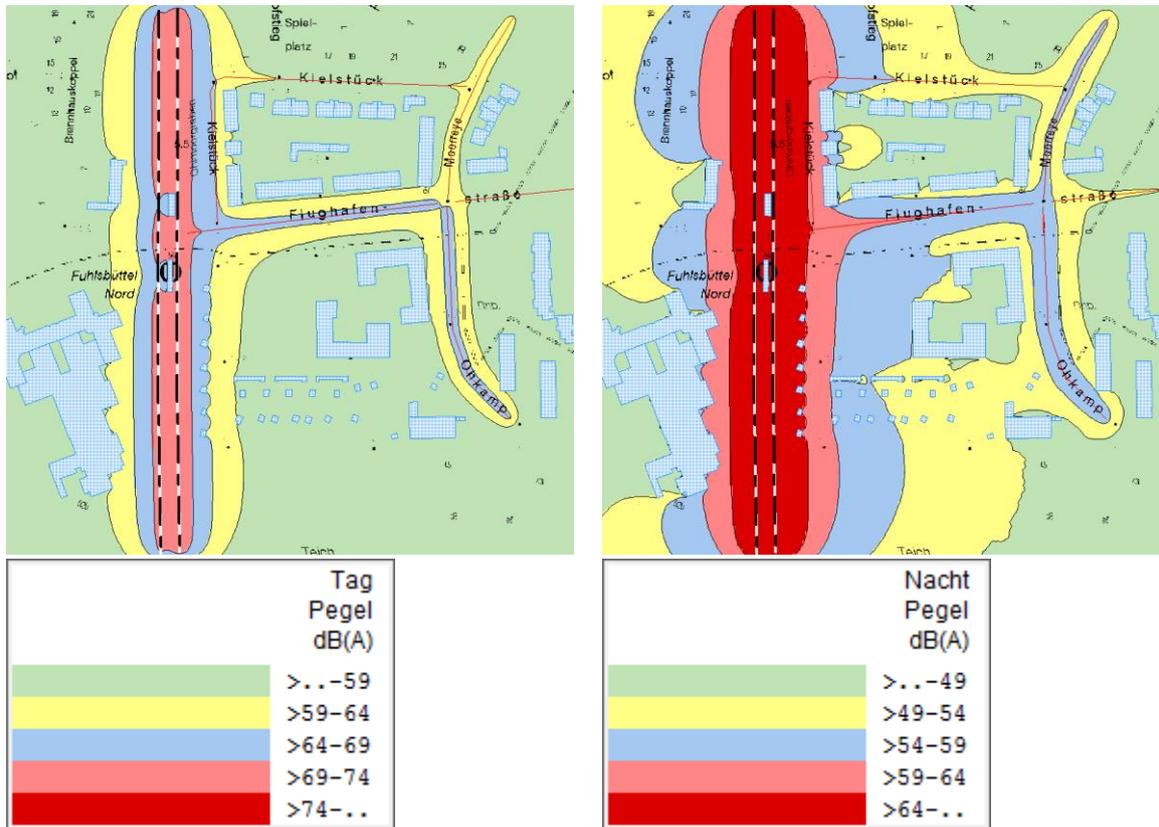
Im vorliegenden Fall wird das Planungsziel verfolgt, durch die Aufstellung eines Bebau-  
ungsplans die Wiedernutzbarmachung einer zentral gelegenen, bislang ungenutzten Flä-  
che überwiegend für Zwecke des Wohnungsbaus zu ermöglichen. Die Fläche weist auf-  
grund ihrer unmittelbaren Nähe zum U-Bahn-Haltepunkt Fuhlsbüttel Nord eine hohe La-  
gegunst auf und ist daher für den Wohnungsbau besonders geeignet.

Zur Beurteilung der lärmtechnischen Situation und zur Ermittlung der erforderlichen Maß-  
nahmen zur Einhaltung der Richtwerte im Bereich des Bebauungsplans wurde eine  
schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Ziel war es, zu untersuchen, mit welchen  
Maßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse aus schalltechnischer Sicht sicher-  
gestellt werden können.

Für die Ermittlung der Lärmbelastung durch den Straßenverkehrslärm im Plangebiet hat  
die BWVI Verkehrsdaten aus einer Erhebung von 2008 zur Verfügung gestellt, diese wur-  
den etwas nach oben gerundet:

Straße	Kfz/24h [Schwerlastanteil] 2008	Kfz/24h [Schwerlastanteil] gerundet
Flughafenstraße west- lich Moorreye	3.700 [1%]	4.000 [1%]
Flughafenstraße östlich Moorreye	300 [1%]	300 [1%]
Moorreye	2.800 [1%]	3.000 [1%]
Ohkamp	4.000 [1%]	4.300 [1%]
Kielstück	Keine Angabe	Geschätzt 1.000 [1%]

Für den U-Bahnverkehr – ohne Schienenbonus - wurde ein 90-Sekundentakt in jeder Richtung angenommen bei voller Zuglänge, Höchstgeschwindigkeit und ohne Fahrzeugkorrektur. Es ergibt sich die in den Lärmimmissionsrastern dargestellte Belastung.



Verbindliche Grenzwerte für die Beurteilung von Verkehrslärm in der Bauleitplanung liegen nicht vor. Für die im Plangebiet geplanten Wohnnutzungen erfolgte die Beurteilung der Geräuscheinwirkungen durch Verkehrslärm gemäß den Vorgaben des „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“ in Anlehnung an die „Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV)“ vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert am 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146). Sie betragen 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Grundsätzlich trägt der gewählte Städtebau bereits wesentlich zur Minderung des Lärmkonfliktes im Plangebiet bei, indem für das Wohngebiet Baukörperausweisungen getroffen werden, die durch ihre Stellung ruhige lärmabgewandte Seiten zu einem Innenhof ausbilden. Zusätzlich wird durch die Bebauung des Kerngebietes ein Gebäuderiegel ausgebildet, der eine abschirmende Wirkung bezüglich der U-Bahn Lärmemissionen herstellen wird.

Im Ergebnis der lärmtechnischen Untersuchung genügt für die Ausweisungen des Bebauungsplans die Festsetzung der allgemeinen Lärmschutzklausel für das allgemeine Wohngebiet. Daher wird festgesetzt:

*§ 2 Nummer 8: In dem allgemeinen Wohngebiet sind durch Anordnung der Baukörper oder durch geeignete Grundrissgestaltung die Wohn- und Schlafräume den verkehrslärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Sofern eine Anordnung aller Wohn-*

*und Schlafräume einer Wohnung an den verkehrslärmabgewandten Gebäudeseiten nicht möglich ist, sind vorrangig die Schlafräume den verkehrslärmabgewandten Gebäudeseiten zuzuordnen. Für die Räume an den lärmzugewandten Gebäudeseiten muss ein ausreichender Schallschutz durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude geschaffen werden. Wohn-/Schlafräume in Einzimmerwohnungen und Kinderzimmer sind wie Schlafräume zu beurteilen.*

Durch diese Festsetzung soll zum Ausdruck gebracht werden, dass das vorrangige Ziel des Schallschutzes auf die empfindliche Nachtsituation und damit auf Schlafräume ausgerichtet ist. Nur in nachweislich besonderen Fällen, insbesondere bei einzelnen Schlafräumen in großen Mehrzimmerwohnungen, die zur lärmzugewandten Seite angeordnet werden müssen, darf hiervon abgewichen werden.

## **Fluglärm**

### **1. Lärmschutzbereiche**

Das Plangebiet befindet sich gemäß der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fluglärmschutzverordnung Hamburg – FluLärmHmbV) vom 21. Februar 2012 (HmbGVBl. S. 77), geändert am 29. September 2015 (HmbGVBl. S. 250,251) mit seinem nordwestlichen Teil innerhalb der Tagschutzzone 2 und einem kleinen untergeordneten Eckbereich im Nordwesten auch in der Nachtschutzzone des nach § 2 bestimmten Lärmschutzbereichs. Die Schutzzonen sind als nachrichtliche Übernahmen im Bebauungsplan dargestellt.

Die Ausweisungen des Bebauungsplans tragen dem Rechnung, indem in dem Teil des Plangebietes, das sich innerhalb der Schutzzonen befindet, eine Kerngebietsnutzung ausgewiesen wird. Unter Maßgabe der Einhaltung der dafür vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen wäre in dem Kerngebiet ein untergeordneter Wohnanteil zulässig. Dennoch sollen Wohnungen aus Gründen der Gesundheitsvorsorge im Kerngebiet ausgeschlossen werden, da neben dem Fluglärm dieser Bereich des Plangebietes auch den Lärmemissionen der nebenan in Hochlage verlaufenden U-Bahnlinie ausgesetzt ist. Zudem soll dieser Bereich des Plangebietes vollständig für eine gewerbliche Nutzung zur Verfügung stehen, um den entsprechenden Bedarf im Bezirk Hamburg-Nord zu decken.

*(vergleiche § 2 Nummer 1: Im Kerngebiet sind Wohnungen nach § 7 Absatz 2 Nummer 6 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), zuletzt geändert am 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548, 1551), unzulässig. Ausnahmen nach § 7 Absatz 3 Nummer 2 BauNVO werden ausgeschlossen.)*

### **2. Siedlungsbeschränkungsbereich**

Das Plangebiet liegt nach einem auf Grundlage des § 16 FlulärmG a.F. (aktuell § 13 Abs. 2 FluLärmG) gefassten Senatsbeschluss vom 23.09.1996 (Senatsdrucksache Nr. 96/1261) im sogenannten Siedlungsbeschränkungsbereich 2. Dabei handelt es sich um einen fluglärmbelasteten Bereich, für den hinsichtlich der Beurteilung von lärmempfindlichen Nutzungen Einschränkungen gelten.

Planungsrechtlich abgesicherte vorhandene Wohngebiete können im Bestand gesichert werden und wenn es baurechtlich zulässig ist, ist auch eine maßvolle Arrondierung unter

Berücksichtigung des prägenden Bestandes möglich. Kerngebiete sind auch mit einem Wohnanteil zulässig, die planungsrechtliche Neuausweisung von neuen Wohngebieten ist im Regelfall dagegen nicht zulässig. Unter besonderen Umständen kann in außergewöhnlich gelagerten Einzelfällen auch anderes Handeln gerechtfertigt sein. Der akute Bedarf an geeigneten, verfügbaren und erschlossenen Flächen für die Unterbringung von Flüchtlingen und Asylsuchenden stellt einen besonderen Handlungsbedarf dar. Daher ist für den Plangebietsteil, der zu einem allgemeinen Wohngebiet entwickelt werden soll, ein Ausnahmebeschluss der Senatskommission erwirkt worden: Die Senatskommission für Stadtentwicklung und Wohnungsbau hat in ihrer 39. Sitzung am 20. Juli 2016 der planungsrechtlichen Ausweisung der Fläche als allgemeines Wohngebiet durch das Bezirksamt Hamburg-Nord entsprechend dem Bebauungsplan-Entwurf Fuhlsbüttel 23/ Langenhorn 83 im Rahmen der Ausnahmeregelung zum Senatsbeschluss zur Siedlungsplanung im fluglärmbelasteten Bereich des Flughafens Hamburg aus dem Jahre 1996 zum sog. Siedlungsbeschränkungsgebiet 2 zugestimmt.



Lärmschutzbereich Verkehrsflughafen Hamburg  
gem. § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

#### Detailkarte Lärmschutzbereich Blatt 8

Legende:

Begrenzungskurven

- Tag-Schutzzone 1  $L_{Aeq, Tag} = 65 \text{ dB(A)}$
- Tag-Schutzzone 2  $L_{Aeq, Tag} = 60 \text{ dB(A)}$
- Nacht-Schutzzone  
 $L_{Aeq, Nacht} = 55 \text{ dB(A)}$  oder NAT ( $L_{IP, Schw}$ ) = 6 Fluglärmereignisse mit einem  $L_{A, max} > 57 \text{ dB(A)}$  innen
- 750 Nummer der Kurvenpunkte lt. Anlage 1

Flächenfüllung

- Tag-Schutzzone 1  $L_{Aeq, Tag} > 65 \text{ dB(A)}$
- Tag-Schutzzone 2  $L_{Aeq, Tag} > 60 \text{ dB(A)}$
- ▨ Nacht-Schutzzone  
 $L_{Aeq, Nacht} > 55 \text{ dB(A)}$  oder NAT ( $L_{IP, Schw}$ ) = 6 Fluglärmereignisse mit einem  $L_{A, max} > 57 \text{ dB(A)}$  innen

### 5.6.2 Luftschadstoffe

Zur Einschätzung einer möglichen Luftschadstoffbelastung im Plangebiet wurde die örtliche Situation an den Straßen Flughafenstraße und Ohkamp betrachtet. Dazu wurden die entscheidenden Einflussgrößen des Verkehrsaufkommens (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, Anzahl der LKW), der Durchlüftung (städtebauliche Situation, Ausrichtung der Straßen), des Abstandes der geplanten Bebauung von den Verkehrswegen sowie der zu erwartende Hintergrundbelastung in die „Checkliste zur Beurteilung der Relevanz von Luftschadstoffen an Stadtstraßen“, Stand 25.10.2012 (FHH-BSW/LP) eingegeben. Im Ergebnis der Prüfung ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte für den Schadstoff  $\text{NO}_2$  eingehalten werden und auf weitere Untersuchungen verzichtet werden kann.

### 5.6.3 Erschütterungen

Da im Kerngebiet das Wohnen ausgeschlossen wird und der Abstand des allgemeinen Wohngebietes zur U-Bahntrasse ausreichend groß ist, ist es nicht erforderlich für das Plangebiet ein Erschütterungsgutachten zu den Auswirkungen des U-Bahnbetriebes erstellen zu lassen.

#### 5.6.4 Altlasten und Bodenschutz

Die Fläche ist nicht im Fachinformationssystem Altlasten der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) registriert.

Die im Mai 2016 durchgeführte orientierende Schadstofferkundung kommt zu folgenden Ergebnissen: Auf der Untersuchungsfläche stehen unter einer Auffüllung humoser Sande mit vereinzelt anthropogenen Verunreinigungen (Ziegelbruch, Holzreste) ebenfalls aufgefüllte Sande an. Die Basis der Auffüllung wurde zwischen 0,7m und 1,7m uGOK erkundet. Unterhalb der Auffüllung folgt bis zur Endteufe von rd. 4,0m uGOK gewachsener Baugrund aus Sanden mit unterlagerndem Geschiebelehm, Geschiebemergel und / oder Beckenschluff. Grund- bzw. Schichtenwasser steht auf der Untersuchungsfläche bereit 0,2 m unter Gelände an.

Die Untersuchung der Oberbodenmischproben ergab für fast alle Parameter der BBodSchV (Wirkungspfad Boden – Mensch, Direktkontakt) eine deutliche Unterschreitung der Prüfwerte für die Nutzung „Kinderspielflächen“. Der Parameter Blei überschreitet mit 333 mg / kg TM den Prüfwert Kinderspielflächen um das ca. 1,5-fache, bleibt jedoch deutlich unterhalb des Prüfwertes für die Nutzung Wohnen von 400 mg / kg TM.

Trotz des geringen Grundwasserflurabstandes von ca. 0,2 m ergeben sich aus den Untersuchungen keine Hinweise auf eine Gefährdung über den Wirkungspfad Boden - Grundwasser. Die einschlägigen Prüfwerte der BBodSchV werden in allen Mischproben deutlich unterschritten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass aus bodenschutzrechtlicher Sicht gegen die vorliegende Planung keine Bedenken bestehen. Zwar liegen bisher nur Untersuchungen für den Teil des Plangebietes vor, der zukünftig als Wohngebiet genutzt werden soll, es gibt jedoch keine Hinweise darauf, dass eine Untersuchung des geplanten Kerngebietes abweichende Ergebnisse zeigen würden.

Die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV v. 12.07.1999 zuletzt geändert am 31.08.2015) für den Wirkungspfad Boden - Mensch und die Nutzung „Wohngebiete“ werden durchgehend unterschritten.

Bei der Anlage von Kinderspielflächen ist jedoch aufgrund der deutlichen Überschreitung des Prüfwertes für Blei in dieser Nutzungskategorie sicherzustellen, dass ein Kontakt spielender Kinder mit belastetem Bodenmaterial ausgeschlossen ist. Hierfür kann neben einer erneuten Probenahme auf den fraglichen Flächen auch ein Bodenaustausch oder -auftrag in einer Mächtigkeit von mind. 0,35 m erfolgen. Alternativ ist eine Versiegelung der Flächen möglich. Sandkisten sind mit Durchgrabesperren zu versehen.

Für die Herstellung einer neuen durchwurzelbaren Bodenschicht sowie das Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden gilt der § 12 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV). Insbesondere im Bereich von Kinderspielflächen sind für extern angeliefertes Bodenmaterial grundsätzlich die Vorsorgewerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV, s. Anhang 2 Ziffer 4), hilfsweise auch die Zuordnungswerte Z 0 der „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ heranzuziehen.

Aus abfallrechtlicher Sicht ist anfallendes Aushubmaterial nicht uneingeschränkt verwertbar, die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen (LAGA M20)“ sind zu berücksichtigen (vgl. Mitteilungen der LAGA Nr. 20 v. 06.11.2003).

Nach § 9 Abs.5 Nr.3 BauGB als besonders mit umweltgefährdenden Stoffen verunreinigt zu kennzeichnende Flächen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Hinweis: Treten während Erdarbeiten Auffälligkeiten (verdächtige Gerüche, Bodenverfärbungen, austretende Flüssigkeiten, Behältnisse oder ähnliches) über das bereits Bekannte hinaus auf, sind die Arbeiten unverzüglich zu unterbrechen und das Bezirksamt Hamburg-Nord, Technischer Umweltschutz, Kümmellstraße 6, 20249 Hamburg, Tel.: 42804-6353, e-Mail: [umweltschutz@hamburg-nord.hamburg.de](mailto:umweltschutz@hamburg-nord.hamburg.de) zu benachrichtigen.

Auch wegen des geringen Grundwasserflurabstandes ist besonders darauf zu achten, dass bei Baumaßnahmen schädliche Bodenveränderungen durch mechanische Einwirkungen durch geeignete Maßnahmen verhindert werden. Anfallendes Aushubmaterial sollte, wenn möglich auf den Flächen verwertet werden. Eine Versiegelung von nicht überbauten Bereichen ist zu vermeiden.

### **5.7 Wasser und Oberflächenentwässerung**

Die Stadt Hamburg verfolgt das wasserwirtschaftliche Ziel, das Oberflächenwasser möglichst im Einzugsgebiet zu belassen oder nur verzögert über offene Oberflächengewässer abzuleiten. Neben der ökologischen Zielsetzung ist dies in weiten Teilen des Stadtgebietes aufgrund der begrenzten Aufnahmekapazitäten der Siele auch aus technischen Gründen erforderlich.

Der Bebauungsplan setzt für die Neubauten eine Dachbegrünung sowie eine Tiefgaragenbegrünung fest, die zu einer Verzögerung des Oberflächenabflusses beitragen (§ 2 Nummer 9 und 11). Negative Auswirkungen auf das Grundwasser werden dadurch vermindert. Das Dachflächenwasser kann, sofern es nicht als Brauchwasser genutzt wird, anschließend versickert werden, sofern die Bodenverhältnisse dies zulassen. Eine Versickerung auf dem Grundstück kann auch in der Grundstücksfläche, die zur Erhaltung und Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern vorgesehen ist, mit angeordnet werden, wenn dies ohne Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand erfolgt.

Innerhalb des Plangebiets soll ein größtmöglicher Anteil versickerungsfähiger Flächen erhalten werden, über die Niederschlagswasser in den Boden eindringen und dem natürlichen Wasserhaushalt zugeführt werden kann. Dies dient der Minderung der Auswirkungen der Bodenversiegelung und trägt zur Rückhaltung, Verdunstung und Versickerung von Teilen des Niederschlagswassers im Gebiet bei. Geeignete Materialien, die eine hohe Versickerungsrate aufweisen und den Anteil des verfügbaren Bodenwassers für die Gehölze erhöhen, sind z.B. wassergebundene Decken (Grand), Beton- oder Natursteinpflaster mit einem hohen Poren- und Fugenanteil auf versickerungsfähigem Unterbau, Rasenfugenpflaster, Rasengittersteine oder Schotterrasen. Um eine Versickerung zu begünstigen, wird festgesetzt:

*§ 2 Nummer 16: Auf den privaten Grundstücksflächen sind Geh- und Fahrwege, ebenerdige Stellplätze und Terrassen sowie Feuerwehrezufahrten und -aufstellflächen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen.*

Diese Festsetzung dient der Minderung der Bodenversiegelung und trägt insbesondere bei geeigneter Gefälleausbildung zur Teilversickerung von Niederschlägen im Gebiet bei. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierung oder Betonierung werden damit ausgeschlossen, um die dezentralen Versickerungsmöglichkeiten für das Oberflächenwasser zu verbessern und die Versiegelung des Bodens zu reduzieren. Dadurch bleiben auch unterhalb von befestigten Flächen Bodenfunktionen erhalten. Die Oberflächenwasserreinigung, die natürliche Verdunstung, die Wasserversorgung von Bäumen sowie Sträuchern und die Bodenaktivitäten der Bodenlebewesen werden stabilisiert. Für den Fall, dass eine Versickerung aufgrund der vorherrschenden Bodenverhältnisse nicht möglich ist, soll das anfallende Oberflächenwasser zur Entlastung des Sietnetzes durch geeignete technische Anlagen (z.B. Zisternen) zurückgehalten und bei Bedarf genutzt werden. Überschüssiges Regenwasser kann gedrosselt und zeitlich verzögert nach Maßgabe der zuständigen Stelle mit bis zu 17 l/s/ha in den Raakmoorgraben eingeleitet werden, wobei je Grundstück nur eine Einleitstelle vorgesehen werden sollte. Für die Einleitung sowie das Einleitbauwerk ist eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen.

*§ 2 Nummer 17: Das auf den Grundstücken anfallende Niederschlagswasser ist zu versickern, sofern es nicht gesammelt und genutzt wird. Sollte im Einzelfall eine Versickerung unmöglich sein, kann eine Einleitung des nicht versickerbaren Niederschlagswassers in den Raakmoorgraben nach Maßgabe der zuständigen Stelle zugelassen werden.*

In dem Kerngebiet wäre eine Versickerung des Niederschlagswassers unter Umständen nicht uneingeschränkt möglich, da nutzungsabhängig Verunreinigungen in den Boden und das Grundwasser gelangen könnten. Verunreinigtes Wasser muss gereinigt werden, bevor es zur Versickerung gebracht oder in den Raakmoorgraben eingeleitet werden darf. Daher dürfte in diesem Fall nur das Niederschlagswasser, das von seiner Qualität her für eine Versickerung geeignet ist, wie beispielsweise das Niederschlagswasser, das über die begrünten Dachflächen abgegeben wird, direkt versickert oder in den Raakmoorgraben eingeleitet werden.

Die Gutachter der Baugrunduntersuchung geben für das allgemeine Wohngebiet die Empfehlung, bei Neubauten mit Untergeschossen diese aufgrund der Einbindung in das Stau- bzw. obere Grundwasser wasserdruckhaltend abzudichten (wasserundurchlässiger Beton bemessen als sogenannte „Weiße Wanne“). Diese Aussage gilt in gleicher Weise für eine vorgesehene Tiefgarage im Kerngebiet.

Um eine Schädigung des Wasserhaushalts und damit des Naturhaushalts sowie eine Schädigung des Baumbestands zu vermeiden, sind im Plangebiet dauerhafte Grund- und Stauwasserabsenkungen unzulässig. Der vorhandene Baumbestand hat sich mit seinem Wurzelwerk auf die langjährigen Grund-/Stauwasserstände eingestellt. Bauseitig verursachte dauerhafte Absenkungen können Versorgungsengpässe, Stresssituationen und damit einhergehende Vitalitätseinbußen nach sich ziehen.

*§ 2 Nummer 18: Bauliche und technische Maßnahmen, wie z.B. Drainagen, die zu einer dauerhaften Absenkung des vegetationsverfügbaren Grund- oder Stauwasserspiegels führen, sind unzulässig.*

## **5.8 Grünflächen**

Zur Anpassung des veralteten Planrechtes an den Bestand wurde eine kleine Teilfläche im Zugangsbereich der Parkanlage zwischen der U-Bahn und den geplanten Baugebieten mit in das Plangebiet einbezogen, um die Festsetzung von Straßenverkehrsfläche in „öffentliche Grünfläche Parkanlage“ zu ändern. Damit wird die tatsächliche Nutzung auch planungsrechtlich gesichert.

Die Grünfläche liegt im Kreuzungspunkt mehrerer Grünverbindungen des Grünen Netzes und bildet den nördlichen Auftakt und Zugang zu der größeren öffentlichen Grünfläche, die östlich entlang des U-Bahndammes nach Süden durch die Kleingärten und im weiteren Verlauf an den Alstergrünzug (2. Grüner Ring) anschließt. Im Norden setzt sich die bahnparallele Grünverbindung über Langenhorn bis nach Ochsenzoll fort. Der Raakmoorgraben mit seinem begleitenden Baumbestand ist Bestandteil eines übergeordneten Ost-West-Grünzugs mit östlicher Anbindung an die Hummelsbütteler Feldmark und westlichem Anschluss an die Grünverbindung entlang der Flughafenumgehung.

Eine kleine Teilfläche im Eingangsbereich der Parkanlage, zur Böschung des Bahndammes hin, wird als Straßenverkehrsfläche für die Sicherung einer zusätzlichen B+R-Anlage als Straßenverkehrsfläche festgesetzt (siehe Kapitel 5.3). Mit dem gewählten Flächenzuschnitt wird für den angrenzenden Eingang in die öffentliche Parkanlage der FHH eine Breite von über 4 m gesichert.

## **5.9 Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege**

### **5.9.1 Baumschutz**

Im Plangebiet befinden sich dem Baumschutz unterliegende Bäume. Für sie gilt die Baumschutzverordnung vom 17. September 1948 (Sammlung des bereinigten Hamburgischen Landesrechts I 791-i), zuletzt geändert am 11. Mai 2010 (HmbGVBl. S. 350, 359, 369). Soweit geschützte Bäume gefällt werden müssen, ist Ersatz vorhabenbezogen nach den Regelungen der Hamburgischen Baumschutzverordnung zu leisten.

Für die Umsetzung der nach Planrecht vorgesehenen Vorhaben müssen zahlreiche geschützte Bäume gefällt werden. Im Zuge der Freiflächengestaltung für das allgemeine Wohngebiet werden Ersatzpflanzungen vorgenommen.

### **5.9.2 Naturschutzrelevante Begrünungsmaßnahmen**

Zur Sicherung und Entwicklung einer im Rahmen der städtischen Bebauung möglichen Begrünung der Bauflächen gelten folgende Plandarstellungen und Festsetzungen:

Im Bebauungsplan-Entwurf ist eine Fläche für die Anpflanzung und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern festgesetzt, in einer Tiefe von 5 m im Norden und-, Westen, 6 m im Osten, 2 m im Südosten und 9 m im Süden. Zu den Baugrenzen wird ein Abstand von 2 m eingehalten, um eine übermäßige Verschattung der angrenzenden Gebäude zu verhindern.

*§ 2 Nummer 13: Auf den Flächen zum Anpflanzen und für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern sind bei Abgang Ersatzpflanzungen so vorzunehmen, dass der Charakter eines strukturreichen und mehrschichtigen Gehölz- und Baumbestands erhalten bleibt. Geländeaufhöhungen oder Abgrabungen im Kronenbereich vorhandener Bäume sind unzulässig.*

Die Bestimmung regelt den Ersatz für den Verlust der zu erhaltenden Bäume auch bei natürlichem Abgang. Die Ersatzpflanzungen sollen die gestalterische Funktion der Gehölze und die Lebensraumfunktion für Tierarten auf Dauer sichern. Die Festsetzung untersagt außerdem Erdarbeiten im Traufbereich der Baumkronen, da diese die Baumwurzeln und damit die Baumgesundheit nachhaltig schädigen.

Diese Pflanzstreifen übernehmen eine wichtige Funktion bei der räumlichen Einbindung der neuen Bauflächen im Quartier. Durch die in Randlage festgesetzten Erhaltungs- und Anpflanzgebote für heimische Bäume und Sträucher entsteht ein verbundener Gehölzbestand, der heimischen Tieren Unterschlupf und Nahrung bietet und den Übergang zu den angrenzenden Grünzonen landschaftsgerecht neu gestaltet. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen dienen die Erhaltungsgebote, die sicherstellen, dass prägende Bäume bestehen bleiben.

Neben dem Erhalt der vorhandenen Gehölze sind hier dicht wachsende Strauchpflanzungen aus vorwiegend einheimischen Gehölzen anzulegen. Die Gehölzpflanzungen dienen als Sicht- und Schutzstreifen und sollen eine optische Einbindung im Übergang zu den anschließenden Grünzügen sowie den südlich angrenzenden Kleingärten sichern. Aufgrund der geringen Breite ist es sinnvoll, hier vorrangig Sträucher und keine Bäume zu pflanzen.

Die Pflanzdichte beträgt eine Pflanze auf 2 m<sup>2</sup> und setzt sich aus 20% Solitärsträuchern, Mindesthöhe 150 cm, und 80% mindestens 2x verpflanzten Sträuchern, Mindesthöhe 100 cm, zusammen.

Ein weiterer wichtiger Beitrag zur Verbesserung der lokalklimatischen Situation und als Ausgleich für die Versiegelung und Überbauung der Plangebietsflächen ist die Dachbegrünung. Dazu wird folgende Festsetzung getroffen:

*§ 2 Nummer 9: Die Dachflächen sind als Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis zu einer Neigung von 15 Grad herzustellen und im allgemeinen Wohngebiet zu mindestens 70 vom Hundert (v.H.), im Kerngebiet zu mindestens 80 v.H. mit einem mindestens 8 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und extensiv zu begrünen.*

Diese Regelung dient dazu, stadtoökologisch wirksame Vegetationsflächen zu schaffen, die Ersatzlebensräume für Tiere wie Insekten und Vogelarten bieten. Sie trägt in Verbindung mit Biotopstrukturen der Umgebung zu einer Vernetzung von Lebensräumen bei. Dachbegrünungen mit schütterer Vegetation sind für typische Stadtvögel wie Hausrotschwanz oder Haussperlinge als Nahrungshabitate attraktiv. Die Begrünung mindert den Aufheizeffekt von Dachflächen, verzögert den Abfluss anfallender Niederschläge von Dächern und belebt das Erscheinungsbild einsehbarer Dachflächen. Für die Wirksamkeit der Dachbegrünung ist eine Aufbaustärke des Substrataufbaus erforderlich, die eine dauerhafte Begrünung mit wasserspeichernden Pflanzen, sogenannten Sukkulenten und Stau-

den ermöglicht. Die festgesetzte Dachbegrünung dient der Kompensation von Funktionsverlusten im Bereich der Pflanzen- und Tierwelt sowie der Bodenfunktionen, die durch die zusätzliche Bebauung hervorgerufen werden.

Im Kerngebiet wird mit einer Dachbegrünung von mindestens 80 vom Hundert der Dachflächen ein höheres Maß als für das allgemeine Wohngebiet gefordert, da die bauliche Ausnutzbarkeit mit einer Grundflächenzahl von 0,6 höher liegt als im Wohngebiet und somit ein angemessener Ausgleich zu dem Verlust an offenen Bodenflächen erzielt werden kann.

Für das allgemeine Wohngebiet hat sich aufgrund der bereits vorliegenden Hochbauplanung gezeigt, dass eine Dachbegrünung in einer Größenordnung von 80 % nicht erreicht werden kann, da trotz aller Bemühungen die konstruktiv erforderlichen Randstreifen, technische Aufbauten wie Aufzugsüberfahren sowie ein erforderlicher Rettungsweg dazu führen, dass maximal 70% der Dachflächen begrünt werden können. In der Verordnung soll daher für das allgemeine Wohngebiet das realistisch zu erreichende Mindestmaß an Dachbegrünung von 70 % festgesetzt werden. Für das Kerngebiet wird jedoch als Ausgleich für die höhere bauliche Ausnutzung des Grundstücks ein Mindestmaß an Dachbegrünung von 80% gefordert.

Zur Sicherung einer angemessenen Durchgrünung des Wohngebietes wird eine ausreichende Substratüberdeckung der nicht überbauten Flächen von Tiefgaragen festgesetzt, um ausreichenden Wurzelraum für Anpflanzungen zu gewährleisten.

*§ 2 Nummer 11: Nicht überbaute Flächen auf Tiefgaragen sind mit einem mindestens 50 cm starken durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen und zu begrünen. Soweit Baumpflanzungen vorgenommen werden, muss auf einer Fläche von 12 m<sup>2</sup> je Baum die Schichtstärke des durchwurzelbaren Substrataufbaus mindestens 1 m betragen.*

Für Baumanpflanzungen auf der Tiefgarage können aufgrund der eingeschränkten Platz- und Belichtungsverhältnisse auch kleinkronige Bäume verwendet werden, um ein ökologisch wirksames und visuell erlebbares Grünvolumen zu schaffen. Bäume mindern durch Verschattung und Verdunstungskälte die Aufheizung bodenversiegelter Flächen und filtern Staub und gasförmige Schadstoffe aus der Luft. Freiflächen auf der Tiefgarage sind als Vegetationsflächen anzulegen. Hierfür ist ein Bodensubstrataufbau von mindestens 50 cm Stärke vorgesehen, um durch ausreichendes Wasserhaltevermögen eine nachhaltige Vegetationsentwicklung für Stauden, Gräser und Sträucher zu gewährleisten. Im Bereich der anzupflanzenden Bäume muss der Substrataufbau mindestens 1,0 m betragen, um hier nachhaltige Wachstumsbedingungen zu sichern.

Um die Eingrünung oberirdischer Stellplatzanlagen zu gewährleisten, wird die Pflanzung von einem Baum je vier Stellplätzen festgesetzt. Optimaler Weise sollen die zu pflanzenden Bäume jeweils nach vier Stellplätzen im gleichen Rhythmus angeordnet werden. Da dies aber aus Platzgründen nicht immer umsetzbar ist, können sie z.B. auch als Reihung neben den Stellplätzen angeordnet werden. Entscheidend ist die Sicherstellung der Anpflanzung einer entsprechenden Anzahl an Bäumen sowie deren räumliche Nähe zu den Stellplätzen.

*§ 2 Nummer 12: Auf ebenerdigen Stellplatzanlagen ist für je vier Stellplätze ein Baum zu pflanzen.*

Die Festsetzung entspricht dem üblichen Standard zur Begrünung offener Stellplatzanlagen. Mit der festgesetzten Pflanzdichte wird langfristig eine Verschattung, eine Reduzierung von Aufheizungseffekten und damit kleinklimatische Stabilisierung erzielt. Mit dem Pflanzrhythmus wird eine landschaftsgerechte Einbindung offener Stellplatzanlagen erzielt.

Es sind einheimische standortgerechte Laubgehölze zu verwenden, da diese Pflanzenarten in besonderem Maße der heimischen Tierwelt Lebensraum und Nahrungsgrundlage bieten. Laubgehölze wirken zudem bei Stadtklimaextremen kleinklimatisch ausgleichend. Die Festlegung der Mindestgröße entspricht den üblichen Anforderungen für Ersatzpflanzungen bei Bauvorhaben und ist notwendig, um ohne lange Übergangszeiten landschaftsplanerisch und ökologisch wirksame Strukturen herzustellen.

*§ 2 Nummer 14: Für festgesetzte Baum-, Strauch- und Heckenanpflanzungen sind einheimische, standortgerechte Laubgehölze zu verwenden und zu erhalten. Für die Flächen zum Anpflanzen und für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern sind für die Sträucher mindestens 70 v.H. einheimische Gehölze zu verwenden. Die zu pflanzenden Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 20 cm, in 1 m Höhe über dem Erdboden gemessen, aufweisen. Je Baum ist eine durchwurzelbare Fläche von mindestens 12 m<sup>2</sup> vorzusehen. Als Strauch- und Heckenpflanzen sind mindestens zweimal verpflanzte Gehölze, Höhe 100 bis 150 cm, zu verwenden.*

Für die Flächen zum Anpflanzen und für die Erhaltung von Bäumen und Sträuchern ist bei den Sträuchern ein Anteil von mindestens einheimischen Gehölzen von 70 % ausreichend. Dies dient zur Vermeidung zu starker Verschattung der angrenzenden Wohnungen, da nur wenige einheimische Gehölze Größen unterhalb von 3 m erreichen. Auf diese Art wird eine gestufte Pflanzung ermöglicht, die eine ausreichende Belichtung der angrenzenden Fenster sicherstellt.

*Optimaler Weise sollten je neu zu pflanzendem Baum 12 m<sup>2</sup> offene Vegetationsfläche zur Verfügung stehen, damit sich die Bäume gut entwickeln können. Da dies aus Platzgründen nicht immer möglich ist, und entscheidend ist, dass der Wurzelraum je Baum ausreichend groß bemessen ist, wird festgesetzt, dass je Baum eine durchwurzelbare Fläche von mindestens 12 m<sup>2</sup> vorzusehen ist.*

Zur störungsfreien Einbindung in die Freiflächenstrukturen sind die ebenerdigen Standplätze für Abfallbehälter mit Sträuchern, Hecken oder Kletterpflanzen einzugrünen.

*§ 2 Nummer 15: Ebenerdige Standplätze für Abfallbehälter außerhalb von Gebäuden und Gebäudeüberdachungen sind mit Sträuchern oder Hecken einzugrünen.*

### **5.9.3 Grundwasserschutz**

Die in Kapitel Wasser und Oberflächenentwässerung genannten Maßnahmen dienen gleichzeitig auch dem Schutz des Grundwassers.

Innerhalb des Plangebiets wird ein größtmöglicher Anteil versickerungsfähiger Flächen erhalten, über die Niederschlagswasser in den Boden eindringen kann und damit das Grundwasser anreichern wird.

Die festgesetzte Dachbegrünung sowie die Tiefgaragenbegrünung tragen zu einer Verzögerung des Oberflächenabflusses bei, negative Auswirkungen auf das Grundwasser werden dadurch vermindert. Das Dachflächenwasser kann, sofern es die Bodenverhältnisse zulassen, versickert werden.

Außerdem wird festgesetzt, dass zur Befestigung von Geh- und Fahrwegen, Stellplätzen, Terrassen und Feuerwehrlflächen nur wasser- und luftdurchlässige Materialien verwendet werden dürfen, so dass auch für diese Flächen ein Mindestmaß an Versickerung von Oberflächenwasser gewährleistet wird.

Des Weiteren sind zum Schutz des Grundwassers im Plangebiet dauerhafte Grund- und Stauwasserabsenkungen unzulässig.

#### **5.9.4 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft innerhalb des Plangebietes**

Unnötige Bodenversiegelungen werden durch die Regelungen zur bebaubaren Grundfläche und zu durchlässigen Befestigungen vermieden. Mit der festgesetzten Dachbegrünung wird ein wesentlicher Beitrag zur Verminderung des Regenwasserabflusses sowie zur Erhöhung der Biotopstrukturen und Vernetzung gewährleistet. Mit den festgesetzten Begrünungsmaßnahmen für Tiefgaragen und Stellplatzanlagen wird ein Beitrag zur Sicherung eines Grünanteils im Plangebiet geleistet. Durch die Anpflanz- und Erhaltungsgebote wird ein strukturreicher Gehölzsaum aus überwiegend einheimischen Sträuchern und Bäumen um das Planungsgebiet geschaffen, der einheimischen Tieren Nahrung und Unterschlupf bietet.

Aus naturschutzfachlicher und landschaftspflegerischer Sicht wird mit den Festsetzungen des Bebauungsplans eine Minderung möglicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bewirkt und werden die Funktionen des Naturhaushalts und das Landschaftsbild in einigen Aspekten wieder hergestellt.

#### **5.9.5 Berücksichtigung der Belange des besonderen Artenschutzes**

Der besondere Artenschutz unterliegt nicht der bauleitplanerischen Abwägung. Im Zuge der Bauleitplanung ist zu prüfen und soweit möglich bereits durch Festsetzungen oder andere Regelungen sicherzustellen, dass die Vorschriften für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten entsprechend § 44 BNatSchG einer Umsetzung der zulässigen Vorhaben nicht entgegenstehen können. Aus diesem Grunde wurde bereits im September 2010 eine faunistische Bestandserfassung und artenschutzfachliche Betrachtung erstellt, die im März und Oktober 2016 aktualisiert wurde.

#### **Gebietsbeschreibung und mögliche Vorkommen von geschützten Arten**

Die Biotope des Plangebiets bestehen im Wesentlichen aus dem Raakmoorgraben, gehölzbestandenen Flächen und einer gehölzfreien Lichtung. In den Randbereichen und in der Kernzone sind einzelne alte Bäume (Pappeln und eine Eiche) hervorzuheben. Über die gesamte Fläche ist junger und mittelalter Baumbestand verteilt. Erkennbare Höhlen und Nischen, z.B. durch Astausbrüche, sind nicht erkennbar. Stehende Gewässer sind nicht vorhanden. Der Baumbestand und das Gesamtareal wurden im Hinblick auf die Eignung als Lebensraum für Vögel, Fledermäuse und Amphibien eingeschätzt.

##### Fledermäuse

Alle Fledermäuse gehören zu den streng geschützten Arten, die nach § 44 BNatSchG besonders zu beachten sind. Die Bäume wurden auf ihre Quartierseignung für Fledermäuse untersucht. Im Ergebnis ist eine Eignung des Baumbestands als Winterquartier wie auch

als Sommer- und Wochenstubenquartier auszuschließen. Tagesverstecke sind in dem alten Baumbestand nicht auszuschließen. Diese gelten nach der derzeitigen Diskussion aber nicht als zentrale Lebensstätten und damit nicht als Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 BNatSchG. Um eine mögliche Tötung von Individuen zu vermeiden, darf eine Fällung größerer Bäume nicht in der Zeit vom 1. März bis 1. Oktober erfolgen. Tagesverstecke gelten nicht als zentrale Lebensstätten im Sinne des § 44 BNatSchG. Im Untersuchungszeitraum 2010 und 2016 wurden auf dem Gelände 3 Fledermausarten beobachtet und das Areal als Jagdgebiet der Zwergfledermaus identifiziert. Im Plangebiet wurden keine bedeutsamen Flugstraßen ermittelt. Das Untersuchungsgebiet ist als Fledermauslebensraum von mittlerer Bedeutung einzustufen. Der mögliche Verlust von Teilen dieses Jagdhabitats ist aufgrund der nur mittleren Bedeutung und der Ausweichmöglichkeiten in andere Bereiche nicht als erheblich beeinträchtigend anzusehen.

Da im Plangebiet allerdings eine Höhle, die durch einen Star besetzt ist, vorgefunden wurde (vgl. Abschnitt zu Brutvögeln) und damit nicht gänzlich auszuschließen ist, dass sich im Plangebiet weitere Höhlen befanden, ist als Ausgleich für potenzielle Fledermausquartierverluste das Anbringen von fünf Fledermausspalkkästen durch einen Fachmann erforderlich.

*§ 2 Nummer 19: Im allgemeinen Wohngebiet sind jeweils drei, im Kerngebiet jeweils zwei Nisthilfen für den Star sowie Fledermausspalkkästen dauerhaft und fachgerecht anzubringen und zu unterhalten.*

Die Fledermausspalkkästen sollten bevorzugt an vorhandenen älteren Bestandsbäumen in dem äußeren Eingrünungsstreifen installiert werden, sie sind so anzuordnen, dass ein freier Ausflug ermöglicht wird. Dem allgemeinen Wohngebiet werden dabei drei, dem Kerngebiet 2 Fledermausspalkkästen zugeordnet.

Da nicht bekannt ist, ob die drei Bunker, die südlich des Planungsgebietes liegen, von Fledermäusen als Winterquartier genutzt werden und diese das Potenzial hierfür besitzen, muss davon ausgegangen werden, dass hier Winterquartiere bestehen. Die Bunker sind nicht direkt vom Vorhaben betroffen, es könnte jedoch durch Fällung von Bäumen im direkten Umfeld und Beleuchtungsmaßnahmen im Plangebiet zu veränderten Lichtverhältnissen im Bereich der Bunker kommen. Dies könnte zu einer Scheuchwirkung auf Fledermäuse, die diese als Winterquartier nutzen, führen. Da im Bebauungsplan entlang der südlichen Plangebietsgrenze jedoch ein 9 m tiefer Streifen zum Erhalt und zur Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern festgesetzt wird, ist davon auszugehen, dass sich wenig Veränderungen an den natürlichen Lichtverhältnissen ergeben, da der Baumbestand erhalten wird und zugleich eine Abschirmwirkung zur neuen Wohn- und Kerngebietsbebauung gegeben ist. Gleichwohl ist im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens darauf zu achten, dass eine direkte Beleuchtung der Bunker sowohl während der Bautätigkeiten als auch im fertigen Zustand der Anlagen unbedingt vermieden werden muss, um zu verhindern, dass eine erhebliche Störung einer potentiellen Fledermauspopulation in den Bunkern eintritt (§44 (1) Satz 2 BNatSchG).

#### Brutvögel

Alle europäischen Vogelarten gelten nach § 7 BNatSchG als besonders geschützt und unterliegen damit den Regelungen zum besonderen Artenschutz nach §44 BNatSchG. Von den 16 im Rahmen einer Revierkartierung festgestellten Vogelarten haben 14 Brutplätze im Gebiet. Von den vorgefundenen Arten ist keine nach der „Roten Liste Hamburg“ gefährdet. Keine der Arten ist auf der Vorwarnliste Hamburgs verzeichnet. Alle hier potentiell

betroffenen Vogelarten sind weit verbreitet und ungefährdet und gehören zu den störungsunempfindlichen Arten. Durch den Verlust der Vorhabenfläche gehen ca. 1,6 ha Revierfläche verloren. Ein eventueller Verlust eines Reviers wird nicht zu einem ungünstigen Erhaltungszustand und damit zur Gefährdung der Art im Raum Hamburg Fuhlsbüttel/Langenhorn führen. Ein Ausweichen ist langfristig möglich, so dass die Funktionen im räumlichen Zusammenhang erhalten bleiben. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, sogenannte CEF-Maßnahmen, sind nicht erforderlich. Lediglich das Vorkommen des Stars ist in Hamburg aktuell rückläufig. Daher wird empfohlen, den Verlust einer Bruthöhle des Stars durch die Installation von fünf künstlichen Nisthilfen auszugleichen. Entsprechend verbindliche Regelungen werden daher in der Verordnung festgesetzt:

*§ 2 Nummer 19: Im allgemeinen Wohngebiet sind jeweils drei, im Kerngebiet jeweils zwei Nisthilfen für den Star sowie Fledermausspalstkästen dauerhaft und fachgerecht anzubringen und zu unterhalten.*

Die Nisthilfen sollten bevorzugt an vorhandenen älteren Bestandsbäumen in dem äußeren Eingrünungstreifen installiert werden, damit sie in der natürlichen Lebensraumumgebung der Stare liegen. Dem allgemeinen Wohngebiet werden dabei drei, dem Kerngebiet 2 Nisthilfen zugeordnet. Die Nisthilfen sind so anzuordnen, dass sie vor direkter Sonneneinstrahlung und Schlagregen geschützt sind und ein freier Ausflug ermöglicht wird. Die Nistkästen für Stare werden von einem breiten Spektrum an Vogelarten als Nistplätze angenommen.

#### Amphibien

Aufgrund der vorhandenen Lebensraumstrukturen können vier Amphibienarten vorkommen. Alle Amphibienarten sind nach der BundesartenschutzVO nicht streng geschützt. Die hier potentiell vorkommenden Arten sind nicht im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet. Das Fließgewässer, der Raakmoorgraben, bietet aufgrund fehlender Stillwasserzonen keine geeigneten Lebensraumbedingungen für die Fortpflanzung von Amphibien. Das Gehölzbestandene Areal ist als potentieller Sommerlebensraum für Amphibien geeignet. Für terrestrische Winterquartiere ist das Plangebiet aufgrund des hohen Grundwasserstands wenig geeignet. Der westlich an das Plangebiet angrenzende Bahndamm bietet einen geeigneten Standort für Winterquartiere.

Weitere Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sind sämtlich Biotopspezialisten, die im Plangebiet aufgrund des Fehlens dieser Lebensraumstrukturen nicht vorkommen können.

#### **Artenschutzfachliche Auswirkungen der Planung**

Das Gewässerbiotop des Raakmoorgrabens und randliche Gehölzsäume werden erhalten, so dass die Lebensstätten in diesen Bereichen nicht beeinträchtigt werden. Durch den Verlust von gehölzgeprägten Revieren betroffene Brutvögel können auf die Umgebung, hier insbesondere in die angrenzenden Kleingärten ausweichen. Unter der Voraussetzung, dass Bäume und Sträucher während des Sommers (März bis September) nicht gefällt werden bzw. das durch eine Überprüfung kurz vor der Fällung der Nachweis erbracht wird, dass keine Vögel dort aktuell brüten und keine Fledermäuse Tagesverstecke aufweisen, ist aus den vorgenannten Gründen ein Verstoß gegen § 44 BNatSchG nicht zu erwarten. Der Sommerlebensraum für Amphibien wird auf die gehölzgeprägten Saumstreifen reduziert, aufgrund der geringen Eignung für Winterquartiere erfolgt keine Beeinträchtigung des Standortes.

Die Vorhaben, die der Bebauungsplan ermöglicht, führen daher absehbar nicht zur Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten besonders und streng geschützter Tier- und Pflanzenarten entsprechend § 44 BNatSchG, so dass sie einer Umsetzung der zulässigen Vorhaben nicht entgegenstehen.

### **5.10 Abwägungsergebnis**

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Fuhlsbüttel 23/Langenhorn 83 ist erforderlich, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von Wohnungen und Arbeitsstätten in gut erschlossener Lage in Fuhlsbüttel Nord zu schaffen.

Die etwa 1,6 ha große Fläche des Plangebietes wurde nicht entsprechend ihrer bisherigen planerischen Ausweisungen gemäß des Bebauungsplanes Fuhlsbüttel 4 von 1967 für die Einrichtung einer P+R-Anlage genutzt, sondern lag in den vergangenen Jahrzehnten brach.

Die Bereitstellung von Wohnraum auf dieser baulich ungenutzten, bereits erschlossenen und zentral gelegenen Fläche ist ein Beitrag zu einer bodenschonenden Stadtentwicklung und Förderung der Innentwicklung und trägt dem kurzfristigen Bedarf an Wohnraum in Hamburg Rechnung. Mit der zentralen und vom öffentlichen Personennahverkehr optimal erschlossenen Lage bietet sich das Plangebiet für den Wohnungsbau und die Schaffung von Arbeitsstätten an.

Die Erschließung des allgemeinen Wohngebietes und des Kerngebietes erfolgt über eine gemeinsame Zufahrt von der Flughafenstraße aus. Die vorhandene Überfahrt/Brücke über den Raakmoorgraben muss dazu erneuert werden. Die vorhandenen Straßenverkehrsflächen können die zusätzlichen Verkehre aufnehmen, zum Ausbau des Bike+Ride-Standortes wird an der U-Bahn-Haltestelle Fuhlsbüttel Nord eine Erweiterungsfläche vorgesehen.

Die sich durch den U-Bahn- sowie den Straßenverkehr ergebenden Lärmemissionen wurden untersucht, im Ergebnis wurde für das Wohngebiet eine Lärmschutzklausel festgesetzt.

Der sich auf der Plangebietsfläche entwickelte Gehölzbestand ist laut Biotopkartierung als Weiden-Vorwald einzustufen, es handelt sich nicht um Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes. Es sind auf der Vorhabenfläche keine besonders oder streng geschützten Arten verbreitet, für die vorkommenden Arten bleiben die ökologischen Funktionen im Sinne des § 44 (5) Satz 2 BNatSchG in der Umgebung erhalten. Die naturschutzfachlichen Auswirkungen der Planung sind im Verfahren ausreichend gutachterlich untersucht worden. Durch den Erhalt der äußeren Eingrünung des Wohn- und Kerngebietes sowie zahlreiche Festsetzungen zur Begrünung des Vorhabengebietes können die negativen Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft weitestgehend abgemildert werden.

### **5.11 Nachrichtliche Übernahmen**

Der Gewässerlauf des Raakmoorgrabens wird als Wasserfläche dargestellt, da es sich um ein dauerhaft wasserführendes Fließgewässer handelt.

Die gesamte Gewässerparzelle des Raakmoorgrabens (Flurstück 2563) wird als Fläche mit wasserrechtlichen Regelungen nachrichtlich übernommen. Es handelt sich um ein Gewässer 2. Ordnung. (Vgl. Kapitel 3.4.6)

Das Plangebiet befindet sich gemäß der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fluglärmschutzverordnung Hamburg – FluLärmHmbV) vom 21. Februar 2012 (HmbGVBl. S. 77), geändert am 29. September

2015 (HmbGVBl. S. 250,251) mit seinem nordwestlichen Teil innerhalb der Tagschutzzone 2 und einem kleinen untergeordneten Eckbereich im Nordwesten auch in der Nachtschutzzone des nach § 2 bestimmten Lärmschutzbereichs. Der Lärmschutzbereich und die Abgrenzungen der Schutzzonen sind als nachrichtliche Übernahmen im Bebauungsplan dargestellt. (Vgl. Kapitel 5.6.1)

## **6. Maßnahmen zur Verwirklichung**

Die Flächen des gesamten Plangebietes befinden sich im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg. Enteignungen sind somit nicht notwendig.

## **7. Aufhebung bestehender Pläne**

Für das Plangebiet wird der bestehende Bebauungsplan Fuhlsbüttel 4 vom 18. April 1967 (HmbGVBl. S. 140) in Teilbereichen aufgehoben.

## **8. Flächen- und Kostenangaben**

### **8.1 Flächenangaben**

Das Plangebiet ist etwa 21.400 m<sup>2</sup> groß.

Davon entfallen auf die Flächen:

Straßenverkehrsfläche	ca. 3.153 m <sup>2</sup>
Kerngebiet	ca. 6.300 m <sup>2</sup>
Wohngebiet	ca. 9.860 m <sup>2</sup>
Öffentliche Grünflächen	ca. 169 m <sup>2</sup>
Gewässer mit Böschungen (Parzelle)	ca. 1.873 m <sup>2</sup>

### **8.2 Kostenangaben**

Im Zuge der Verwirklichung des Plans müssen keine Flächen durch die Freie und Hansestadt Hamburg erworben werden.

Die Kosten für die Anpassung der Grundstückerschließung an die künftigen Erfordernisse (Erneuerung und Verbreiterung der Überfahrt über den Raakmoorgraben) werden von den neuen Grundstückseigentümern übernommen.

Quellenangaben:

Karte und Luftbild: FHH Atlas (Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung (LGV)) / Archiv Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung  
 Ausschnitt Detailkarte Lärmschutzbereiche: FHH, Behörde für Umwelt und Energie (vormals Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) / LGV